Adam Kompowski: W niemieckich miastach spada liczba zarejestrowanych samochodów. W samochodowym raju – jak to możliwe?
Michał Beim: Tak, to trend obserwowany od połowy lat 90. Dotyczy dużych miast. W ciągu ostatnich pięciu lat liczba zarejestrowanych samochodów spadła w nich od kilku do nawet 20 procent. Jest ich mniej niż w polskich miastach, np. w Monachium w stosunku do 2006 roku ubyło 100 tysięcy samochodów.
Liczba aut spada tam, gdzie jest dobry transport publiczny oraz jego uzupełnienie – systemy samochodów publicznych oraz wypożyczalnie car sharing. Jednocześnie od połowy lat 90. liczba pasażerów kolei podmiejskich i regionalnych wzrosła prawie dwukrotnie.
Znam profesora medycyny, szefa kliniki pod Lüneburgiem, zamożnego człowieka. Ma dobre auto klasy D. Korzysta z niego w wyjątkowych przypadkach. Do pracy jedzie 30 kilometrów, najpierw rowerem do kolejki, potem pociągiem i znów rowerem. A gdy jest ładna pogoda, całe 30 kilometrów pokonuje na kolarzówce.
W Polsce własny samochód jest symbolem statusu.
– W Niemczech w coraz mniejszym stopniu, choć trzeba pamiętać, że Niemcy są przywiązani do samochodów, szczególnie od lat 30., gdy naziści promowali ich kult. Także dlatego, że jedna trzecia niemieckiej gospodarki jest w mniejszym lub większym stopniu uzależniona od przemysłu motoryzacyjnego. Ale trend spadkowy jest wyraźny. Grupą, której on nie dotyczy, są imigranci, szczególnie południowcy, np. Grecy czy Turcy.
Prawdziwym symbolem statusu dla młodych Niemców jest dziś smartfon. Niemcy mówią, że „generacja iPhone’a” wypiera „generację auta”.
Ludzie widzą, że posiadanie samochodu wiąże się z licznymi kłopotami. Jego utrzymanie kosztuje, trudno znaleźć miejsce do parkowania, nie można wypić piwa. Prawdziwym symbolem mobilności dla młodych Niemców nie jest samochód, ale smartfon czy tablet. To one umożliwiają bycie w różnych miejscach, a podróżować można wygodnie kolejką czy metrem. Na smartfona można ściągnąć aplikację Deutsche Bahn, która pokaże mi, gdzie jestem, i wybierze najlepsze połączenie komunikacją publiczną, np. że podjadę kolejką do tramwaju, potem przesiądę się do autobusu. Mam też podane konkretne godziny odjazdu i przez smartfona mogę kupić wszystkie bilety.

[mc4wp_form id=”84″]

Smartfon przełamuje bariery w korzystaniu z komunikacji publicznej – nie muszę się martwić, gdzie kupić bilety, o której przyjedzie tramwaj.
– Dla Niemców nowością jest łatwiejszy dostęp do rozkładów jazdy, bo kwestia

kupna biletów była od lat rozwiązana – praktycznie na każdym przystanku i w każdym autobusie jest biletomat. Ale – co ważne – niemieccy użytkownicy smartfonów, wbrew zapowiedziom czarnowidzów, nie zamykają się w świecie wirtualnym. Więcej – z badań wynika, że kontakty wirtualne pomagają w intensyfikacji kontaktów bezpośrednich. Na przykład ludzie dużo kupują przez internet, ale czas, który dzięki temu zaoszczędzili, wykorzystują na spacery po centrach miast, wizyty w knajpach, przeglądanie książek w księgarniach. Zresztą ubrania ciągle wolą kupować w tradycyjnych sklepach.

Auta traktują nie jak kultowy gadżet, ale przedmiot użytkowy. Coraz mniej prywatny, a coraz bardziej publiczny. Jak kolejka, metro, autobus czy rower auto służy do szybkiego i sprawnego przemieszczania się. Nie trzeba go mieć, można je łatwo wynająć. Sam bardzo często korzystałem podczas pobytu na stypendium z usług firmy car sharing StattAuto. To jest zresztą gra słów – gdy się tę nazwę wymawia, brzmi jak „miejskie auto” albo „zamiast auta”. Kto ma sieciówkę roczną, nie musi w tej firmie wpłacać kaucji i ma rabat na kilometry.

Efekt? Mniejszy ruch na ulicach, więcej miejsc parkingowych. Prywatny samochód jest zwykle wykorzystywany przez kilka godzin na dobę, resztę czasu stoi w garażu. Samochody publiczne są w ciągłym ruchu.

To zupełnie nowa kultura mobilności, ciągle w Polsce obca. Dla nas auto nadal jest wyznacznikiem społecznego sukcesu.

Jacy ludzie rezygnują z samochodów?

– Młodzi, kreatywni, klasa średnia. Kobiety i mężczyźni. Zobaczysz ich w Monachium przed 9, jak jadą do pracy, i po 17, gdy z niej wracają. Na rowerach, w autobusach. Tak jak mój kuzyn, który jest bankierem. Do pracy jeździ metrem. Podróż trwa dłużej niż autem, ale w jej trakcie może przeczytać gazetę, przejrzeć wiadomości na smartfonie, odpowiedzieć na e-maile. W dodatku metro jest czyste, estetyczne, bezpieczne. Z estetyką jeszcze lepiej niż w Niemczech jest we Francji. Tam tramwaje to dzieła sztuki, a na przystankach – bezprzewodowy internet.

Do tego pasażer, który kupił w Monachium sieciówkę, jeździ z rodziną w weekend za darmo. Ma zniżkę w muzeach. Taniej kupuje w wielu sklepach. A gdy miasta organizują koncerty czy festiwale, to dostaje rabat na bilet. W Hamburgu, Wiesbaden i Fryburgu widziałem na handlowych ulicach autobusy przechowalnie zakupów. Można tam zostawić reklamówki, gdy masz dość zakupów i chcesz napić się kawy.W Ulm za dopłatą 2 euro autobus nocny zjedzie z trasy, by podwieźć pasażera pod dom. Prawie jak taksówka! W Berlinie nocne autobusy zatrzymują się tam, gdzie zechce pasażer. I jak w takich warunkach nie korzystać z miejskiej komunikacji?

Ludzie często wybierają autobus zamiast swojego auta dlatego, że podczas podróży chcą korzystać z tabletu?– Tak, chcą posiedzieć na

Facebooku, przejrzeć e-maile. Przygotować się do dnia pracy. Prowadząc samochód, możesz co najwyżej posłuchać radia czy audiobooka.Przewoźnicy, którzy nie oferują Wi-Fi, montują w pojazdach przynajmniej anteny wzmacniające sygnał komórkowy. Ale w metrze czy w tramwaju można też przeczytać tradycyjną gazetę. W taki sposób młodzi ludzie przyzwyczajają się do gazet, z biegiem czasu coraz chętniej po nie sięgają. Moim zdaniem to jest jedna z przyczyn, dla których papierowe gazety w Niemczech sprzedają się lepiej niż np. w Polsce.**A może Niemcy rezygnują z aut, bo biednieją i oszczędzają?**– Tak, samochód staje się dla Niemców za drogi. Kosztowne są ubezpieczenia, podatek, duży zwłaszcza od diesli, obowiązkowe przeglądy, spadek wartości auta. W sumie przeciętny posiadacz samochodu, np. rocznego czy dwuletniego golfa, płaci miesięcznie 300-500 euro. Za to można zjeść kilkanaście dobrych obiadów ze znajomymi.
Miesięczna sieciówka kosztuje zazwyczaj około 40 euro, a samochód można w razie potrzeby tanio wynająć. W systemach samochodów publicznych obowiązuje stawka 29 centów za minutę, opłata jest naliczana od momentu, kiedy odblokuje się auto kartą magnetyczną, do chwili, kiedy zablokuje się je z powrotem. Parkowanie jest bezpłatne. To są zazwyczaj fajne małe auta, np. mini, bmw 1, volkswageny up albo smarty.
Jak to działa?
– Jak systemy rowerów publicznych w Warszawie, Poznaniu czy we Wrocławiu. Jak jest wolny samochód, można wsiadać i jechać. A czy jest wolny, łatwo sprawdzić w internecie.
Natomiast jeśli chodzi o car sharing, wymagana jest wcześniejsza rezerwacja. Z tych samochodów korzysta się sporadycznie – przy dalszych wyjazdach albo gdy chce się coś przewieźć. Zwykle jest cała pula aut do wyboru, w tym małe i duże, busy i furgonetki, byle na prawo jazdy kategorii B. Jak jechałem do Ikei po meble, to wziąłem skodę superb kombi. Na zakupy w markecie wystarczała mi corsa, której wypożyczenie było najtańsze. Generalnie nie jest to drogie: od 50 centów do euro za godzinę, plus nieco ponad 20 centów za kilometr. Wynajęcie samochodu, żeby pojechać do marketu, to wydatek nieco ponad 5 euro.
Moim zdaniem car sharing nawet rozszerza możliwości korzystania z samochodu – bierze się taki model, jakiego się akurat potrzebuje. Można, niewiele drożej niż małe auto, wynająć busa na dziewięć osób. To się może przydać, gdy kogoś odwiedza duża rodzina. A jak chcesz efektowny samochodzik na randkę, to wynajmiesz sportowy wóz albo kabriolet.
To są wszystko auta nowe, z małym przebiegiem, dobrze wyposażone. Koncerny motoryzacyjne traktują te systemy jako formę promocji. Oczywiście producenci samochodów nie są zachwyceni tym nowym trendem, ale widzą, że na kurczącym

się rynku wypożyczalnie są dodatkową szansą na zbyt samochodów.

Czy samorządy niemieckich miast jakoś wymusiły na ludziach zmianę w podejściu do korzystania z samochodów?

– Oczywiście. Ograniczyły liczbę miejsc parkingowych na ulicy, ściśle przestrzegając płacenia za parkowanie w strefach. No i niemieckie landy po kolei odchodziły od przepisu z 1939 roku, który nakazywał tworzyć minimalną liczbę miejsc parkingowych przy budynkach. Teraz jest odwrotnie – miasta mogą określać maksymalną liczbę miejsc parkingowych i nakładają na inwestorów opłatę, z której utrzymuje się transport publiczny, buduje się parkingi Park and Ride, także poza granicami miasta.

Nie bez znaczenia była też zmiana przepisów podatkowych. Dawniej pozwalały one odliczyć od podatku realny koszt środka lokomocji przy dojazdach do pracy. Teraz jest to stały ryczałt kilometrowy, nieważne, czym się jedzie. Przy jeździe komunikacją publiczną albo rowerem można zaoszczędzić. To bardzo zmieniło myślenie ludzi.

Jak te zmiany wpłynęły na życie w miastach?

– Na ulicach jest więcej ludzi. W Niemczech nawet w czasach rozpędzonego automobilizmu tworzono strefy piesze, po jednej w każdym mieście, ale cała reszta była dostępna nawet dla samochodów ciężarowych. Teraz zmiany obejmują także te obszary. Niemcy wzorują się tu na Holendrach. Zwykle ulice nie są zamykane dla ruchu, ale jezdnie są wąskie, miejsca parkingowe drogie, strefa płatna czasem do godziny 23. Prawie wszędzie na blisko trzech czwartych długości ulic w miastach są tzw. strefy 30 km na godz., w których nie wyznacza się przejść dla pieszych, bo pieszy ma prawo przechodzić wszędzie. Skutek jest taki, że w mieście przyjemniej się mieszka, ludzie wracają do centrów miast. Jak się nie wydaje na samochód, to rodzinę stać nawet na droższe mieszkanie w centrum.

Firmy też wracają do miast. Życie toczy się wokół korytarzy komunikacji zbiorowej i w centrach.Nawet w miastach byłego NRD tak się dzieje, np. w Lipsku. Pomagają specjalne programy. Jak np. jest opuszczona miejska kamienica, to młode małżeństwa mogą w niej kupić tanio mieszkania. Miasto zastrzega jednak sobie prawo pierwokupu. Gdyby chcieli sprzedać, dostaną tę samą kwotę powiększoną o inflację.Młodzi ludzie doceniają mieszkanie w centrach miast, ponieważ wszędzie mogą szybko dotrzeć, nawet pieszo. Chodniki i ścieżki rowerowe są tam dobrej jakości. Jak ktoś ma małe dzieci, to są place zabaw, a w tramwajach miejsca na wózki dziecięce.

Ludzie z dziećmi, którzy nie mają samochodu? W Polsce to dziś nie do wyobrażenia.– Torsten, mój kolega z Berlina, ma dwójkę dzieci i nie ma samochodu. Ma jeden duński rower bagażowy, ze skrzynią z przodu, to wystarcza mu do przewożenia zakupów i dzieci. Kluczowe znaczenie ma jednak to, że

mieszkają w śródmieściu, wszędzie mają blisko. On jest urbanistą, żona – adwokatem.**Czy te trendy widać także w Polsce?**– Pewne zmiany w Polsce widać. Parking rowerowy przed Globisem, biurowcem w centrum Poznania, pęka w szwach. Ludzie wyjeżdżają na Zachód do pracy albo na różne wymiany typu Erasmus i zaczynają myśleć inaczej.Idąc na piechotę albo jadąc rowerem, łatwo spotkasz kogoś znajomego, powiesz: „Cześć”, zatrzymasz się. Ludzie są otwarci, a w samochodzie ludzie się zamykają.
Spójrzmy na styl życia średniozamożnych mieszkańców wielkich polskich miast – wsiadają do auta w garażu podziemnym albo przed domkiem na osiedlu grodzonym, zamykają się w tej łupinie samochodu, jadą na firmowy parking, potem – w drodze do domu – tylko postój przed sklepem. I miasto zaczyna się robić dla takiego człowieka zbiorem korytarzy komunikacyjnych, takich rękawów, którymi się przemyka w zamkniętym samochodzie. Miasto nie jest więc miejscem, gdzie się wchodzi w interakcje z innymi ludźmi.
Ale czy miasto jest nam jeszcze potrzebne? U podstaw miasta jest potrzeba wspólnotowości. Herbert opisywał to w „Ogrodzie barbarzyńców” – kobiety we włoskim mieście spacerują, oglądają się nawzajem i komentują: a ta ma taki kapelusz, a ta ma taką torebkę, a ta ma nowe buty. Interesują się sobą, nie ma obojętności.
Problem w tym, że my w Polsce już przekroczyliśmy pewną granicę, przekształciliśmy miasta tak, by wygodnie się nimi przemieszczało samochodami. Pytanie, czy jesteśmy w stanie zawrócić z tej drogi.
Miliardy złotych są pompowane w przedmieścia, zamiast w centra. A na te przedmieścia nie da się dojechać inaczej niż samochodem osobowym, bo jest za mała gęstość zaludnienia i za duże odległości.
I jeszcze jedna sprawa: wyrasta pokolenie dzieci wszędzie wożonych samochodem, które widzą przestrzeń publiczną jedynie w centrach handlowych, do tego ogródek na grodzonym osiedlu. Czy one będą chciały wrócić do miasta?

Źródło: Gazeta Wyborcza. Czytaj dalej…

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].