

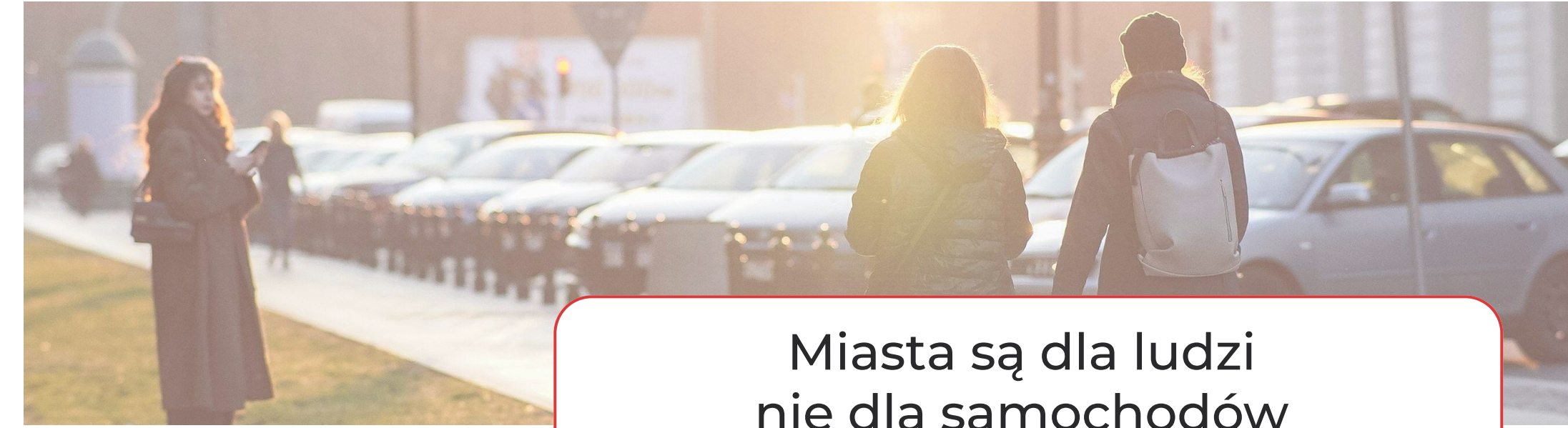
Auta w mieście: konieczność czy wygoda?

mapa stanowisk z dialogu 15.5.2024



Co myślimy o autach w mieście?

W tym dialogu udział wzięli: urzędnik miejski, właściciel kawiarni, zwolennik aut w mieście, zwolenniczka transportu zbiorowego, inżynier



Miasta są dla ludzi
nie dla samochodów

Częściej to wyobrażenie o tym,
że muszę jechać samochodem.
Jestem prawnikiem to nie będę
komunikacją miejską [jechał],
bo to wstyd

W mniejszych miejscowościach jak
moja, auto jest wyznacznikiem
statusu społecznego. W większych
już pewnie nie

W tych wyższych warstwach jest
większa skłonność do
korzystania z wygodnych
środków transportu, im niżej tym
samochód to jest rodzaj statusu.
Patrzcie, mam samochód!

W mieście to ani wygoda ani
konieczność. Ale jeśli chodzi
o wydostanie się, to faktycznie
konieczność – poruszanie się
między Warszawą,
a przedmieściami to wyzwanie

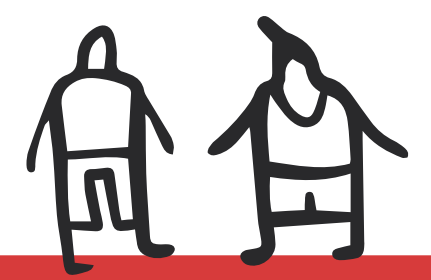
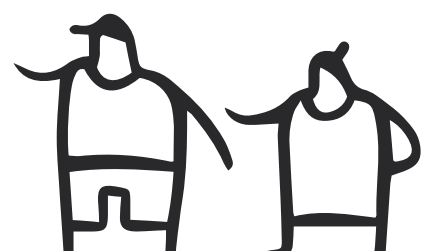
Samochód jest bardzo dobrym
elementem systemu choć musi
mieć swoje miejsce. Nie może się
rozrosnąć jak nowotwór i rozwalać
sąsiednich organów

Jak mamy pokolenie kanapkowe –
że trzeba się opiekować i rodzicami
i dziećmi, to bez samochodu nie
idzie tego ogarnąć

W daleką trasę preferuję pociągi –
tam wypoczywam,
a za kierownicą się męczę

Dla osoby, która poznała miasto
najpierw z perspektywy
autobusu, auto w mieście jest
przeciwieństwem wygody
i komfortu

Auto jest złudną koniecznością –
mieszkam w mieście, które
w granicach administracyjnych
ze wschodu na zachód ma 6 km.
Jestem w stanie je przejść w mniej
niż godzinę



Co nas różni:

jedni twierdzą, że o miejscu aut w mieście powinni decydować urzędnicy, inni, że mieszkańcy



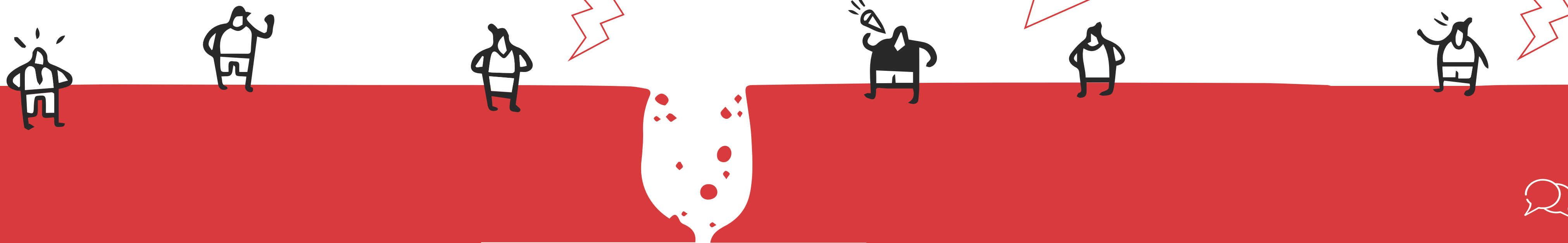
Transport jest rzeczą tak publiczną, tak dotyczącą wszystkich, że znaczna część tych decyzji musi być podjęta przez władze publiczne

To miasto powinno wpływać na planowanie przestrzenne. W dzisiejszych czasach planowania przestrzennego w zasadzie nie ma

Czy chcemy czy nie chcemy – to urzędnicy zawsze decydują. Albo ta ulica będzie miała 2x2 pasy albo po 1 pasie, i to władza publiczna musi tę decyzję podjąć

My, mieszkańcy mamy zadanie, aby na rządzących wymóc porządne planowanie zmian jakich my byśmy oczekiwali, poparte rzeczowymi analizami potrzeb i przyzwyczajęń, bo my sami kreujemy świat, w którym jesteśmy

Pewnych rzeczy nie możemy forsować na siłę. Mi w wielu relacjach między nami, mieszkańcami, a samorządem, czy władzami krajowymi, czy europejskimi brakuje tej rozmowy. Żeby po prostu porozmawiać. „mieszkańcy, to do czego potrzebujecie samochodów? A gdybyśmy Wam zaproponowali, że zamiast tego zrobimy tak i tak”?



Co nas różni:

dla niektórych wartością jest miasto bez auta, dla innych to ograniczenie wolności



Ja samochód staram się używać w sposób zrównoważony. To jest taka ostateczność, kiedy muszę coś przewieźć, większe zakupy itd.

Optymalna sytuacja jest taka, że mógłbym swoje cele realizować bez samochodu. Mógłbym mieć alternatywę [komunikacyjną], której teraz dla swoich celów nie mam. Wtedy na pewno więcej podróży odbywałbym inaczej niż samochodem

Chciałbym żebyśmy dążyli jako społeczeństwo do takiego świata, w którym ten samochód koniecznością w mieście nie będzie

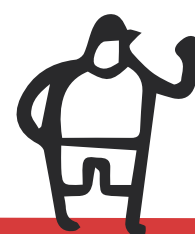
Tak, auto jest narzędziem, ale czy samo posiadanie auta powinno istnieć? W mieście moim zdaniem nie powinniśmy posiadać aut, bo są inne alternatywy, np. car sharing

Teraz mamy zintensyfikowaną ofensywę przeciw samochodom, natomiast trzeba się zastanowić najpierw po co ludzie jeżdżą. Nie każdy ma szczęście mieszkać w takim miejscu, które jest dobrze skomunikowane

Forsowanie ścieżek rowerowych kosztem dróg, i budowanie utopijnych miast 15 minutowych to jest budowanie gett, gdzie zamyka się ludzi w kawałku dostępnej rzeczywistości

Miasta niestety tak zmieniają infrastrukturę, że celowo ograniczają ruch samochodowy. To że ma być współistnienie jest ok, nikt rozsądny nie będzie przeczył kwestii bezpieczeństwa czy jakości powietrza, ale bardzo często te zmiany są niedobre

W Trójmieście spotykam się z opinią, że inwestycje, które są pro piesze czy pro rowerowe, zabierają jeden pas jezdni czy propozycje, żeby zrobić przejścia naziemne, one budzą kontrowersje i sprzeciw wśród mieszkańców



Co nas różni:

tworzenie różnorodnej infrastruktury jest ważne dla jednych, a szkodliwe dla innych



Istniejemy w ograniczonej przestrzeni i jeśli z 4 pasmowej drogi, która będzie przez środek osiedla zrobimy 2 pasmową, bo dołożymy ścieżki rowerowe, powiększymy chodniki przystanki itd. to proponenci samochodu powiedzą: „robią zamach na naszą wolność!” – ale jest to sporej klasy manipulacja

Nie mamy nieskończonych możliwości, żeby dołożyć te ścieżki rowerowe, przystanki komunikacji [musimy ograniczyć miejsce dla aut]

Jeśli buduje się przejście dla pieszych gdzie przechodzi ktoś raz na ruski rok, jak w Nowej Hucie, i [ulica] została pozwężana to teraz są korki w miejscach, gdzie nigdy nie było korków

Z jednej strony uwielbiam jazdę na rowerze, szerokie chodniki, zamiany ulic na deptaki, a z drugiej strony czasami chcę przejechać się samochodem, pojechać do centrum załatwić jakąś sprawę



Co nas łączy:

wszyscy doświadczamy problemów związanych z obecnością aut w mieście



Dla kogoś kto nie korzysta z auta, to też jest uciążliwe, często siatka miejska jest na tyle zabudowana, że autobusy i tramwaje mają wspólny pas z autami, więc wszystko stoi

W dużych miastach większość samochodów, które korkują ulice to są samochody osób, które mieszkają poza miastem. To są te suburbia, które mają słabą komunikację, wjeżdżają i korkują miasto

Auto w dużym mieście jest uciążliwością, budynki są tak zagęszczone, że nie ma gdzie zaparkować

Auto w mieście dla mnie to problem, rozkminianie gdzie zaparkować, jak dojechać z A do B

Rowerzyści boją się kontaktu z samochodami, jak samochody jeżdżą za szybko, to ciężko o to, żeby zapewnić bezpieczną wspólną przestrzeń, kierowcy też nie są dość uważni

Użytkowanie auta w mieście nie jest aż tak wygodnie, jest na przykład duża liczba przejść dla pieszych i rowerowo-piesznych



Co nas łączy:

samochód to niezbędne narzędzie komunikacyjne, ale jedno z wielu



Dla mnie samochód jest przedmiotem, to maszyna, która ma mi służyć, a ja decyduję w którym momencie mi służy

Samochód ma być narzędziem, gdzie każdy powinien go używać tam, gdzie spełnia najlepszą rolę w porównaniu do innych środków transportu

Komunikacja miejska nie jest w stanie optymalnie pokryć całości terenu, bo to by zabiło kosztowo miasto, dlatego w wielu przypadkach samochód będzie koniecznością

Transport, żeby dobrze działał w mieście musi być wielorodzajowy, z zachowaniem samochodów, to jest niezbędny element, bez niego się zawali

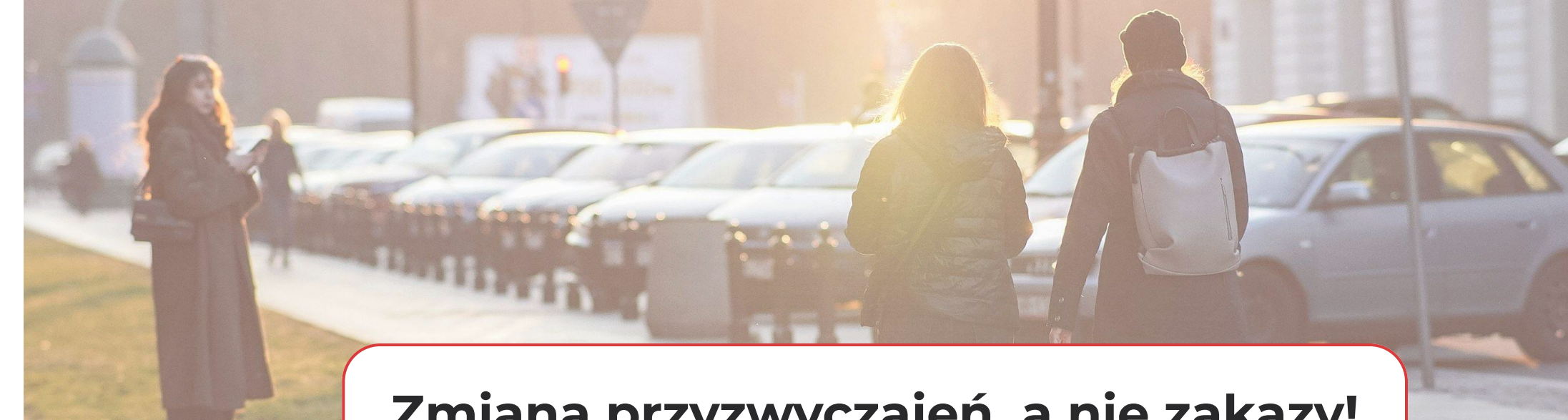
Jeżeli mieszkamy w dużym mieście, gdzie poruszanie się pieszo czy rowerem jest problematyczne, to zdajemy się na zbiorkom, jeżeli zbiorkom kuleje, to konieczne jest auto

Jest tyle fajnych alternatyw, że liczę na to, że to się będzie tak bardzo zmieniać, że ta alternatywa będzie normą



Co nas łączy:

dawanie wyboru jest lepsze
od wprowadzania zakazów i ograniczeń



Zmiana przyzwyczajeń, a nie zakazy!

Wolność wyboru jest bardzo potrzebna, jestem za tym, żeby to wspomagać poprzez rozwijanie infrastruktury

Narzucanie z góry kierowcom stref czystego transportu to nie jest budowanie pozytywne, a odbieranie potencjalnej wolności

Zastanawiam się, gdzie jest ta granica do której możemy nakierować kogoś na podjęcie konkretnej decyzji, np. przez wprowadzenie SCT, a gdzie jest granica wolności wyboru

To my powinniśmy dokonywać wyborów. Na pewno to jest niedopuszczalne, żeby to urzędnicy, którzy są naszymi pracownikami, decydowali za nas jak mamy się poruszać

Infrastruktura powinna być tak skonstruowana, żeby dawała możliwość wyboru, nie, że jestem wolna do tego żeby wsiąść do auta i pojechać gdzie chcę, tylko jestem wolna do tego, że mam wybór jakim środkiem transportu chcę się po mieście poruszać

Ja nie mam problemu, żeby dojechać rowerem, czasem chodzę na piechotę, ileś razy dojeżdżam samochodem, ale mam ten wybór. Chciałbym, żeby wszystko zostało w kwestii wyboru



Co nas łączy:

planowanie przestrzeni może skutecznie rozwiązać problemy komunikacyjne



Decyzje o tym czy w mieście dany środek transportu jest wygodą czy koniecznością to efekt planowania i wykonania, a potem utrzymania infrastruktury

Bardzo wiele rzeczy można osiągnąć zmieniając planowanie przestrzenne, analizując dlaczego ludzie się poruszają i w jakich kierunkach się poruszają

Jak nie mamy dobrze skonstruowanej infrastruktury pieszej i rowerowej to ludzie będą się przesiadali do samochodów, bo ta infrastruktura nie zapewnia im bezpieczeństwa na tyle, żeby byli gotowi zmienić swoje przyzwyczajenia

To jak jest zaplanowane miasto, wpływa na to jakie są potrzeby przemieszczania się w ogóle

Takie inicjatywy jak budowa ścieżek rowerowych, rozbudowa metra, itd. to takie kroki, które mogą zachęcić ludzi, żeby się przesiąść do innych środków komunikacji



Co nas łączy:

na dyskusję o autach wpływają grupy interesów związane z branżą samochodową



Bus czy duży autobus miałyby ekonomiczny i ekologiczny sens, ale nie opłaca się różnym grupom interesu, np. tym którym trzeba zapłacić za parking 70 zł

Polska kolej została celowo zarżnięta, żeby wymusić kupowanie samochodu i rozwój, transport autobusowy, tak samo – celowo zarżnięty

Spór ideologiczny, który jest poza naszym dialogiem, w internecie, powinniśmy przenieść na kwestię dużo ważniejszą, czyli kwestię katastrofy klimatycznej, i wtedy odkryjemy nasz wspólny interes – gdy tylko zauważymy, że może ktoś nas przeciwko sobie napuszcza..

To, co mówimy o przyzwyczajeniu do samochodów, o statusie, że mam prawo do 3 pasów – to efekt sponsorowania mediów, proces, który zaczął się na początku lat 90.

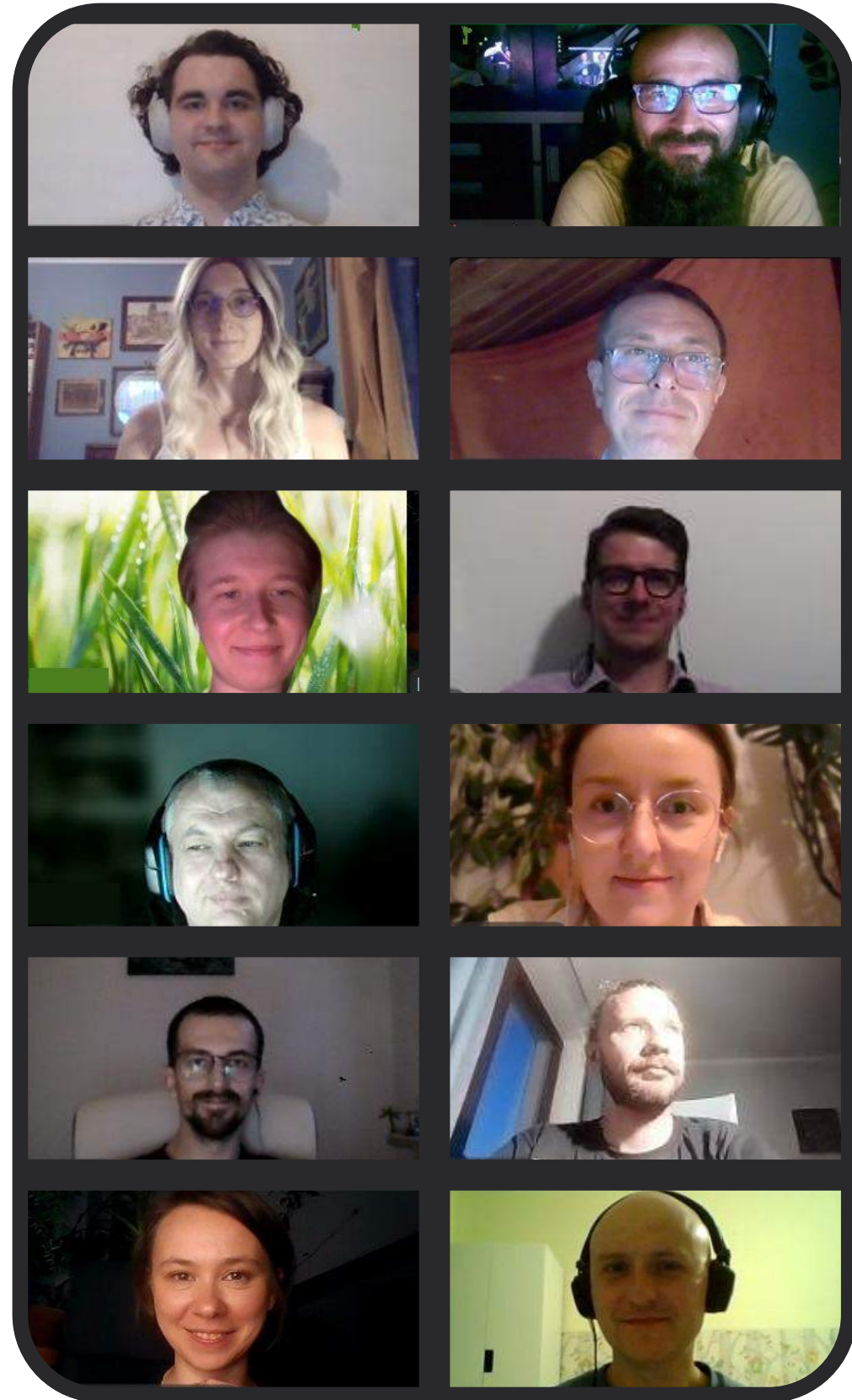
Kreuje się popyt na wypuszczanie modeli co 2-3 lata, wciąż i wciąż są produkowane nowe auta. Tak też było w USA, gdzie lobbyści przemysłu motoryzacyjnego forsowali, żeby ciąć transport publiczny, żeby nakręcać popyt na auta



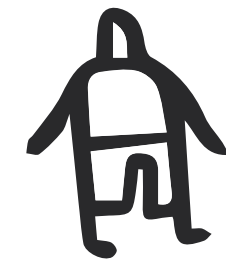
O tym dialogu

Auta w mieście: konieczność czy wygoda?

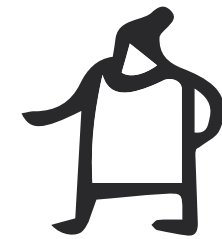
PARTNER
SERII DIALOGÓW:



W DIALOGU WZIĘŁO UDZIAŁ **10** OSÓB



7 MĘŻCZYZN



3 KOBIETY

UCZESTNICY POCHODZILI Z WOJEWÓDZTW:

- mazowieckiego
- małopolskiego
- pomorskiego
- dolnośląskiego
- zachodniopomorskiego
- podkarpackiego

DIALOG POPROWADZILI:



Michał Jastrzębski



Izabela Meyza

FUNDACJA
NOWEJ
WSPÓLNOTY



KOORDYNATORKA TEGO DIALOGU:
Katarzyna Binda
K.BINDA@FNW.ORG.PL



Polski
Dialog