

Zielony transport

Rozmowa z Aleksandrem Buczyńskim, wieloletnim aktywistą Zielonego Mazowsza, organizacji pożytku publicznego, działającej na obszarze aglomeracji warszawskiej.

CEO: Czym zajmuje się Aleksander Buczyński?

A.B.: Pracuję teraz w Zespole ds. ścieżek rowerowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i zajmuję się analizą wypadków z udziałem rowerzystów, pomiarami ruchu rowerowego, audytem projektów drogowych pod kątem ruchu rowerowego.

Wcześniej przez wiele lat prowadziłem w Zielonym Mazowszu kampanie rowerową. ZM to organizacja

pozarządowa założona w 1994 i zajmująca się tzw. ekologią miejską - zrównoważonym transportem, ochroną obszarów zielonych w mieście, gospodarką odpadami. Działamy przede wszystkim w aglomeracji warszawskiej ale wspieraliśmy też inicjatywy pro transportowe w innych częściach Polski. Przez 10 lat byłem w Zarządzie ZM. Przez rok koordynowałem projekt Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych, który miał na celu reprezentowanie interesów pieszych, rowerzystów, użytkowników komunikacji miejskiej przy podejmowaniu różnych decyzji, np. dotyczących inwestycji transportowych, przygotowania oferty komunikacji miejskiej. Mogę o sobie powiedzieć, że jestem emerytowanym działaczem, a to, co wcześniej było moim hobby jest teraz moją pracą.



CEO: Skąd wzięło się zainteresowanie zrównoważonym transportem?

A.B.: Jako student przez cztery miesiące byłem na stażu w Finlandii. Żyjąc i pracując w Helsinkach zobaczyłem, że miasto może wyglądać inaczej, że wszędzie są ścieżki, że ludzie mimo mniej sprzyjającego klimatu powszechnie jeżdżą na rowerach, na rolkach, a jednocześnie jest dużo więcej aktywności społecznej, inicjowanej przez organizacje społeczne.

Jak wróciłem do Polski to miałem poczucie silnego zderzenia z naszą rzeczywistością. Przypominałem sobie o demonstracjach rowerowych Zielonego Mazowsza, poszedłem na spotkanie i bardzo aktywnie się wtedy zaangażowałem. Wkrótce potem mieliśmy wyjazd

studyjny do Holandii, która jest jeszcze bardziej rowerowa i jeszcze bardziej aktywna społecznie. To było bardzo inspirujące.

Wszystko zaczęło się od tego, że lubiłem jeździć na rowerze, ale szybko okazało się, że ścieżki rowerowe to tylko wierzchołek góry lodowej. Zresztą każdy, kto zajmie się tematem szybko, to zauważy, bo za chwilę dołącza kwestia projektowania całej infrastruktury drogowej, planowania przestrzennego, stylu życia, ekonomii transportu. Dzięki rowerowi myśli się bardziej kompleksowo!

CEO: Jaka jest twoja motywacja?

A.B.: Ja działam w organizacji ekologicznej z pobudek czysto egoistycznych, tzn. ja chciałbym mieszkać w mieście w którym jest czyste powietrze, można oddychać bez obaw o zdrowie i pić czystą wodę, a dojazd do pracy nie zajmuje dwóch godzin. To sprowadza się do tego czy akceptujemy ten stan zastany, który widać obecnie, i co najwyżej narzekamy w gronie znajomych albo na forach internetowych, czy spróbujemy coś z tym zrobić. To jest egoizm, który wymaga spojrzenia trochę dalej niż na próg naszego mieszkania, gdzie mamy oazę szczęśliwości, a na zewnątrz jest brud i syf. Trochę tak jest, że każdy ma mieszkanie w miarę zadbane, wychodzi się na klatkę to już jest gorzej, a na zewnątrz – zniszczone, zastawione samochodami chodniki, smród i hałas. Może się wydawać, że dramatyzuję ale podróżując po świecie widzę, że jest ogromna różnica między tym jak dzieli się sferę prywatną i publiczną w różnych krajach. I to widać w tym jak dba się o przestrzeń. W Holandii ulica jest jak salon. Widać to też w zachowaniach transportowych, np. kierowców na przejściach dla pieszych. Samochód jest tam takim przedłużeniem sfery prywatnej, taką bańką szczęśliwości, skafandrem w nieprzyjaznym świecie zewnętrznym.

CEO: Co uważasz za największe wyzwanie w transporcie na obszarze naszego kraju?

A.B.: To przede wszystkim dominacja samochodów. I to nie tyle ilościowa, ale przede wszystkim mentalna. Na przykład w Warszawie 70% mieszkańców porusza się komunikacją publiczną, ale gdy mówi się o problemach komunikacji, to podnosi się kwestie korków, obwodnic, węzłów bezkolizyjnych, a nie mówi się o nowych liniach tramwajowych, o niefunkcjonalnych węzłach przesiadkowych, o tym, że brakuje taboru, że tramwaje nie mają priorytetu w sygnalizacji świetlnej, że jest za mało bus-pasów, że nie są wystarczająco pilnowane i więcej tego typu rzeczy, które są dużo ważniejsze niż rozbudowa dróg. Bo budując nowe drogi możemy osiągnąć tylko to, że zamiast 30% mieszkańców samochodami będzie jeździć 33% i wszyscy będziemy stali w takim samym korku, tylko szerszym.

Inną, ale powiązaną sprawą jest tendencja do rozlewania się miast. Jak ktoś protestuje przeciwko hałasowi czy zabudowie terenów zielonych, to słyszy „to jest miasto, jak się nie podoba to wyprowadź się na wieś”. I ludzie uciekają ze śródmieścia na obrzeża miasta w poszukiwaniu swojego zielonego zakątka z dala od hałasu i smogu. Tylko, że potem dojeżdżając z tego zielonego zakątka do pracy do śródmieścia zatruwają życie wszystkim po drodze. Więc kolejni wynoszą się na jeszcze dalsze obrzeża i jeżdżą dalej i dalej, co wymaga dodatkowej infrastruktury transportowej i degraduje kolejne dzielnice. Tworzy się błędne koło. Tak stało się przecież w Stanach, gdzie potrzeby transportowe są już tak duże, że w niektórych miastach 70% powierzchni przeznaczona jest dla samochodów, a do pracy jeździ się dużo dłużej niż u nas.

W państwach europejskich, w których poradzono sobie z tym problemem, jest inaczej - panuje prymat gospodarki przestrzennej nad komunikacją, tzn. planuje się miasto tak, aby ograniczyć potrzeby transportowe i aby mogły być zaspokojone transportem szynowym. Na przykład rozbudowuje się miasta satelickie w zasadzie wyłącznie wzdłuż linii kolejowych.

CEO: Znasz jakieś dobre praktyki w zakresie transportu w Polsce.

A.B.: Wiele, choć w zasadzie każda została okupiona ciężkimi bojami. W aglomeracji warszawskiej powstał cztery lata temu wspólny bilet na komunikację kolejową i miejską. Walczyliśmy o to dziesięć lat - początkowo nie wierzono, że ktoś w stolicy będzie chciał korzystać z kolei, a jak widać to się świetnie sprawdza i szkoda, że zostało wprowadzone tak późno. Warto też wspomnieć o wspólnym pasie autobusowo-tramwajowym na trasie W-Z, czy o zwężeniu Krakowskiego Przedmieścia. Gdy wychodziliśmy z tymi pomysłami, politycy i tzw. eksperci pukali się w głowę, wieszcząc paraliż komunikacyjny – a teraz trudno sobie wyobrazić funkcjonowanie Warszawy bez nich. Więcej przykładów z Warszawy można znaleźć na stronie http://www.zm.org.pl/dobre_praktyki/ - to podsumowanie konkursu, który zorganizowaliśmy 2 lata temu.

Jeśli chodzi o dobre praktyki z Polski, to np. Gdańsk jest liderem w zakresie ruchu rowerowego. W latach 2002-2006 zrealizowano tam duży projekt inwestycyjno-promocyjny, w którym decydujący głos mieli partnerzy społeczni – organizacje rowerowe i ekologiczne. Dzięki temu powstało 16,5 km dróg dla rowerów bardzo wysokiej jakości i tam gdzie są potrzebne. W tym roku w śródmieściu Gdańska otwarto trzydzieści ulic jednokierunkowych dla dwukierunkowego ruchu rowerowego (dopuszczono ruch rowerów „pod prąd”).

CEO: Jak wygląda współpraca z Urzędem Miasta?

A.B.: Wielotorowo. To nie jest tak, że my napiszemy pismo, a urzędnicy grzecznie zrobią to, o co prosimy. Choćby nawet nie wiem jak nasze propozycje były dobrze uargumentowane, to i tak natrafiają na opór materii. Z reguły jest tak, że jakiś pomysł staramy najpierw się sygnalizować, wysyłamy pismo do urzędu z postulatami. Ponieważ urząd z zasady odpowiada „nie”, potrzebne jest nagłośnienie sprawy, tak aby ktoś w urzędzie dostrzegł problem i zaczęło mu zależeć żeby go rozwiązać. Czasem prosimy ludzi aby pisali do urzędu w danej sprawie, aby zgłaszali ten problem, tak aby powstała pewna masa krytyczna zauważalna dla urzędników. Kiedy urzędnicy zobaczą, że ludzie interesują się tą sprawą, że jest jakiś systemowy problem, ponownie wkracamy z dokładnie tym samym pomysłem na systemowe rozwiązanie problemu, z którym w międzyczasie urzędnicy mieli czas się oswoić.

Przykładem takiego systemowego rozwiązania, które proponowaliśmy już od 2003 r. są standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego, czyli dokument prawa lokalnego, który mówi projektantom i urzędnikom jak mają wyglądać infrastruktura dla rowerów. Dopiero po 6 latach lokalnych interwencji, gdzie trzeba było się wyklócać o każdy zakręt czy każdy przejazd ścieżki rowerowej takie standardy zostały przyjęte zarządzeniem prezydenta. Teraz oczywiście trzeba pilnować, aby były przestrzegane, ale jest to już łatwiejsze.

Jeśli mogę dać jakąś wskazówkę, to nie należy się do końca przejmować u kogo się sygnalizuje problem. Zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego, urzędnik powinien przesłać pismo do właściwej komórki, jeśli zostało źle zaadresowane. Można go najwyżej przypilnować, żeby to zrobić. Czyli jeśli występujemy do starostwa powiatowego, a

dana droga należy do gminy lub zarządu dróg wojewódzkich to starosta powinien tam sprawę skierować, a my już potem kontaktujemy się z właściwą jednostką.

CEO: Jakie działania podejmować, od czego zacząć?

A.B.: Najważniejszy jest nawyk reagowania na występujące wokół nas nieprawidłowości. Jeśli widzimy wystający krawężnik, połamany chodnik, czy samochody zbyt szybko przejeżdżające przez przejście dla pieszych, to warto zareagować. Opisać problem i zaproponować jakieś rozwiązanie - jeśli np. samochody wyprzedzają się na przejściu, to może trzeba tam zrobić azyl? Jeśli chodnik jest dziurawy, nierówny, tworzą się na nim kałuże, to zażądać jego naprawy. Jeśli samochody zastawiają chodnik, to zgłaszać je do Straży Miejskiej, ale jednocześnie szukać rozwiązania, które uniemożliwi fizycznie parkowanie w danym miejscu np. przez postawienie słupków.

CEO: A od czego powinien zacząć polityk czy urzędnik zajmujący się transportem?

Na poziomie najbardziej ogólnym warunkiem koniecznym sprawnego transportu jest, jak wcześniej wspominałem, silne planowanie przestrzenne. W tym np. takie zaprojektowanie miasta, by minimalizować potrzeby transportowe mieszkańców, czyli żeby nie trzeba było jeździć do pracy 20-30 km, a kolejne 15 km dowozić dziecko do szkoły, tylko żeby w miarę wymieszać funkcje i nowe osiedla budować już ze szkołami, przychodniami, sklepami, parkami i wszystkim co jest do szczęścia potrzebne. W Warszawie mamy kuriozalne sytuacje, gdy ludzie z dzielnicy o szumnej nazwie Zielona Białoleka przyjeżdżają na Żoliborz, bo nie mają u siebie żadnego parku czy placu zabaw. W skrócie: planowanie powinno zapewniać minimalizację potrzeb transportowych, rezerwy terenu pod komunikację publiczną, a jednocześnie nieprzesadne rozwijanie układu drogowego, żeby nie zachęcać za bardzo do komunikacji samochodowej.

Jeśli natomiast zjedziemy na poziom projektowania komunikacji, to jest cały szereg działań. Trzeba popatrzeć z czego się składa podróż np. komunikacją publiczną z punktu A do punktu B i starać się maksymalnie usprawnić kolejne etapy. Zaczynamy od rozsądnego zlokalizowania przystanku i zapewnienie do niego wygodnej i możliwie krótkiej drogi dojścia. Potem jazda autobusem – trzeba zobaczyć, gdzie autobus ma straty czasu, jak można je wyeliminować, być może odrębnym pasem autobusowym, a być może zmianami w sygnalizacji świetlnej. Jeśli z autobusu przesiadamy się do tramwaju czy pociągu, to pojawia się kwestia dobrego zorganizowania węzła przesiadkowego. O samej tej kwestii można by książkę napisać, zresztą w wielu krajach są oddzielne standardy techniczne wyłącznie na ten temat. U nas z tym jest duży problem. Na przykład na Marymoncie mamy przejście z metra do autobusów oddzielone sygnalizacją świetlną i wystarczy postać tam minutę, żeby zauważyć że nie odbywa się to tak jak projektant sobie wymyślił.

CEO: Czy na przestrzeni lat Polacy zmienili myślenie o transporcie?

A.B.: Na pewno. To, co się dzieje na mieście, to nie bierze się z wizji polityków, jest odbiciem świadomości społecznej. Polscy politycy są bardzo zachowawczy, więc skoro podejmują jakąś decyzję, jak np. wydzielenie buspasów, to dlatego, że to rozwiązanie ma już duże poparcie w świadomości społecznej.

CEO: Jak widzisz możliwość zajęcia się kwestią zrównoważonego transportu w szkołach?

A.B.: Na pewno jedną z podstawowych rzeczy dotyczących szkół byłoby zorganizowanie bezpiecznego parkingu rowerowego. Wielu uczniów dojeżdżałoby do szkoły na rowerze, ale obawia się kradzieży lub dewastacji, a to akurat dość łatwo rozwiązać, bez konieczności rewolucji w mieście.

W szkołach wielu krajów są popularne też inicjatywy zwane *walking albo cycling bus*, tzn. dyżury rodziców, którzy na zmianę odprowadzają pieszo lub na rowerze grupę dzieciaków z osiedla do szkoły, żeby zapewnić im bezpieczeństwo. To nie są panowie z lizakiem, którzy stoją na jednym przejściu, ale wspólna inicjatywa rodziców i szkoły, żeby zapewnić dzieciom bezpieczne dotarcie do szkoły bez samochodu. To jest jakieś lekarstwo na paranoję samochodową pod szkołami, gdzie wszyscy się śpieszą i stwarzają dla swoich dzieci coraz większe zagrożenie.

Sceptycznie podchodzę za to do autobusów szkolnych. Uważam, że lepiej rozwijać ogólnodostępną komunikację publiczną, która służy nie tylko jednej podróży z domu do szkoły, ale ogółowi mieszkańców, a dzieciom i młodzieży także w podróżach pozaszkolnych. System transportowy powinien zapewniać niezależną mobilność osobom, które z jakichś powodów nie mogą korzystać z samochodu, bo np. są za młode i nie mają prawa jazdy. W momencie, w którym zapewniamy to tylko za pomocą gimbusa, to okazuje się, że młody człowiek może dojechać tylko do szkoły i powrotem, a nie może już pojechać do kolegi, na zajęcia dodatkowe poza szkołą, do kina czy na basen i jest całkowicie uzależnione od tego, czy ktoś go podrzuci, a następnie odbierze. W efekcie samodzielność młodego człowieka zostaje wyraźnie ograniczona.

Oczywiście należy pamiętać, że tę samodzielną mobilność może zapewniać komunikacja publiczna, ale też rower. Wybudowanie kawałka ścieżki rowerowej, albo np. uspokojenie ruchu w okolicy szkoły tak by można było jeździć bezpiecznie jezdnią, może radykalnie zwiększyć swobodę poruszania się.

Dziękuję.