

Argumenty za aktywną mobilnością w miastach

Utworzono: poniedziałek, 03, marzec 2014 10:25 Agnieszka Serbeńska



Z inicjatywy Europejskiej Federacji Cyklistów w 2009 roku w zapisach Karty Brukselskiej zarysowano wizję potrojenia skali ruchu rowerowego w Europie do roku 2020. Zatem według tego dokumentu poziom ruchu rowerowego ma sięgnąć 15% przeciętnego udziału w ogólnej liczbie podróży. Z polskich miast sygnatariuszami Karty są: Gdańsk, Kraków i Łódź. Gdańsk kontynuując inicjatywę podjął się stworzenia Karty Mobilności Aktywnej. Ten z kolei dokument jest próbą przełożenia na polskie warunki zapisów zawartych właśnie w Karcie Brukselskiej.

– Karta zawiera ambitne zapisy. Nie zawsze są one właściwie rozumiane. Podstawową zasadą tam zawartą jest współpraca społeczna, a więc coś jak „okrągły stół” powoływany w poszczególnych miastach – podkreśla dr Piotr Kuropatwiński z Uniwersytetu Gdańskiego, wiceprezydent Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF). W gdańskim dokumencie zawarto zapis wskazujący przeznaczenie w budżecie miasta z ogólnych nakładów na infrastrukturę transportową 3% na rozwój infrastruktury aktywnej mobilności. – Europejska Federacja Cyklistów uważa, że ten wskaźnik udziału nakładów na aktywność mobilną powinien wynosić co najmniej 10%. Są natomiast w Europie miasta, które na ten cel przeznaczają nawet 30% - mówi Piotr Kuropatwiński.

Aktywna mobilność (Active transportation; Nahmobilität; Mobilité douce; Human powered mobility) to indywidualna mobilność realizowana pieszo lub przy pomocy roweru, ale również przy pomocy innych niezmotoryzowanych środków transportu lub sposobów poruszania się w przestrzeni (na rolnach, hulajnogach). A zasadniczą ideą aktywności mobilnej jest doprowadzenie do sytuacji pokojowego współistnienia w przestrzeni ulicznej miast wszystkich rodzajów niezmotoryzowanego ruchu i ruchu

Argumenty za aktywną mobilnością w miastach

Utworzono: poniedziałek, 03, marzec 2014 10:25 Agnieszka Serbeńska

samochodowego. – Uważamy, że granice pomiędzy użytkownikami tej przestrzeni są niepotrzebne, często tworzone sztucznie. Warto więc zastanawiać się czy segregacja poszczególnych rodzajów ruchu jest potrzebna i czy tę segregację należy stosować we wszystkich warunkach – zaznacza Piotr Kuropatwiński.

Dlaczego idea aktywności mobilnej nabiera szczególnego znaczenia w politykach rozwojowych miast? W odpowiedzi Piotr Kuropatwiński przytacza przykład Gdańska. Od 2006 roku dostrzeżono tam zjawisko wyludniania się śródmieścia. Mieszkańcy zaczęli przeprowadzać się na obrzeża, do podmiejskich osad i osiedli. Oczywiście, ta zmiana spowodowała, że ich dystans z domu do pracy znacznie się wydłużył. Do przemieszczenia się więc zaczęto intensywniej wykorzystywać samochody. To pogarszało jakość życia i przysparzało szeregu problemów.

Na przykład Paryż, który wcześniej został dotknięty zjawiskiem wyludniania śródmieścia, jako dominujące problemy odczuł te związane ze sprawnym przemieszczaniem się i z energochłonnością transportu. – W miastach niedostatecznie nastawionych na zrównoważoną mobilność następuje wzrost zużycia energii w transporcie, zachwianie właściwych proporcji zużycia energii w przeliczeniu na jednego mieszkańca – podkreśla Piotr Kuropatwiński. Przywołuje on też przykład amerykańskich miast, które w walce z zatorami komunikacyjnymi postawiły na rozbudowę infrastruktury drogowej i poszerzanie dróg. To oczywiście wywołało odwrotną reakcję. Napełnienie nowych szlaków drogowych następowało dynamicznie potęgując problemy korkowania się miejskich ulic. Nowy Jork stał się więc przykładem miasta, które potrafiło odwrócić tę tendencję i główne aleje miejskie przekształcić oddając ich przestrzeń ruchowi innemu niż samochodowy.

Za zmianą proporcji pomiędzy rodzajami ruchu w strukturach podróży przemawia również ekonomia. Okazuje się, że miasta nastawione na ruch samochodowy są nieodporne na kryzysy paliwowe. Wzrost kosztów dojazdów ma ogromny wpływ na kondycję gospodarstw domowych i ich zdolność spłaty długów ciążących na zamiejskich nieruchomościach. Ponadto, udział w ogólnym czasie pracy zatrudnionego tego czasu bezpośrednio przypisywanego zarabianiu pieniędzy na utrzymanie pojazdu znacznie wzrasta w stosunku do nakładów czasu pracy związanych z pokrywaniem innych potrzeb.

Z kolei badania socjologiczne wskazują na jeszcze inny aspekt dominacji ruchu samochodowego. Otóż następuje pogorszenie jakości i intensywności relacji międzyludzkich. W miastach, w których ulice są zatłoczone samochodami wskaźnik liczby przyjaciół, jaką mogą szczycić się poszczególne osoby, wynosi 0,9. W miastach o średnim natężeniu ruchu ten wskaźnik sięga już 1,9. Natomiast tam, gdzie przestrzeń uliczna została oddana ludziom, a więc udostępniona alternatywnym formom ruchu, ten wskaźnik wzrasta do 3. Mało tego, w takich ośrodkach zmienia się postrzeganie granic przestrzeni, z którą identyfikują się ludzie. Tam gdzie domy sąsiadują z ruchliwą ulicą ta przestrzeń ludzka jest ograniczana wyłącznie do ścian własnego mieszkania. W przypadku domów położonych w strefach ograniczonego i uspokojonego ruchu mieszkańcy utożsamiają się też z przestrzenią na zewnątrz ich własnych lokali.

Argumenty za aktywną mobilnością w miastach

Utworzono: poniedziałek, 03, marzec 2014 10:25 Agnieszka Serbeńska

Aktywna mobilność ma również swoje ogromne uzasadnienie w aspekcie zdrowia społecznego. Siedzący tryb życia, w tym spędzanie znacznej ilości czasu w samochodach w drodze do i z pracy, sprzyja niestety powstawaniu szeregu dolegliwości, wywołuje poważne schorzenia zdrowotne. Do przypadłości cywilizacyjnych zaliczono już nadwagę i choroby układu krążenia jako jeden z jej skutków. To z kolei niesie z sobą ryzyko zawałów. Badania amerykańskie wskazują, że obecne pokolenia będą żyły krócej niż poprzednie.

Polskie miasta mają olbrzymi potencjał rozwoju aktywnej mobilności. Jednak główną barierą bywa brak wyobraźni decydentów miejskich i ich woli politycznej. Dlatego Piotr Kuropatwiński podkreśla, że warto kłaść większy niż dotąd nacisk na zintegrowane działania wyjaśniające, edukacyjne i promujące indywidualne formy przemieszczania się, alternatywne dla podróżowania samochodami. Temu służą też cykliczne konferencje zorganizowane przez Polską Unię Mobilności Aktywnej (PUMA) pt. „Aktywna Mobilność jako istotny czynnik rozwoju lokalnego i regionalnego w nowej perspektywie finansowej UE 2014 – 2020”. Konferencje współfinansowane przez Unię Europejską w ramach Programu Europa Centralna ze środków projektu Central MeetBike, odbywają się różnych miastach kraju.

AS