

W przyszłości mieszkańcy Helsinek nie będą mieli samochodów

Za dziesięć lat transport w Helsinkach może działać zupełnie inaczej niż obecnie.

Za transport odpowiedzialni będą operatorzy transportowi, za pośrednictwem których każdy mieszkaniec będzie mógł zdalnie zamówić pożądaną przez siebie usługę. Zakres usług obejmowałby nie tylko transport publiczny wewnątrz miasta, ale także wspólne korzystanie z samochodów (tzw. car-pooling), taksówki, pociągi oraz miejsca parkingowe w centrum miasta.

Wyszukiwarka trasy w roku 2025 informowałaby nie tylko o tym, która trasa jest najkrótsza, ale sugerowałaby również np. kiedy należy przesiąść się z roweru do autobusu w związku ze zbliżającym się deszczem.

Władze miasta Helsinki wierzą w powodzenie tego modelu do tego stopnia, że planują go przetestować na przełomie bieżącego i przyszłego roku we współpracy z największymi lokalnymi pracodawcami w helsińskiej dzielnicy Vallila. Miasto próbuje przekonać pracodawców do włączenia się w projekt budowy platformy pozwalającej pracownikom na zakup usług transportowych z własnych środków.

W późniejszym okresie eksperyment obejmie również dzielnicę Kalasatama lub inną nowo powstałą część miasta.

Perspektywy na najbliższą przyszłość są szczegółowo analizowane w pracy magisterskiej zleconej przez miasto Helsinki inżynier Sonji Heikkilä z uczelni Aalto University.

Heikkilä, inżynier transportu, jest zdania, że młodzi mieszkańcy Helsinek mają inne podejście do transportu niż ich rodzice.

"Dla młodych ludzi samochód nie jest już symbolem statusu społecznego", twierdzi Heikkilä. Jednocześnie młodzi ludzie chcą prostego, elastycznego i taniego transportu.

Szukając sposobów świadczenia usług komunikacyjnych w sposób różniący się od obecnego modelu, Heikkilä przyjrzała się bliżej praktykom przemysłu telekomunikacyjnego.

Jedna opłata dla wszystkich

Podobnie jak operatorzy telekomunikacyjni, operatorzy transportowi mogliby świadczyć swoje usługi na kilka różnych sposobów. Jeden mieszkaniec mógłby płacić wyłącznie za przejechane kilometry, podczas gdy inny mógłby wykupić miesięczny pakiet obejmujący daną liczbę kilometrów dla samochodu do wynajęcia oraz transportu miejskiego.

Heikkilä wierzy, że jeden system opłat dla wszystkich byłby możliwy, jeżeli na rynku działałoby kilku operatorów konkurujących między sobą o klientów. W regionie stołecznym oznaczałoby to, że stołeczne przedsiębiorstwo transportowe HSL (Helsinki Region Transport) musiałoby stracić monopol na sprzedaż biletów.

Operatorzy kupowaliby usługi hurtowo od świadczących je podmiotów. Usługi musiałyby być łatwo dostępne, żeby przyciągnąć do siebie potencjalnych mieszkańców-klientów.

W celu wsparcia inteligentnego transportu, tj. transportu, który wykorzystywałby najnowsze technologie lepiej niż ma to miejsce obecnie, fińskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji analizuje obecnie, co taki typ transportu oznaczałby w praktyce. Ponadto w lipcu br. w Helsinkach odbywa się duża międzynarodowa konferencja dotycząca inteligentnego transportu.

Zwyczaje transportowe

Obecny system transportu publicznego jest zbyt słaby, by zaspokoić potrzeby wszystkich konsumentów, ocenia Heikkilä. Coraz większa grupa ludzi korzysta w mieście zarówno z transportu publicznego, jak i z samochodu. Do pracy można dojechać metrem, podczas gdy samochód służy do przejazdów do domku letniskowego.

Heikkilä twierdzi, że ktoś zdecyduje się na zakup samochodu, to korzysta z niego bardzo często.

Pojawia się zatem pytanie, czy ludzie będą w stanie zmienić swoje przyzwyczajenia dotyczące transportu na tak dużą skalę w przeciągu najbliższych dziesięciu lat.

"Może się to udać, mimo że starsi ludzie nie chcą zrezygnować ze swoich samochodów. Zmiany mają charakter stopniowy", wyjaśnia Heikkilä.

Społeczeństwo chce oszczędzać pieniądze i zmniejszać obciążenie środowiska, przede wszystkim w rosnącym regionie Helsinek.

Transport postrzegany jako usługa wiąże się również z ryzykiem zarówno dla mieszkańców, jak i firm transportowych.

Jeżeli nowy model się sprawdzi, skorzystają na nim wszyscy zainteresowani, ponieważ usługi transportowe będą mogły być dostarczane w sposób odpowiadający faktycznym potrzebom mieszkańców.

Natomiast jeżeli nowy model okaże się niewypałem, to korelacja między popytem a podażą będzie jeszcze niższa, np. gdy wszyscy jednocześnie będą chcieli wrócić taksówką do domu po przyjęciu sylwestrowym.

Heikkilä wierzy, że ten problem może zostać rozwiązany np. dzięki elastycznemu podejściu do cen.

Źródło: Helsinki Times, 04.07.2014

Tłumaczenie robocze: Paweł Błaszczuk, WPHI Helsinki, 08.07.2014