

Kształtowanie mobilności w Białymstoku

Anna Busłowska

Postulat zapewnienia zrównoważonego rozwoju stawia trudne wyzwania w warunkach miejskich. Nie da się zapewnić mobilności w miastach za pomocą jednego cudownego sposobu. Podejmowane są różne inicjatywy zmierzające do kształtowania systemów transportowych w kierunku zmiany trendu prowadzącego do wzrostu zatłoczenia na drogach, zagrożenia bezpieczeństwa, czy nadmiernych emisji zanieczyszczeń. Celem artykułu jest ukazanie kierunków rozwoju i poprawy mobilności mieszkańców w Białymstoku w świetle planów poprawy funkcjonowania systemów transportowych w Białymstoku.



*Mgr Anna Busłowska
Asystent i doktorantka
na Wydziale Ekonomii
i Zarządzania Uniwersy-
tetu w Białymstoku oraz
pracownik Urzędu Miejskiego
w Białymstoku*

Zachowania komunikacyjne ludności miejskiej a rozwój transportu

Zachowania komunikacyjne można definiować jako rodzaj zachowań danej zbiorowości związanych z realizacją potrzeb przewozowych poprzez zdobywanie dóbr i usług według odczuwanych preferencji. Integralną częścią zachowań są także wszelkie procesy decyzji, które te działania determinują. [1, s. 9.] Z uwagi na wtórny charakter potrzeb przewozowych zachowania komunikacyjne są uzależnione od dwóch procesów decyzyjnych: zaspokojenia potrzeby pierwotnej – pokonania określonego dystansu i wyboru sposobu podróżowania. W szczególności ważnymi kwestiami, które są podstawą podejmowania decyzji, są w tym przypadku, m.in. możliwość użytkowania własnego samochodu, czy ocena uciążliwości związanej z podróżą. W procesie decyzyjnym można wyróżnić kilka etapów, wśród których znajdzie się: poszukiwanie informacji (o połączeniach, rozkładzie jazdy, cenie biletu), oceny wariantów pod względem stopnia spełnienia postulatów przewozowych i podjęcie ostatecznej decyzji oraz postępowanie po odbytej podróży. Wynikiem tego procesu decyzyjnego jest wybór pomiędzy różnymi środkami przewozu. Kryteria brane pod uwagę w procesie decyzyjnym to ocena uciążliwości związanej z podróżą, możliwość użytkowania własnego auta. W związku z powyższym w przypadku transportu

miejskiego ważne jest stworzenie konkurencyjnych oferty zróżnicowanej, a zarazem najlepiej dostosowanej do czynników determinujących zachowania komunikacyjne danej społeczności.

Mobilność w mieście powinna umożliwiać rozwój gospodarczy miast, zapewniać odpowiedni poziom życia mieszkańców oraz chronić środowisko naturalne. To podejście akcentowane z „Zielonej Księżdy W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” stawia pięć głównych wyzwań w zakresie transportu miejskiego. W szczególności wyzwania te dotyczą [7, s. 7-26.]:

- zapewnienia płynności ruchu miejskiego,
- ograniczenia zanieczyszczenia i hałasu generowanego przez ruch samochodowy (w kierunku „zielonych miast”),
- aplikacji inteligentnych systemów transportu miejskiego (ITS),
- zwiększania dostępności i podwyższania jakości infrastruktury transportu miejskiego,
- poprawa bezpieczeństwa i niezawodności transportu miejskiego.

Pierwsze wyzwanie wiąże się z działaniami mającymi na celu uatrakcyjnienie i uczynienie bardziej bezpiecznymi alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu sposobów przemieszczania się. Chodzi tu o rozwój takich form jak chodzenie pieszo, jazda na rowerze, transport zbiorowy, jazda na motocyklach i skuterach. Należy zapewnić mieszkańcom możliwość optymalizacji swojej podróży poprzez efektywne powiązanie różnych rodzajów transportu, a władze powinny propagować taką współmodalność. Drugi wariant jest odpowiedzią na zwiększoną emisję CO₂ oraz rosnący hałas spowodowany wzrostem ruchu samochodowego. Postulat zielonych miast może być spełniony przez realizację takich działań jak np.: promowanie i dofinansowanie przez UE ekologicznego transportu miejskiego (tramwaje, trolejbusy), ustalenie ujednoliconych minimalnych norm ekologicznych dotyczą-

cych eksploatacji pojazdów, ekonomiczne zachęty przez władze publiczne do stosowania ekologicznych i energooszczędnych pojazdów, czy promowanie ekologicznego stylu jazdy, służącego zmniejszeniu zużycia energii. Dla podróżnych jednym z ważnych czynników decydującym o skutecznym kształtowaniu mobilności w miastach jest możliwość świadomego wyboru środka transportu i czasu podróży. Zależy to od dostępności przyjaznej dla użytkownika, odpowiedniej i interoperacyjnej informacji o podróży multimodalnej przy planowaniu przejazdu. W związku z tym kolejnym wyzwaniem jest umiejętne wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania transportem i jego infrastrukturą. Ma to o tyle istotne znaczenie, ponieważ możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są już bardzo ograniczone. Czwarty postulat wiąże się z zapewnieniem dostępności do transportu dla określonych grup odbiorców jego usług. Transport publiczny, aby był atrakcyjny i konkurencyjny, nie może być tylko dostępny, ale musi także być szybki, niezawodny, wygodny i oferować częste połączenia. Ostatnie wyzwanie wiąże się z bezpieczeństwem i niezawodnością transportu. Ważnym zadaniem w tym zakresie pozostaje odpowiednia edukacja mieszkańców w zakresie ich zachowań na drodze, priorytetowe znaczenia mają akcje informacyjno – edukacyjne. Postulat zachowania bezpieczeństwa rozumiany jest przy tym w szerokim kontekście. Dotyczy zarówno zapewnienia bezpiecznego dostępu i użytkowania infrastruktury oraz zachowania odpowiednich norm i wymagań w tym zakresie w stosunku do pojazdów.

Zrównoważony rozwój transportu miejskiego

Problemem wielu większych miast w Polsce są zatłoczone ulice i korki, szczególnie w tzw. „godzinach szczytu”. Zatory w ruchu miejskim zdarzały się długo przed wy-



1. Docelowa sieć dróg w Białymstoku [8, s. 44]

leżeniem samochodu. Taka sytuacja miała miejsce np. w Londynie już w XIX wieku. W 1868 roku wybudowano tam pierwszy sygnalizator świetlny na gaz na skrzyżowaniu ulic: Bridge Street i New Palace Yard, który wskazywał dwa sygnały: pierwszy „uwaga”, który zezwalał na ruch pojazdów, koni przy zachowaniu szczególnej ostrożności i „stop”, kiedy to pojazdy i konie musiały być zatrzymane, a piesi mogli spokojnie przekraczać ulicę. Jednak to dynamiczny rozwój motoryzacji, w tym indywidualnej jest obecnie głównym sprawcą problemów transportowych w większych aglomeracjach.[3, s. 18.] Rozwój sieci drogowej dostosowanej do różnych potrzeb transportowych w warunkach miejskich jest już także często niemożliwy, z uwagi na brak powierzchni do tego celu. Rezultatem rozwoju sieci drogowej jest zmniejszenie się użyteczności powierzchni miejskiej, co w efekcie prowadzi do zjawiska rozlewania się miast. Efektem tego zjawiska jest wzrost transportu indywidualnego, który pozwala zaoszczędzić czas, ze względu na mniejszą liczbę postojów, czyniąc przy tym transport zbiorowy mniej konkurencyjnym. Eksurbanizacja wpływa na wzrost liczby i dystansów podróży przy jednoczesnym ograniczaniu roli transportu zbiorowego, powodując powstanie tzw. efektu „błędnego koła transportu w miastach”. Należy zauważyć, że sposób równoważenia transportu opierający się jedynie na promocji transportu zbiorowego nie przynosi oczekiwanych rezultatów. Wobec powyższych tendencji i ograniczeń przyjmuje się różne warianty polityki rozwoju transportu miejskiego. Mogą być realizowane cztery jej scenariusze [3, s. 18.]:

- kontynuacja dotychczasowej polityki,
- polityka pro samochodowa, promująca rozwój transportu indywidualnego,

- idea miasta bez samochodu,
- zrównoważony rozwój transportu indywidualnego.

Pierwszy wariant dotyczy rozbudowywania w miarę możliwości układu drogowego i ograniczeniu inwestowania w rozwój transportu publicznego. W wariacie tym procesy rozwoju miast nie są w pełni kontrolowane i pojawia się zjawisko eksurbanizacji, które powoduje narastanie istniejących problemów transportowych. Drugi rodzaj polityki transportowej jest szczególnie dobrze widoczny w miastach amerykańskich, gdzie transport indywidualny jest podstawowym środkiem przemieszczania się. Transport zbiorowy pełni jedynie funkcje społeczne. Podstawowe inwestycje podejmowane w ramach tego wariantu dotyczą głównie inwestycji w rozwój systemu drogowego ułatwiającego poruszanie się samochodem osobowym (np. szerokie arterie, skrzyżowania bezkolizyjne, wielopoziomowe parkingi). Kolejny scenariusz dotyczy sytuacji „miasta bez samochodu”. Tutaj podstawą jest transport zbiorowy, który funkcjonuje w sposób zapewniający taką ofertę, że mieszkańcy nie potrzebują używać samochodu. Jednakże należy zauważyć, że w obecnych warunkach rozwoju cywilizacji i potrzeb ludności wariant ten jest mało realny do wdrożenia.

Największe korzyści przy dużym stopniu realności przynosi model ostatni – strategia zrównoważonego rozwoju. Zakłada, aby na terenie śródmieścia silnie był rozwijany i promowany transport zbiorowy, a na przedmieściach, terenach trudnych do organizacji efektywnego transportu zbiorowego dużą rolę odgrywał transport indywidualny. Jednocześnie dążeniem powinno być zapewnienie szybkich połączeń transportem zbiorowym, takich obszarów z centrum miast i aglomeracji, co sprzyjałoby ograniczeniu ru-

chu indywidualnego w śródmieściu na rzecz dojazdów do podmiejskich dworców transportu zbiorowego. Należy przy tym mieć na uwadze, że podstawowym warunkiem równoważenia transportu w miastach są działania w kierunku skracania długości podróży i ograniczenia ich liczby. Taka sytuacja może być możliwa przy rezygnacji w miastach z monofunkcyjnej struktury urbanistycznej na rzecz zabudowy wielofunkcyjnej. Równoważenie ruchu w oparciu o wyżej przywołany model opiera się na zasadzie strefowania. Miasto dzieli się na strefy: centralną, pośrednią i zewnętrzną, dla których określa się warunki rozwoju transportu. W pierwszej strefie podstawową rolę pełni transport publiczny, przy mocno ograniczonej roli transportu indywidualnego. W drugiej strefie preferencją ma transport zbiorowy na głównych ciągach, przy możliwych częściowych ograniczeniach ruchu indywidualnego. W ostatniej strefie transport zbiorowy funkcjonuje na równi z indywidualnym. Zrównoważona strategia rozwoju systemu transportu miejskiego jest realizowana przez wiele miast w Polsce, w tym w Białymstoku.

W kierunku zwiększenia mobilności mieszkańców w Białymstoku

W Białymstoku z roku na rok wzrasta liczba samochodów. W szczególności otwarcie rynków unijnych zwiększyło napływ używanych aut z zachodu Europy (w 2005 r. w Białymstoku było zarejestrowanych ok. 70 tys. samochodów osobowych, w 2009 liczba ta wzrosła do ok. 92 tys.[4,5]). Wzrost zatłoczenia na ulicach to nie tylko „korki”, ale skutkuje to także przyspieszonym zużyciem niedostosowanych do tak dużego natężenia ruchu ciągów komunikacyjnych, niedostateczną ilością miejsc postojowych, wydłużeniem czasu podróży, itp. Z drugiej strony miejski transport zbiorowy, który w dużym stopniu mógłby te problemy złagodzić cechuje rosnący problem nieregularności kursowania spowodowany właśnie zatorami na ulicach. W związku z czym ludzie wybierają transport samochodowy indywidualny i tak zamyka się „błędne koło” transportu w miastach.

Odpowiedzią władz lokalnych na rosnące problemy komunikacyjne są przygotowane odpowiednie plany rozwoju transportu, określone np. w „Zintegrowanym planie rozwoju transportu publicznego Miasta Białegostoku do roku 2015”, „Aktualizacji Studium Transportowego Miasta Białegostoku”. [2, s.1-31; 8, s.1-92.] Realizacja działań jest zorientowana na znaczący wzrost jakości usług transportu publicznego, zwiększenie mobilności mieszkańców i sprawności funkcjonowania całego systemu transportowego miasta oraz zapewnienie bezpiecznego i mało uciążliwego dla środowiska sposobu podróżowania. Wśród celów szczegółowych

postawionych do realizacji znalazły się m.in.:

- zapewnienie sprawności funkcjonowania miasta i łagodzenie funkcjonalnych uciążliwości,
- poprawa jakości transportu zbiorowego oraz ekonomicznej sytuacji i efektywności systemu transportu,
- poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego,
- poprawa bezpieczeństwa,
- łagodzenie nierównomierności w obsłudze transportowej obszarów miasta oraz różnych grup mieszkańców (zwłaszcza osób niepełnosprawnych),
- ograniczenie uciążliwości transportu,
- stymulowanie rozwoju gospodarczego miasta,
- zachowanie ładu przestrzennego.

Zapewnienie najlepszej realizacji postawionych celów najlepiej realizuje model polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Prowadzi ona do podziału zadań między transport zbiorowy i indywidualny, tak, aby zostały złagodzone trudności funkcjonalne systemu transportowego i negatywne efekty dla środowiska. Działania zmierzające do realizacji tych celów dotyczą przede wszystkim inwestycji w zakresie podnoszenia jakości i dostępności infrastruktury transportowej. Na rysunku 1 ukazano docelową sieć dróg w Białymstoku i ich hierarchię funkcjonalną. Ulice najwyższych klas będą obsługiwać głównie ruch tranzytowy dróg krajowych otaczających miasto (drogi krajowe nr 8, 19, 65). Ulice główne to podstawowy element transportu drogowego miasta, który ma charakter obwodnicy śródmiejskiej. Nie wprowadza ona ruchu do śródmieścia, ale pozwala na szybkie skomunikowanie jego poszczególnych dzielnic. Na ulicach takich, zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju, dominującym środkiem transportu powinien być autobus. Możliwe będzie także stosowanie priorytetów dla autobusów i ograniczanie swobody dla ruchu ogólnego.

Inwestycje w zakresie poprawy jakości i przepustowości ciągów komunikacyjnych miasta niesie za sobą także inwestycje w zakresie poprawy warunków ruchu rowerowego i pieszego. Dąży się, aby sieć ścieżek rowerowych zapewniała bezpieczny dojazd oddzielną od ruchu samochodowego specjalną jezdnią do większości publicznych miejsc w centrum miasta, w szczególności w centrum tworzy się miejsca postoju rowerów oraz prowadzi się akcje promujące podróżowanie tym środkiem transportu. W 2007 roku odbyła się kampania upowszechniająca przewóz rowerów autobusami - „Dwa kółka w autobusie”. Władze Miasta we współpracy ze stowarzyszeniami rowerzystów opracowały zasady korzystania z tej usługi, upowszechniły wiedzę na ten temat, a w przystankowych rozkładach jazdy kursy, na których umożliwiona jest jazda rowerem zostały stosownie oznaczone.

Wśród innych działań kształtujących nową mobilność miasta należy wspomnieć o zintegrowanym systemie sterowania ruchem. Ma on na celu zmniejszenie zatorów w ruchu, zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, zwiększenie bezpieczeństwa. System ten ma zapewnić współdziałanie wielu elementów składowych umieszczonych zarówno w centrum zarządzania ruchem, na ulicach miasta jak i pojazdach. Zapewni to jak najbardziej efektywne wykorzystanie urządzeń sterowania ruchem, urządzeń oświetleniowych, czujników i detektorów oraz tablic zmiennej treści do zapewnienia bezpieczeństwa, poprawy przepustowości skrzyżowań oraz uzyskania oszczędności energii elektrycznej. Jednym z głównych dążeń polityki transportowej w mieście jest utrzymanie obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach. Dotyczy to zwłaszcza centrum. Jednym ze sposobów realizacji tych zamierzeń jest poprawa jakości transportu zbiorowego obsługującego miasto. Preferencje pasażerów ulegają zmianie. Na równi z prędkością podróżowania stawiane są inne czynniki, np. częstotliwość, odległość do najbliższego przystanku, punktualność i regularność, komfortem podróży, bezpieczeństwo, układ linii i rozkłady jazdy, czy nowoczesność systemów informowania pasażerów. W Białymstoku budowa przewagi konkurencyjne w oparciu o jakość świadczonych usług odbywa się poprzez koncepcję Korytarzy Autobusu Wysokiej Jakości (KAWJ). Polega ona na skoncentrowaniu uwagi na wybranych korytarzach, kierunkach, na których wprowadzone będą równocześnie działania podnoszące jakość świadczonych usług, tj. m.in.: przebudowa ulic w celu: podwyższenia nośności, obniżenia hałasu, dopuszczenia wyższej prędkości jazdy, priorytetowe traktowanie autobusów w sterowaniu ruchem, podnoszenie standardu standard infrastruktury przystankowej, informowanie w czasie rzeczywistym na przystankach, w autobusach i w Internecie, zapewnienie przewozów nowym, energooszczędnym taborem.

Podsumowanie

Kształtowanie mobilności i odpowiedzialna polityka rozwoju systemów transportowych powinna być odpowiedzią na potrzeby przewozowe określonych społeczności. Rozpoznanie tych potrzeb jest podstawowym elementem w kształtowaniu postaw sprzyjających zjawisku współmodalności przewozów, które będą pozytywnie wpływały na ograniczenie negatywnych zjawisk związanych ze wzrostem ruchu indywidualnego. Postulaty te powinny być zarazem realizowane w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju obejmującego aspekty ekonomiczne, społeczne i zapewniające

poszanowanie środowiska przyrodniczego. Takie próby są podejmowane w Białymstoku. Można tu zauważyć coraz szerszą świadomość społeczną w tym zakresie. Z uwagi na walory środowiskowe, kulturowe, charakter infrastruktury transportowej główne kierunki kształtowania mobilności dotyczą poprawy jakości usług transportu publicznego oraz zwiększenia dostępności infrastruktury rowerowej i pieszego. Proces tych zmian zachodzi także w organizowaniu i polepszaniu skomunikowania miasta z sąsiadującymi gminami. W związku z powyższym można ocenić pozytywnie proces zachodzących zmian w poprawie mobilności mieszkańców Białegostoku. Pamiętać jednak należy, że w procesie kształtowania zachowań komunikacyjnych o jego sukcesie stanowi nie tylko wysoko rozwinięta i dostępna infrastruktura transportowa, ale także odpowiednia świadomość i postawa społeczna w tym zakresie. ◀

Materiały źródłowe:

- [1] Gajewski S., Zachowanie się konsumenta a współczesny marketing, Uniwersytet Łódzki, Łódź 1994
- [2] Goras E., Popiela J., Aktualizacja Studium Transportowego Miasta Białegostoku, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2007
- [3] Małecki B., (red.), Rola samorządu w kształtowaniu transportu regionalnego w Polsce i Europie, Politechnika Wrocławska, Wrocław 2010
- [4] Statistical Brochure 2008, Urząd Miejski w Białymstoku
- [5] Statistical Brochure 2010, Urząd Miejski w Białymstoku
- [6] Wyszomirski O., (red.), Transport miejski. Ekonomia i organizacja, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008
- [7] Zielona Księga W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Komisja Wspólnot Europejskich, COM (2007) 551, Bruksela 2007
- [8] Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego Miasta Białegostoku do roku 2015, Załącznik do Uchwały Nr XXXVIII/466/09 Rady Miejskiej Białegostoku z dnia 23 lutego 2009, Białystok 2008