

Dobre miasto jak dobra impreza

WYWIAD Z MICHAŁEM BEIMEM,
SPECJALISTĄ W DZIEDZINIE
TRANSPORTU MIEJSKIEGO

*Dlaczego po powrocie z Zachodu pomstujemy na naszą komunikację publiczną i co zrobić, żeby tak nie było –
- opowiada Michał Beim.*

Daniel Rucki: Zajmuje się Pan zagadnieniem przyjaznej komunikacji. Czym w ogóle jest ta przyjazna komunikacja?

Michał Beim: Przyjazna komunikacja to oferta zorientowana na użytkownika. Zadowolenie klienta jest tutaj podstawowym kryterium.

Na czym to polega?

Z komunikacją jest jak ze sprzedażą. Niezadowolony konsument po prostu wybierze coś innego. Gdybyśmy na przykład teraz wiedzieli, że nie ma tutaj miejsca, żeby porozmawiać, albo że trzeba godzinę czekać na kawę, po prostu spotkalibyśmy się gdzie indziej. Konsument ma określone życzenia, wymagania dotyczące produktu i jeśli dany towar tych wymagań nie spełnia, po prostu klient wybierze inny.

Czyli przyjazna komunikacja jest przyjazna przede wszystkim dla użytkownika?

Nie tylko. Każdy wybór ma wpływ także na środowisko. Na przykład jeśli kupujemy chipsy produkowane z ziemniaków z farmy ekologicznej, to wiemy, że nie zawierają pestycydów, że ich produkcja daje więcej miejsc pracy, no i oczywiście jest przyjazna dla środowiska. W przypadku transportu widać to jeszcze lepiej. Wybierając rower jestem przyjazny dla środowiska. Wybierając tramwaj też jestem przyjazny dla środowiska, w nieco mniejszym stopniu, ale i tak znacznie bardziej niż jeśli wybiorę samochód. Sztuka polega na tym, by uczynić transport publiczny, rowerowy, pieszy na tyle konkurencyjnym, żeby ludzie nie wybrali transportu samochodowego.

W jaki sposób można to osiągnąć?

Ludzie wybierają samochód przede wszystkim dlatego, że jest elastyczny. Rower co prawda też jest elastyczny, ale ma ograniczenia. Komunikacja publiczna natomiast elastyczna nie jest, ale nie ma tych ograniczeń. Istotą przyjaznego transportu jest więc dobra kombinacja między transportem pieszym, rowerowym i zbiorowym, która stwarza alternatywę dla samochodu. Nie należy poprawiać jednego z nich, na przykład rowerowego, w oderwaniu od tamtych dwóch. To podejście wymaga spojrzenia

całościowego, jak to się mówi w ekonomii, systemowego.

W jaki sposób można te trzy rodzaje transportu ze sobą połączyć?

Chociażby poprzez parkingi na pętłach, ładne chodniki w centrum.

Jakie jeszcze elementy czynią transport bardziej przyjaznym?

To są przede wszystkim detale. Na przykład projektując ulicę należy zwrócić od razu uwagę na rozmieszczenie zieleni, czy też zaplanować tak, żeby na drogach rowerowych nie było przeszkód, na przykład krawężników.

A jak wygląda pod tym względem sytuacja w Poznaniu?

Powiem wprost: kiepsko. Mamy wprowadzić dobre tramwaje, zwłaszcza w dobrym stanie są te stare (w Łodzi czy na Śląsku tramwaje tego typu prezentują się tragicznie), ale komunikacja przegrywa na spotkaniu z klientem, który co rusz spotyka się z różnymi utrudnieniami. A to problemy z zakupem biletów, a to krawężniki na drózkach rowerowych, a to dziury w chodnikach. Do tego dochodzą źle zaprojektowane przystanki, które często są za wąskie, i konieczność czekania kilku minut na światłach, żeby móc się przesiąść.

A czy jakieś działania w tym kierunku są podejmowane?

Pewne działania tak, ale niedostateczne. Jest trochę nowych dróg rowerowych, o

bardzo dobrej jakości, na przykład wzdłuż ulicy Witosa. Niestety, część działań czyni komunikację jeszcze mniej przyjazną.

Jak to?!

Na przykład na Roosevelta przy moście Dworcowym buduje się przejście podziemne. Z jednej strony, takie przejście skraca czas przejścia przez skrzyżowanie, ale z drugiej stwarza trudności dla osób starszych. Można oczywiście zainstalować schody ruchome czy windy, ale i one się psują. Poza tym, po zmroku przejście podziemne nie jest przyjemnym miejscem. Na Kaponierze po północy ludzie wolą przebiegać przez ulicę. Zresztą, nawet w dzień większość pieszych woli trochę poczekać niż iść dołem.

Co można zrobić, żeby poprawić sytuację?

Przede wszystkim miasto powinno zbierać informacje o tym, czego chcą użytkownicy, pytać ich. Bez dialogu nie ma efektów. Dla każdej firmy najważniejsza jest informacja od klienta, dzięki której można dowiedzieć się, jaki produkt jest aktualnie pożądanym.

A jakie konkretne działania należy podjąć?

Wystarczy więcej ławeczek, równe płyty chodnikowe. Te wszystkie problemy komunikacyjne da się poprawić niskim kosztem. Są to działania mało skomplikowane, ale przynoszące ogromne efekty.

Od czego należałoby zacząć?

Pierwszy krok – to usprawnienie ruchu pieszego. Należy zacząć od poprawy chodników (często po prostu wystarczy go trochę poszerzyć), skrócić czas oczekiwania na światłach. Dopiero potem trzeba zabierać się za drogi rowerowe, strefy uspokojonego ruchu, komunikację miejską. Zazwyczaj inwestycje przeprowadza się kompleksowo, przy przebudowie ulicy od razu poszerzając chodniki, wymieniając wiaty przystankowe.

A jakie usprawnienia należy wprowadzić w komunikacji miejskiej?

Przede wszystkim doprowadzić linie tramwajowe do nowych osiedli. Komunikacja musi docierać tam, gdzie są pasażerowie, inaczej nie ma sensu. Kiedyś był tylko problem osiedla Kopernika, teraz bez tramwaju są też nowe zabudowania na Naramowicach, kampus uniwersytecki na Morasku. Mają tylko autobusy, które jednak stoją w korkach.

Czyli towar musi dotrzeć do klienta?

Tak. Główną kwestią decydującą o wyborze jest dostępność – nie wybierzemy przecież czegoś, czego nie ma. Jeśli do garażu mamy kilka metrów, a do tramwaju kilkaset i w dodatku musimy czekać na zatłoczonym przystanku, bez wiaty, na brudny pojazd, to wybór jest prosty. Decyduje pierwsze wrażenie, i to w tej dziedzinie trzeba najwięcej zrobić.

Poprawić walory estetyczne?

Między innymi. Na przykład kostka brukowa, taka jak tu za oknem, nie jest szczytem estetyki. Można by zamiast niej pokryć chodnik czymś ładniejszym, na przykład kamieniem. W Paryżu, Londynie czy Berlinie wszystkie chodniki w centrum, wokół zabytków, są kryte asfaltem. Asphalt, chociaż nie wygląda najlepiej, jest wygodniejszy niż kostka.

A czy to nie pociągnie za sobą zbyt dużych kosztów?

Koszty trudno w tym przypadku określić. Najdroższą częścią każdej inwestycji jest przenoszenie rurociągów, wszystkich tych podziemnych instalacji. Droga rowerowa to jest koszt do stu złotych za metr kwadratowy. Przyjazna komunikacja nie wymaga dużych inwestycji, a małe działania nie są drogie ani czasochłonne. Można przyjechać dźwigiem, przywieźć wiatę przystankową, w ciągu nocy ustawić, a rano mieszkańcy mają już odnowiony przystanek. A sumarycznie to się opłaca, bo korzyści są wyższe od kosztów.

Jakie są to korzyści?

Przede wszystkim korzyści dla mieszkańców. W mieście jest ciszej, mniej spalin. Jest ładnie: zieleń, szerokie chodniki czy nowe tramwaje, jak we Francji, wnoszą urok do miasta. Jest też luźniej: w końcu samochód zajmuje dużo miejsca, a wiezie tylko jedną osobę,

podczas gdy tramwaj nie zajmuje aż tak znacznie więcej miejsca, a mieści się do niego 220-250 osób, w zależności od typu. W Lublinie zrobiono nawet eksperyment, zmierzono jaką powierzchnię zajmuje taka sama liczba pieszych, kierowców, rowerzystów i pasażerów. Dzięki temu ludzie cieszą się lepszym samopoczuciem, więcej się ruszają, zmniejsza się problem otyłości. Są też korzyści środowiskowe.

A ekonomiczne?

Również. Do ładnego miasta przyjeżdża więcej turystów. To się opłaca sprzedawcom, bo im więcej ludzi, tym większe prawdopodobieństwo że coś kupią. A mieszkańcy chodzą po knajpach chętniej, idąc na spacer zatrzymują się na kawę: rozwija się gastronomia, handel. Nie trzeba też jeździć na zakupy do marketu, bo wszystko ma się pod ręką, można więcej załatwić.

A czy te wszystkie działania rzeczywiście sprawiają, że ludzie rezygnują z samochodu? Czy przyjazna komunikacja działa w praktyce?

Ludzie po pewnym czasie przyzwyczajają się do tego, uczą się nowych nawyków. Wytwarza się pewna kultura, która decyduje o tym, że w Szwajcarii, Francji, Niemczech jest normalne, że nawet bogaci ludzie jeżdżą do pracy tramwajem. Bo tramwaj jest czysty, nie ma obawy że zaplamie się drogi garnitur, a na chodnikach nie ma kałuż,

pod którymi nie widać asfaltu. W całym świecie tak zwanym zachodnim trwa powrót do miast, bo miasta stają się przyjemniejsze.

Ale musi Pan przyznać, że taka pogoda jak dzisiejsza nie skłania do rezygnacji z samochodu.

Rzeczywiście, ale to też zależy od kultury. W Norwegii jeżdżą na rowerach przy mrozie. W Kopenhadze czy w Holandii także ludzie wybierają rower niezależnie od warunków atmosferycznych. Zresztą, te niedogodności można łagodzić infrastrukturą: odwodnienie chodników, zadaszenie przystanków czy przestronne wiaty nie są czymś niemożliwym do zrealizowania, a po dróżce z której woda spływa do studzienki jedzie się znacznie wygodniej niż tonąc w kałużach.

Jak pan uważa, w jaki sposób udało się Zachodowi uzyskać efekt, dzięki któremu mamy tak dobre wrażenie o tamtejszych miastach?

Przede wszystkim dzięki badaniom. Badania robili architekci, psychologowie, specjaliści od zagospodarowania przestrzeni. My w Polsce uczymy się poczucia piękna, które na przykład Włosi mają po prostu w genach. Poza tym dopiero uczymy się życia w miastach.

Dlaczego uczymy się?

Miasta w ostatnim czasie się zmieniły. Ludzie uciekali, ale po pewnym czasie

zauważyli możliwości, jakie to miasto oferuje, i stwierdzili, że nie warto godzinę jechać rano do pracy, a potem godzinę z pracy wracać. Na Zachodzie miasto zostało odkryte na nowo już 10, czy nawet 20 lat temu. My mamy jeszcze w tym względzie trochę do nadrobienia.

Jakie były przyczyny ich sukcesu w tej dziedzinie?

Żeby odnieść sukces, trzeba przede wszystkim wsłuchiwać się w użytkowników, ich opinie i potrzeby. Potrzeba też naukowego podejścia. Bez podstaw wiedzy niewiele da się zrobić. Ludzie wprawdzie oglądają różne miasta i zdają sobie sprawę, że u nas jest pod tym względem gorzej, ale nie wiedzą jak temu zaradzić, bo nie są specjalistami. Pewne rzeczy trudno zdefiniować. Na przykład każdy widzi, że przydałoby się więcej zieleni, ale nie jest tak łatwo stwierdzić jakie drzewa i w jakich ilościach należy posadzić, by zieleń była ładna, a przejście przez park nie wywoływało negatywnych emocji. Dlatego należy badać kiedy, w jakiej przestrzeni ludzie czują się dobrze. Poza tym nie można z tym się spieszyć. Aby miasto stało się przyjazne, potrzeba czasu.

Dlaczego jednak nie udało, czy nie udaje się to w Polsce?

Jak już mówiłem, Polska ma sporo do nadrobienia, żeby dogonić Zachód. Powinniśmy zatem korzystać ze wzorców

zagranicznych, a my tego nie robimy i popełniamy te same błędy. Przebudowując ulicę, robimy to nie tak, jak się robi w Europie, ale według przestarzałej technologii z lat 60., przez co mamy dróżki rowerowe wąskie, z krawężnikami, z kostki.

Czy jest jakiś sposób, by temu zaradzić?

W tym przypadku dobrze jest, że studenci wyjeżdżają na Erasmusy i Sokratesy. Uważam, że to największa korzyść, jaką Polska ma z bycia w Unii Europejskiej. Mieszkając w mieście jakiś dłuższy czas widzi się je inaczej niż turyści. Przecież turyści, którzy przyjeżdżają do Poznania i oglądają Stary Rynek też mówią, że miasto jest ładne. Ale gdyby poszli kawałek dalej i zobaczyli nieco więcej naszego miasta, byłiby z pewnością rozczarowani. Studenci, którzy wyjeżdżają na Zachód na wymianę, uczą się tego miasta, życia w nim, zaczynają doceniać czyste i punktualne tramwaje, a po powrocie chcą to wszystko mieć tutaj. Tak samo kiedy ludzie wyjeżdżają tam do pracy i żyją tam na co dzień. Kiedy potem odwiedzają Polskę, przywożą ze sobą pewne wzorce, a do tego zyskują spojrzenie na nasz kraj z innej perspektywy. To poszerza horyzonty. Tak pojawiła się w Polsce segregacja śmieci: ktoś, kto mieszkał w Holandii, Niemczech czy Szwecji zaczynał odруchowo się

zastanawiać, czy butelka ma iść do kosza. Zwykła nauka dobrych wzorców. To rokuje nadzieje na przyszłość.

A dlaczego tak ważne jest, żeby miasto było przyjazne?

To bardzo proste. Jeśli ludziom podoba się miasto, to chętniej będą do niego przyjeżdżać. Chętniej pojawią się ci najbogatsi, najbardziej wyspecjalizowani, którzy mają wybór. Ci wybiorą miasto, gdzie najlepiej się czują, bo nic ich nie zmusza do osiedlenia się tu, a nie gdzie indziej. Tak samo przyjadą inwestorzy, którzy przecież razem z kawiarnią nie mogą kupić sąsiadującego z nim chodnika, tylko muszą dostosować się do otoczenia. Ogólnie można powiedzieć, cytując profesora Jana Gehla, że „dobre miasto jest jak dobra impreza: zostajesz dłużej, niż planowałeś”.

Przy okazji chciałbym jeszcze spytać: czy mógłby Pan opowiedzieć nam, jaka jest Pana ulubiona lektura na tematy urbanistyczne?

Jeśli chodzi o książkę branzową, polecam „Życie między budynkami” wspomnianego wcześniej profesora Gehla. Ale generalnie traktuję lekturę jako odskocznnię od spraw zawodowych, dlatego przeważnie czytam książki o tematyce moralnej a nie urbanistycznej.

Rozmawiał Daniel Rucki
(dziennikarz pisma TeXT)

Michał Beim jest pracownikiem naukowym na wydziale geografii Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Zajmuje się komunikacją publiczną i rowerową, w obrębie której bada zagadnienie preferencji wyboru różnych rodzajów komunikacji: dziedzina z pogranicza urbanistyki, socjologii i ekonomii. Niedawno wrócił z Niemiec, gdzie w ramach stypendium prowadził badania. Wcześniej pracował też dla *Gazety Wyborczej*, pisząc komentarze na temat sytuacji w naszym mieście.

Rozmawialiśmy w deszczowe popołudnie 19 stycznia, przyglądając się przez szyby restauracji McDonald's przejeżdżającym tramwajom i pieszym, przemykającym po nierównych płytach chodnika wzdłuż ulicy 27 Grudnia.



Michał Beim. Fot. Ryszard Rakower.



Chodnik ze ścieżką rowerową przy ul. Bukowskiej w Poznaniu. Fot. Michał Beim.



Kładka pieszo-rowerowa ułatwiająca dojście do centrum handlowego Galeria Malta w Poznaniu. Fot. Michał Beim.