

Strategia gminy a strategia obywatela w przestrzeni mobilności

Andrzej Krych

Aspiracje obywateli i decyzje o lokalizacji miejsca zamieszkania mają podstawowe znaczenie dla zmian w mobilności mieszkańców. Z punktu widzenia użytkownika transportu mają one znaczenie strategiczne i w decydującym stopniu kształtują jego codzienne zachowania komunikacyjne. Dominujące decyzje strategiczne obywateli migrujących do gmin otaczających miasta, mają decydujące znaczenie dla niezrównoważonej dynamiki zmian mobilności i wzrostu kosztów transportu. Opisując procesy i strategie na różnych poziomach decyzyjnych wskazano na brak spójności w strategiach i normatywnych regulacjach tych procesów. W podsumowaniu podkreślono wagę słabo zdefiniowanych postaw kulturowych i przesłanek socjologicznych w kształtowaniu mobilności w obszarach kształtujących się obszarów metropolitalnych.



dr inż. Andrzej Krych
 Instytut Inżynierii
 Lądowej
 Politechnika Poznańska

Tab.1. Dom i miejsce pracy w podróży mieszkańców wybranych miast [2,3,4,5]

Grupy motywacji	Warszawa	Poznań	Sosnowiec	Płock
Między domem i pracą	35,4	36,5	35,2	30,5
Między domem i miejscem nauki	10,8	5,9	10,4	11,0
Związane z domem	89,3	76,8	91,4	83,0

Strategia obywatela a przestrzeń mobilności

W czteroetapowym modelowaniu podróży występują cztery komponenty decyzji użytkowników transportu: czy podjąć podróż, dokąd, czym i którędy podróżować. Nie sposób pomijać wad wszelkiej dekompozycji optymalizowanej funkcji celu, stąd w podejściu metodycznym użyteczność dekompozycji zadania optymalnego wymaga respektowania pełnego kontekstu decyzji. Model podróży budowany jest dla doby. Jednak na najbardziej ogólny kontekst decyzji o podróżowaniu w ruchu dobowym składa się strategia obywatela, której ważnym elementem jest wybór miejsca zamieszkania i miejsca pracy. Szczegółnie tego uwarunkowania przedstawiono w rozwinięciu modelu mikroekonomicznego decyzji użytkowników transportu w pracy [1]. Strategia obywatela w istocie uwarunkowana jest kompromisem pomiędzy wizją „dobrego życia”, jego ku temu aspiracjami oraz sytuacją gospodarstwa domowego i możliwościami jego oraz otoczenia. Osadzenie miejsc zamieszkania w określonej przestrzeni urbanistycznej, w szczególności transportowej, stanowi o mobilności mieszkańców – intensywności i sposobie podróżowania.

Miejsce zamieszkania, w mniejszym stopniu miejsce pracy, w jeszcze mniejszym nauki (tab. 1) determinują decyzje o sposobie podróżowania (75 do 90% podróży związanych jest celem lub źródłem z miejscem zamieszkania a 40 do 45% z miejscami pracy i nauki). Zatem miejsca zamieszkania w znacznym stopniu determinują

popyt na transport. Należy dodać, że od kiedy transport publiczny w miastach przewyciężył ograniczenia wynikające z dostępności pieszej (XIX w), a dostępność samochodu ograniczenia wynikające ze zbiorowej formuły transportu publicznego (XX w), lokalizacja miejsc zamieszkania sprzyja zdecydowanej swobodzie realizacji wizji „dobrego życia”, tym bardziej, że samochód stanowi bardzo często integralny element tej wizji. Miejsca zamieszkania i miejsca pracy wraz z współtworzącym ten rynek systemem transportu budują w sposób zasadniczy interesującą nas przestrzeń mobilności. W przestrzeni mobilności przenikają się rynki zdominowane w różnym stopniu przez samochód, transport publiczny lub ruch pieszy.

Zmiany demograficzne, przede wszystkim strukturalne w gospodarstwach domowych, powszechność motoryzacji, wzrost PKB kształtują dynamikę i tendencję zmian w rozmieszczeniu miejsc zamieszkania w sposób niezależny od historycznie ukształtowanej infrastruktury, zasobów miejsc nauki i prac. Tylko w latach 2000 – 2007 ponad 100 tys. mieszkańców Poznania (17%) zmieniło miejsce zamieszkania, z tego ponad połowa przeniosła się do gmin ościennych (9% , odwrotnie - 20 tys. przybyszów osiadło w Poznaniu). Zaludnienie otaczającego powiatu ziemskiego wzrosło w tym czasie o 21% [6]. Opisane zmiany są przykładem realizacji aspiracji obywateli, wśród których znaczna część podejmuje decyzje strategiczne lokalizując swoje

miejsce zamieszkania oraz planując sposób dotarcia do miejsc innych, ważnych dla rodziny aktywności.

Traktując obszar KBR – Poznań 2000 (aglomeracja w zasięgu poznańskiego powiatu ziemskiego) jako przestrzeń mobilności (obecnie prawie 900 tys. mieszkańców) w komponentach zilustrowanych w tab. 2 i 3 łatwo zrozumieć jest tendencję zmian sposobu mobilności zarysowaną w tab. 4. Przy łącznie niewielkim wzroście liczby mieszkańców w tej przestrzeni o 2,5% w ciągu 7 lat, struktura rynkowa zarysowanych wyżej przemian przyczyniła się do wzrostu w ciągu 6 lat ruchu o 20%, zaś ruchu samochodowego o 30%. Warto podkreślić, że podażowa praca publicznego transportu zbiorowego wzrosła w tym czasie o 10%, co przy ustabilizowanej liczbie pasażerów zbiorowego transportu publicznego oznacza wyraźny spadek jego efektywności.

Wzrost zatłoczenia dróg w obszarze aglomeracji przy stabilnym zatłoczeniu śródmieścia w zasadniczym stopniu dotyczy dróg wlotowych i obszarów peryferyjnych miasta. W opracowaniu [6] zarazem wykazano:

- postępującą degradację dróg powiatowych i lokalnych (obejmujący 50% dróg nieutwardzonych) przy stabilnym stanie technicznym dróg krajowych i miasta Poznania,
- znaczny wzrost wypadkowości na drogach powiatowych przy nieznacznej poprawie stanu bezpieczeństwa na drogach pozostałych.

Dynamika zachodzących zmian wyraża się w dążeniu do przekształcenia i rozbudowy infrastruktury oraz zmian w rozmieszczeniu miejsc aktywności. Nie sposób zauważyć, że sposób zaspakajania życiowych aspiracji obywateli jest wtórnym, w stosunku do tych aspiracji, czynnikiem kosztów rozwoju infrastruktury i jej utrzymania. Realizowana strategia obywatela, stosownie do jego aspiracji ma zatem wpływ na koszty tego rozwoju i wydatki publiczne, te zaś pozostają zależne od możliwości budżetów publicznych. Różnice pomiędzy aspiracjami obywateli a możliwościami budżetów pogłębiają się, gdy przestrzeń mobilności ewaluuje przekraczając granice gmin. Wywołuje to prze-

Tab.2. Wskaźniki mobilności w obszarze KBR - Poznań 2000 [3]*

Obszar	Średnia liczba podróży na mieszkańca	
	Ogółem	Niepieszych
Cały	2,22	1,82
Poznań	2,44	1,99
Poza Poznaniem	1,70	1,45
Miasta poza Poznaniem	1,78	1,51
Poza miastami	1,44	1,30

*Uwaga – z uwzględnieniem podróży pieszych powyżej 200 m i wieku pow. 6 lat

plywy kosztów procesu, określone w [1] jako nierównowagowe kanały redystrybucji kosztów i korzyści w przestrzeni mobilności, budżetów publicznych i w podziale krajowego produktu brutto. W tym kontekście budowane są strategie gmin, metropolitalnych związków międzygminnych i innych form samorządowych, których reguły normatywne pozostają w sprzeczności z strategią obywateli, lub które je wspierając pozostają w sprzeczności z aspiracjami, do których obywatele pretendują.

Strategia gmin podmiejskich – przykład: Gmina Rokietnica

Klasykcznym przykładem strategii gmin podmiejskich może być Gmina Rokietnica [7, 8]. W 2000 r. liczba jej mieszkańców wynosiła 9,5 tys. Studium Uwarunkowań i Kierunków ZP z 1999 r. zapewniało chłonność terenów zabudowy w Gminie w granicach do 61 tys. mieszkańców. Wspomogło to żywiołowy proces odrolniania gruntów

ornych w ramach opłacanych przez tychże rolników planów miejscowych. W 2000 roku Gmina dysponowała ofertą około 8 tys. działek przeznaczonych pod zabudowę. Studia nad Strategią określiły limit 34 tys. mieszkańców wynikający z opracowanego planu rozwoju infrastruktury technicznej w tak zwany parytecie racjonalnym. Studia nad siecią transportową wykazały maksymalny poziom wzrostu liczby mieszkańców do 28 tys. mieszkańców, uwarunkowany jednak szczególnymi rozwiązaniami transportowymi.

Sieć dróg gminnych i powiatowych w Gminie o nawierzchniach utwardzonych o łącznej długości 23 km, obudowana jednorodziną zabudową, z czterema skrzyżowaniami krytycznymi, wywoływała warunki ruchu w sieci nie do zaakceptowania z powodów środowiskowych i bytowych. Uznanie za realne podwojenie pracy transportowej w tej sieci pod koniec 2010 r. wiązać można było z dodatkowym zaludnieniem nieco 16% z puli dyspozycyjnej w tym czasie liczby działek budowlanych. Badania wykazały, że w przypadku budowy zachodniej obwodowej trasy Poznania (obecnie realizowanej jako S5/S11) z trzema punktami dostępu na granicach i wewnątrz Gminy oraz rozbudowy sieci dróg powiatowych i gminnych, obejmującej budowę i przebudowę około 50 km dróg, pozwoliła by na zagospodarowanie 3 tys. działek. Wyznaczało to maksymalny poziom pojemności transportowej sieci dla 17 tys. mieszkańców.

Możliwość koncentracji zabudowy dla 16 tys. mieszkańców w obrębie czterech przystanków kolejowych (stacja w Rokietnicy, dwie odtworzone na rewitalizowanej trasie odgałęzionej od linii magistralnej i nowe na linii magistralnej) z odpowiednim ukształtowaniem zintegrowanej z nimi komunikacji autobusowej (17 pojazdów

operatora w miejsce obecnych siedmiu), stosownym zróżnicowaniem gęstości zabudowy (odpowiednio gęstszej w strefach „kolejowej”, standardowej w strefie „autobusu” i rezydencjonalnej w strefie „samochodu”) stwarzała potencjał możliwych do zagospodarowania terenów budowlanych w granicach 5,5 tys. gospodarstw domowych ponad stan obecny – tj. do około 28 tys. mieszkańców łącznie.

Analiza rozmieszczenia terenów budowlanych w Studium oraz sporządzanych planów miejscowych, a także przebieg społecznej dyskusji nad Strategią rozwoju Gminy nie dawały wątpliwości, że parcelacja a następnie uzbrojenie wszelkich możliwych gruntów ornich pod zabudowę stanowiły istotny interes artykułowany przez mieszkańców Gminy oraz jej władze samorządowe. Warto dodać, że w ciągu siedmiu dalszych lat liczba mieszkańców Gminy wzrosła do 14,5 tys., tj. o 53%. Już w trakcie projektowania obwodnicy S5/S11 pod naciskiem niezadowolonych mieszkańców nowo zasiedlonego terenu (sąsiedztwo w wariantcie preferowanym lokalizacji węzła) i skonfliktowanych z nimi zasiedziały mieszkańców Gminy (wariant alternatywny lokalizacji węzła) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zrezygnowała z lokalizacji węzła w obrębie Gminy. Spośród czterech terenów przystacyjnych opracowano jeden plan miejscowy o standardowej zabudowie jednorodzinnej.

Strategia gmin podmiejskich – przykład: Gmina Dopiewo

W pracach nad Studium Uwarunkowań i kierunków ZP określono chłonność terenów możliwych do zainwestowania w Gminie na około 110 tys. mieszkańców, przy jej zaludnieniu w r. 2007 14,5 tysiącami mieszkańców. Biorąc pod uwagę położenie Gminy w strefie nowego węzła z A2 i projektowanej zachodniej obwodnicy ekspresowej aglomeracji (S11/S5) z dwoma węzłami na obszarze Gminy oraz sąsiedztwo magistrali kolejowej E20 wskazano na realne przesłanki dla zlokalizowania tutaj obiektów silnie ruchotwórczych w ruchu ładunków (bazy transportowe, magazyny, logistyka).

Utrzymanie dotychczasowej dynamiki wzrostu (przyrost 5 tys. mieszkańców od 2000 r. tj. 6,5% średnio rocznie) w horyzoncie do 20 lat liczba ludności winna ulec potrojeniu. Biorąc pod uwagę, że nowe osadnictwo nakłada strukturalnie odmienne od tradycyjnych zachowań dotychczasowych mieszkańców Gminy więzi funkcjonalne trzykrotny wzrost liczby mieszkańców oznaczał pięciokrotny wzrost ruchu drogowego. Już w porównaniu z 2000 r. przyrost ludności nie związanej endogenicznie z lokalnym rynkiem odwzorował wzrost mobilności motoryzacyjnej z 1,00 do 1,24 podróży na mieszkańca z użyciem samochodu oraz spadek w transporcie publicznym z 0,51 do 0,40 podróży. W okresie 6 lat potencjał produkcji ruchu w kategorii samochodów osobowych w dobie wzrósł o 63% przy wzroście ludności o 31%. Interesujące jest, że w podpoznańskiej dzielnicy Skórzewo (44% mieszkańców Gminy) – odległej

Tab.3. Podział dobowych podróży pieszych w obszarze KBR - Poznań 2000 [3]

Obszar	Wskaźnik mobilności w transporcie publicznym	Udział podróży w transporcie publicznym w ruchu pieszym (%)	
		Mieszkańców	Ogółem
Cały obszar	0,63	39	37
Poznań	0,77	42	41
Pozostałe miasta	0,29	23	26
Pozostały obszar	0,31	27	26
Poza Poznaniem	0,30	25	26

Tab.4. Zmiany wielkości ruchu i podziału zadań przewozowych w obszarze KBR – Poznań 2000 (podróże piesze) [6]

Cecha	2000	2006	2000 = 1,0
Liczba pasażerów - transport publiczny (mln/24h)	0,7	0,7	1,0
Liczba pasażerów – samochody osobowe (mln/24h)	0,9	1,2	1,3
Razem podróże piesze (mln/24h)	1,6	1,9	1,2
Udział samochodu w podróżach pieszych	57%	61%	0,8
Ruch samochodowy - przejazdy osobowe (mln/24h)	0,66	0,88	1,3
Ruch samochodowy - przejazdy ciężarowe (mln/24h)	0,18	0,24	1,4
Razem przejazdy na drogach (mln/24h)	0,84	1,12	1,3

* źródła: KBR Poznań – 2000, Analiza sytuacji rynkowej w transporcie publicznym. UM Poznania 2007, Aktualizacja mapy natężeń ruchu dla miasta Poznania na podstawie kompleksowych pomiarów ruchu, ZDM Poznań 2006

od wspomnianych stacji PKP i powiązanej z Poznaniem najbardziej przesyconym korytarzem w sieci drogowej wzrost liczby mieszkańców w analizowanym okresie wynosił 61% przy mobilności motoryzacyjnej 1,69 i odpowiednio 0,26 w transporcie publicznym (w roku 2000 – 1,21 i 0,57).

W celu oceny dopuszczalnej chłonności obszaru Gminy z punktu widzenia możliwości transportu przyjęto założenia koncentracji zabudowy w sąsiedztwie dwóch aktywnych stacji kolejowych i rozwój funkcji endogenicznych proporcjonalny do obecnych relacji pomiędzy liczbą mieszkańców a zasobami usług i miejsc pracy.

W badaniach symulacyjnych uwzględniono trzy scenariusze:

- kontynuacji dotychczasowej ewolucji struktur (z utrzymaniem dominującej dotąd roli terenów Skórzewa),
- scenariusz optymalny (z ograniczeniem wzrostu wyłącznie do rejonów stacyjnych Dopiewa i Pałędzia),
- scenariusz normatywny (uwzględniający ograniczoną przez układ sieci drogowej chłonność rejonu Skórzewa na maksymalnie 20 tys. mieszkańców, z przejęciem pozostałego popytu budowlanego przez oba rejony stacyjne).

Dokonano stosownej adaptacji modeli ruchu i prognoz dla całej aglomeracji i optymalizacji planu sieci dróg wewnętrznych w Gminie. Badania potwierdziły, że planowany układ dróg ekspresowej i autostradowej a także uformowana nowa trasa z zapewnieniem jej stosownego dla drogi głównej standardu i funkcji rozprowadzającej ruch na różne kierunki i węzły drogi ekspresowej umożliwiła w scenariuszu normatywnym wykorzystanie około 30% wyliczonej pojemności rozwojowej terenów przeznaczonych na budownictwo mieszkaniowe w Gminie.

Strategia miasta Poznania

W najkrótszej formie Strategia miasta Poznania z 2010 roku artykułuje się w programie transportowym (substrategii) w sposób następujący [10]:

„Celem programu jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego w celu stworzenia warunków do zwiększenia liczby podróży komunikacją zbiorową. Główne działania i projekty to m.in.: stworzenie Inteligentnych Systemów Transportowych, optymalizacja i rozwój układu drogowego, poprawa standardów transportu publicznego oraz integracja transportu w aglomeracji, w tym m.in.: wykorzystanie infrastruktury transportu szynowego..., budowa dworców przesiadkowych, systemu PaR, wykorzystanie możliwości Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej do stworzenia wspólnego biletu na przejazd wewnątrz aglomeracji”.

W szerokim rozumieniu strategii Poznania, odpowiednio w [10], w Studium uwarunkowań i kierunków ZP i w dokumentach Polityki Transportowej oraz w praktycznych działaniach w odniesieniu do centrum miasta zarysowane są następujące zasadnicze idee:

- uspokojenia ruchu (I etap w projektowaniu),

Tab.5. Dobbwe potoki osób dla gmin Czerwonak i Murowana Goślina w północnym korytarzu transportowym kolei na granicy Poznania [13]

Scenariusz	Charakterystyka potoku – tys. osób w dobie			
	Kolej	Autobus	Samochód	Udział transportu publicznego
Stan aktualny (2002) - 33,5 tys. mk	1,4	6,9	20,0	29%
Prognoza 58,9 tys. mk przy obecnej formule kolei i strukturze zagospodarowania	2,0	12,1	30,0	32%
Prognoza 58,9 tys. mk przy obecnej formule kolei i z koncentracją rozwoju w obszarach przystajacyjnych	6,2	8,7	29,4	34%
Prognoza 58,9 tys. mk z dwiema parami pociągów w godzinie z koncentracją zabudowy w obszarach przystajacyjnych	16,9	5,5	26,1	46%

- budowy dróg rowerowych,
- budowy parkingów buforowych na obrzeżu centrum,
- budowa kilku tras tramwajowych,
- poprawa standardów ruchu pieszego – poprzez „przełożenie” parkowań na obiekty kubaturowe, wydzielenie kilku traktów wyłącznie dla pieszych, uspokojenie ruchu samochodowego,
- nowej logistyki w zakresie dostaw towarów.

Strategia transportowa Poznania jest jedną z ponad 20 substrategii, które składają się na dokument [10] i które, jak w każdym mieście, obejmują działania dotyczące jakości życia pod ogólnym ich hasłem - „praca – odpoczynek – zamieszkanie”.

Jedyny powód, dla którego prezentuje się tę substrategię, to okoliczność, iż wyraża ona standardową dla miast podobnej wielkości konstrukcję celów i działań. W istocie mogła by być wpisana w transportowe credo i normę rozwoju każdego miasta europejskiego.

Strategia rozwoju Aglomeracji Poznańskiej [11]

Strategia rozwoju Aglomeracji do 2020 r. opracowana została przez Konsorcjum poznańskich uczelni na zamówienie Rady Aglomeracji Poznańskiej – obejmującej przedstawicieli 21 gmin położonych wokół Poznania. Strategią objęto pięć osi strategicznych (26 programów) z drugą osią p.t. „Infrastruktura i organizacja transportu”. W ramach tej osi wyodrębniono cztery programy:

- metropolitalny, wielofunkcyjny węzeł transportowy,
- kolej metropolitalna,
- integracja komunikacji autobusowej,
- rozwój komunikacji rowerowej.

Program rozwoju kolei metropolitalnej uznano za kluczowy. Program ten i działania rozwojowe opisano w pracy [12]. Jej znaczenie i efektywność pozostaje ściśle związana nie tylko z procesem przekształceń infrastruktury i organizacji transportu jak w strukturze zagospodarowania (por. tab. 5).

Badania nad Strategią rozwoju Aglomeracji (m.in. [6]), wyniki badań mobilności w latach 2000 - 2006 (tabl. 2,3 i 4) oraz opracowane dla projektów unijnych prognozy ruchu [6], wskazywały, że:

1. O ile ruch wewnętrzny w obszarze Poznania oraz ruch związany z obszarem poza powiatem ziemskim wzrósł o około 10% liczba podróży pomiędzy powiatem ziemskim i grodzkim zwiększyła się o prawie 50%, zaś ruch samochodowy między nimi o 60%.

2. Generalnie zasadniczym czynnikiem wzrostu mobilności w obszarze aglomeracji jest migracja mieszkańców Poznania do gmin ościennych. Ich nowa sytuacja komunikacyjna i mała atrakcyjność lokalnego transportu publicznego określa dość zdecydowane preferencje dla samochodu. Opisane prawidłowości i czynniki nie są zjawiskiem odosobnionym i powielany jest w przypadku Poznania analogiczny scenariusz jaki rozwój motoryzacji wywołał w krajach wcześniej rozwiniętych. Istotny jest z punktu widzenia potencjalnych scenariuszy rozwoju aglomeracji wymiar powyższych zależności i dynamika zachodzących procesów.

3. Nawet umiarkowana dynamika tej migracji, konkretnie ograniczenie prognozy do ówczesnej prognozy GUS (343 tys. w r. 2020, w istocie już w r. 2007 liczba ta osiągnęła 310 tys.) spowoduje pełne wykorzystanie drogowego programu inwestycyjnego Poznania i GDD-KiA (to jest łącznie około 1,5 mld zł) zaledwie utrzymującego warunki ruchu na poziomie wyjściowym.

Można ocenić, że potężna rozbudowa sieci drogowej w niewątpliwie przerysowanym, co już wiadomo, programie inwestycyjnym do r. 2020 r. jedynie ustabilizuje warunki w sieci drogowej obszaru aglomeracyjnego. Raport z procedur prognostycznych kontestuje niewielki wzrost prędkości komunikacyjnej w planowanej sieci, w której zasadnicze znaczenie ma budowa wschodniego i zachodniego ramienia III Ramy oraz budowa zachodnich i wschodnich obwodni dróg ekspresowych S 11/5 i S5. Nie są zarazem odosobnione opinie, że zarysowany program drogowy wzmocni dotychczas występujące tendencje w niekontrolowanych procesach suburbanizacji. Jest to pewne, jeżeli nie zostaną zachowane odpowiednie regulacje tego procesu, prezentowane wyżej na przykładzie uwarunkowań dla formowania w sposób racjonalny strategii gmin podmiejskich.

Powyższa prognoza ruchu w sieci drogowej ograniczona do struktury demograficznej według wersji opartej na ówczesnej prognozie GUS jest zbyt optymistyczna. Koszty ruchu

w podstawowym układzie ulic obszaru metropolitalnego wywołane migracją 90 tys. nowych mieszkańców gmin ościennych równoważne będą nakładom na rozbudowę dróg do stanu utrzymującego te warunki – tj. 1,5 mld zł. Są to nakłady finansowane z budżetu krajowego, miasta Poznania oraz środki Unii Europejskiej. Przeprowadzone w 1998 r. badania symulacyjne dla prognoz takiego trendu do 2010 r. w warunkach planowanej wówczas przebudowy sieci transportowych wykazały, że o ile zaplanowany wysiłek inwestycyjny miasta mógłby zmniejszyć koszty transportu w roku 2010 o 38 mln EU (o około 5 %), to przy uwzględnieniu zarysowującej się już w tym czasie ewolucji struktury urbanistycznej nastąpi wzrost kosztów transportu mieszkańców Poznania o 62 mln EU w r. 2010, to jest łącznie w okresie 10 lat o 300 mln EU [14].

Podsumowanie

Chłonność terenów budowlanych podmiejskich gmin Poznania znacznie przekracza możliwości rozwoju sieci transportowych. Samorządowe gminy podmiejskie tworząc plany i strategie liczą się z presją właścicieli gruntów zainteresowanych zmianą przeznaczenia terenów rolniczych na budowlane. Ograniczenia ekologiczne, jeszcze bardziej w pojemności sieci transportowych a jeszcze bardziej w racjonalnej organizacji transportu są pod tym naporem przelamywane, co powoduje, że w rzeczywistości żywiłowy rozwój potencjalnych obszarów metropolitalnych następuje w sposób niekontrolowany wywołując wzrost kosztów transportu i pogorszenie warunków życia.

Paradoksem jest, że cytowana projekcja wzrostu kosztów transportu (w jednej tylko aglomeracji o 300 mln EU w latach 2000 – 2010) buduje równoważny wzrost PKB. Brak właściwych regulacji w przepływach finansowych oraz w polityce przestrzennej powoduje, że próby zawiązania porozumień międzygminnych, jak również podejmowane wysiłki samorządowców i ekspertów na rzecz rozwoju transportu publicznego w obszarach metropolitalnych nie są w stanie wstrzymać tych niekorzystnych procesów w najbliższych latach. Obecne decyzje lokalizacyjne w zabudowie mieszkaniowej i kształtowana przez nie struktura zaludnienia ma skutek nieodwracalny w horyzoncie pokolenia. Przy obecnym tempie przekształceń wieloletnie zaniechanie w tworzeniu stosownych regulacji metropolitalnych szacować możemy na podstawie przytoczonych wyżej bilansów na kilka miliardów euro w skali całego kraju w okresie dziesięciu lat, ograniczając ten rachunek wyłącznie do kosztów transportu.

Nie przypadkowo preferowany rozwój struktur metropolitalnych oparty na komunikacji szynowej stanowi integralny element racjonalnego planowania. W istocie, sięgające korzeniami początków XX w. linie kolejowe są do dzisiaj podstawą rozwiązywania problemów zrównoważonej mobilności i rewitalizacji przestrzeni miast zdegradowanej głównie przez niekontrolowany do granic racjonalności rozwój motoryzacji. Idee Syrkusa i Chmielewskiego Warszawy Funk-

cjonalnej (lata trzydzieste), poznańskiej Federacji Małych Miast Buszkiewicza i Bańki (lata siedemdziesiąte), sukces niemieckich metropolitalnych związków transportowy w niewielkim stopniu znalazły odwzorowanie w kształtowaniu obecnej rzeczywistości polskich metropolii.

Ze względu na przedstawione procesy i ich skutki strategię migracyjną obywateli można uznać za dominującą w procesie zmian przestrzeni mobilności. Relacje ilościowe pomiędzy tymi mieszkańcami, którzy swe aspiracje zrealizowali, a tymi, którzy ku takiej realizacji dążą – nie są jasne. Nie jest także jasne i zdefiniowane, jakie alternatywne aspiracje wśród społeczności mieszkańców dominują oraz jak je rozwijać. Model życia w mieście, korzystanie z transportu publicznego lub roweru, poza nielicznymi grupami ekologów i zorganizowanych grup rowerzystów nie znajduje dostatecznie mocnego wyrazu w wzorcach kulturowych, mediach i w obrazach zachowań idoli popkultury. Perspektywy emisyjne deweloperskich ofert, prezentujące miejskie lokalizacje w rodzaju Osiedla nad Małą, Domów na Skarpie, Osiedla Nad Wartą, Doliny Morasko, Osiedla Żurawiniec, świadczą o marketingu łączącego prestiż adresu z kontaktem domu wobec natury. Nie zmienia to faktu, że ceny porównywalnych mieszkań poza granicami miasta są przeciętnie dwa razy niższe, zatem nie jest też do końca jasne, na ile strategia migracyjna mieszkańców ma podłoże ekonomiczne. Z drugiej strony – ceny w miejskich loftach szybciej co najmniej dwa razy wyżej, co zdaje się wskazywać na próby planistów i deweloperów przeniesienia na polski grunt zainteresowania „życiem w City” elit Manhattanu czy Londynu. Czy udane próby powstrzymania degradacji i pauperyzacji wielu miast europejskich trafiają w rzeczywiste potrzeby miejskiego stylu życia, czy też są wynikiem pogodzenia alternatywnych aspiracji z ograniczeniem możliwości ich realizacji?

Zarysowane pytania mają znaczenie kluczowe. Ostatecznie nie chodzi przecież o to, by napędzić pojazdy transportu publicznego tłumami sfrustrowanych osobników. ◀

Materiały źródłowe:

- [1] Krych, A., Transport publiczny w dualnym zadaniu transportowym, W: Nowoczesny transport publiczny w obszarach zurbanizowanych, VIII Konferencja nt Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, SITK, Poznań – Rosnówko, 2011, s. 89 - 113
- [2] Warszawskie Badania Ruchu 2005. M.St. Warszawa, BPRW, 2005, tabela S1
- [3] Kompleksowe Badania Ruchu Poznań 2000, Miasto Poznań, Powiat Poznański, BIT, 2000
- [4] Studium komunikacyjne Gminy Miejskiej Sosnowiec, Zeszyt 1.3. UM Sosnowiec, BIT-SMG KRC, 2009, tabela Z.1.3.1.4.3.1.19
- [5] Kompleksowe Badanie Ruchu. Miasto Płock, BIT, 2008, tab. III.4.2.
- [6] Grabowski, W. (red.), Transport w aglomeracji poznańskiej. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej Nr 8, Centrum Badań Metropolitalnych UAM. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 2010, s. 90 do 104
- [7] Krych, A. Komunikacja w strategii rozwoju podmiejskiej gminy Rokietnica. W: Mat. III Konf. N-T. „Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego”, SITK, Poznań, 2001, s. 319 – 331.
- [8] Krych, A., Studia komunikacji w strategii rozwoju Gminy Rokietnica, Synteza, UG Rokietnica, Poznań, 2001.
- [9] Krych, A., Ciesielski, R., Analiza pojemności transportowej planowanego układu drogowego Gminy Dopiewo, UG Dopiewo, Poznań 2001
- [10] Strategia rozwoju miasta Poznania 2030. www.poznan.pl
- [11] Zielona Księga Aglomeracji Poznańskiej – Metropolia Poznań 2020. Wyd. Centrum Badań Metropolitalnych, UAM, Poznań, 2010
- [12] Rychlewski, J., Kolej metropolitalna w strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej, W: Nowoczesny transport publiczny w obszarach zurbanizowanych, VIII Konferencja nt Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, SITK, Poznań – Rosnówko, 2011, s. 198 - 211
- [13] Ignaszewski, F., Krych, A., Symulacja procesu urbanizacji w korytarzu transportowym aglomeracji, W: IV Konf. NT pt Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, SITK, Poznań, 2003
- [14] Krych A., Proces urbanizacji a poziom zatłoczenia motoryzacyjnego, W: II Konf. NT pt Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, SITK, Poznań, 1999