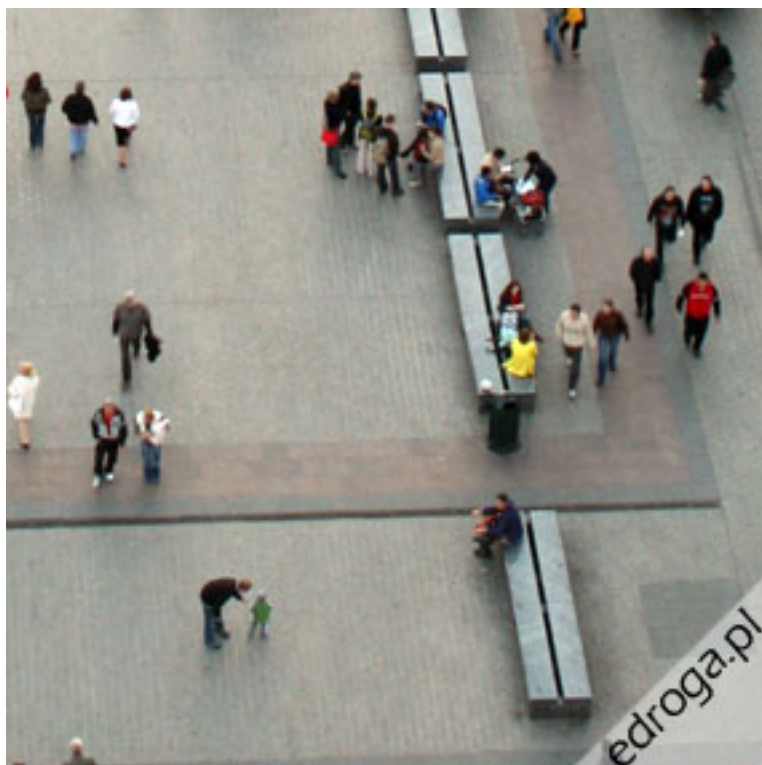


Madryt wolny od aut

Utworzono: środa, 22, październik 2014 09:54 AS



Mieszkańcy Madrytu już czują, że oddychają czystszy powietrzem. Jakość powietrza poprawiała się dzięki podjęciu działań polegających na ograniczeniu ruchu samochodowego, a szczególne efekty przyniosło udostępnienie większej przestrzeni miasta wyłącznie pieszym.

Władze Madrytu miały świadomość zalet udostępnienia miejskiej przestrzeni pieszym, utworzenia ciągów pieszych czy w ogóle stworzenia tzw. wspólnych przestrzeni. Z „uwalnianiem” miasta od samochodów wiąże się jednak szereg wyzwań, przede wszystkim związanych z zapewnieniem miastu właściwych warunków jego funkcjonowania.

Madryt postawił na upowszechnienie modelu mobilności, dającego alternatywę dla ruchu samochodowego. Uznano, że przyniesie to szereg korzyści zarówno dla jakości mieszkania w mieście, jak też dla środowiska przyrodniczego, poprawiając jakość powietrza i wpływając na wskaźniki efektywności energetycznej. Ponadto takie postępowanie przyczyni się do rozwoju sektora turystyki. Niebagatelne oczywiście znaczenie ma w tym przypadku mentalna zmiana samych obywateli miasta. Chodzi tu o wpojenie prozdrowotnych zachowań oraz nawyków ekonomicznego i ekologicznego podejścia do oszczędzania energii i jej nieodnawialnych zasobów.

W 1997 roku powstał Generalny Plan Urbanistyki Madrytu. W ubiegłym roku dokonano jego przeglądu i uaktualnienia. Plan określił środki i metody reorganizacji w dziedzinie mobilności. Wyznaczył dla ruchu samochodowego bezpłatne trasy oraz wyznaczył obszary, które zyskają funkcje użyteczności publicznej, przyczyniając się do zmniejszenia oddziaływań ruchu samochodów na przyrodę, środowiska

społeczne i sektory gospodarki miejskiej.

Działania podejmowane w Madrycie wsparły dodatkowo inne miejskie dokumenty programowe. Miasto na lata 2006-2010 miało przyjętą lokalną strategię poprawy jakości powietrza. „Madryt Walks” to z kolei opracowanie integrujące wizje działań Madrytu w ograniczaniu ruchu aut i upowszechnianiu ruchu pieszego. Ponadto zagadnienia struktury ruchu zawarto w specjalnej instrukcji dla dróg publicznych (dokument Rady Miejskiej Madrytu z 2000 r.).

Obecnie w Madrycie obowiązuje „Air Quality Plan 2011-2015”, który jest kompleksową i zintegrowaną wizją, obejmującą różne sektory i działania, które mogą mieć wpływ na jakość powietrza, szczególnie w odniesieniu do najistotniejszych źródeł zanieczyszczeń. Plan ten nie tylko wyznacza działania w zakresie bezpośredniego ograniczania źródeł szkodliwych emisji. Odwołuje się też do innych środków mogących służyć osiągnięciu poprawy jakości powietrza, a więc między innymi do narzędzi stymulowania właściwych polityk miejskich i fiskalnych, a także do przedsięwzięć edukacyjnych.

Przykładem tego nowego podejścia jest liczba środków służących zmniejszeniu emisji z ruchu pojazdów. Pośród zapisanych w „Air Quality Plan” 70 środków aż 42 (60%) służą właśnie temu celowi. Poza tym w dokumencie uwzględniono porady ekspertów zarówno w aspektach rozwiązań technologicznych, jak też kształtowania struktury ruchu. Wśród zapisanych środków warto przytoczyć, że cztery dotyczą promowania czystszych paliw i technologii, osiem odnosi się do zniechęcenia i ograniczenia jazdy samochodem osobowym, trzynaście służy promowaniu bardziej oszczędnego i zrównoważonego transportu publicznego oraz trzy innych systemów transportu pasażerskiego, sześć natomiast promowaniu alternatywnych środków transportu. Po trzy rodzaje środków przypada na stymulowanie działań w zakresie zrównoważonego transportu towarów oraz na zwiększenie bazy wiedzy i liczby badań w dziedzinie mobilności i zrównoważonego transportu.

Przykładowe madryckie inicjatywy z planu poprawy powietrza 2011-2015

Strefa Małej Emisji(Zona de Bajas Emisiones) to pierwsze i najbardziej istotne działanie ustanowione planu. Strefa, zatwierdzona przez władze miasta 27 czerwca 2012 r., obejmuje centralny obszar Madrytu. Tam odnotowano najwyższe poziomy natężenia ruchu i stąd wynikające najwyższe emisje dwutlenku azotu (NO₂). W wyniku przeprowadzonego badania zauważono, że pojazdy z silnikiem diesla generują 98,5% emisji NO₂. Badanie dowiodło, że ograniczenia w ruchu ze względu na wiek lub wskaźnik emisji może dotyczyć nawet 70% prywatnych pojazdów w mieście. W związku z tym uznano, że w tym obszarze należy położyć nacisk na te środki, które są już częścią lokalnej polityki mobilności, jak ograniczone parkowanie, priorytet obszarów mieszkalnych i obszarów wolnych od samochodów, promocja czystych środków transportu i technologii. Ocenę techniczną wprowadzenia strefy wykonał Uniwersytet w Alcalá de Henares.

SER(ograniczone/regulowane parkowanie) to od 2006 roku zasadnicze narzędzie

zarządzania mobilnością, a zwłaszcza najważniejszy środek zniechęcający do korzystania z samochodu osobowego. W ten sposób znacznie zmniejszono natężenia ruchu w mieście i obniżono emisję zanieczyszczeń. Rada Miasta 27 czerwca 2012 r. zatwierdziła wydłużenie o godzinę czasu płatnego parkowania w obszarach objętych tym ograniczeniem. Podniesiono również opłatę. W ubiegłym roku Madryt podjął prace nad stworzeniem taryfikatora opłat za parkowanie uwzględniającego aspekty środowiskowe, a więc promującego niższymi stawkami nowoczesne, proekologiczne pojazdy. Z jednej strony to narzędzie ma wpływ na rynek samochodowy, stymulując popyt na auta bezpieczne dla środowiska. Z drugiej strony jest negatywnie postrzegane społecznie, ponieważ jest rodzajem nacisku.

APR(Áreas de Prioridad Residencial - mieszkaniowe obszary priorytetowe) to strefy zamknięte dla ruchu, a więc dostępne tylko dla mieszkańców, służb ratowniczych i służb miejskich. Pierwszy taki obszar powstał w 2004 roku. Z założenia oddają one przestrzeń obszaru jego mieszkańcom i służą uspokojeniu ruchu. Jednak taki mechanizm kontroli dostępu nie zawsze jest ekonomicznie opłacalny. Generuje on konieczność wyznaczania tras alternatywnych. W ubiegłym roku w Madrycie funkcjonowały trzy APR, a do wdrożenia kolejnych miasto się właśnie przygotowywało. W APR dzięki ograniczeniu i uspokojeniu ruchu odnotowuje się niższe natężenia hałasu, a przestrzeń dotąd wykorzystywana przez auta zyskuje inne funkcje. Jednak wprowadzenie takich obszarów ma istotny wpływ na rozkład globalny ruchu w mieście.

Pedestrian Axes(oś pieszych) - najlepszym tego przykładem jest trakt pomiędzy placami Quevedo i Oriente, wiodący ulicami Fuencarral, Montera, Sol, Arenal i przez plac Elżbiety II. To jest dystans ponad 3 km. W tej odległości pozostawia się samochód, by przemieszczając się pieszo zwiedzać bądź robić zakupy. Wyznaczenie takich osi spacerowych oddziałuje na funkcjonowanie innych środków transportu, jak komunikacja zbiorowa, oraz na działalność usługowo-handlową, a więc na obrót sklepów czy wykorzystanie parkingów podziemnych i kubaturowych. Uspokojenie obszaru osi spacerowej i pobudzenie w tym miejscu handlu i turystyki jest istotną zaletą tego rozwiązania. Wymaga jednak ono dokładnego zaplanowania, aby uniknąć konfliktów interesów i potrzeb.

Streets of coexistence(ulice współistnienia) - to rozwiązanie wdraża ideę wspólnej przestrzeni miejskiej. Jednak stworzenie zrównoważonego podziału przestrzeni publicznej oraz pogodzenie jej różnych funkcji i ruchu środków transportu nie jest łatwym zadaniem. Doświadczenie jednak wskazuje, że czasem jest konieczne wprowadzenie takiego rozwiązania, ponieważ pomaga ono wydobyć potencjalne korzyści ulic „współistnienia”. W ten sposób bowiem eliminuje się bariery, ponieważ powstaje pojedyncza platforma dla pieszych i ruchu aut, nadaje się priorytet pieszym i „miękkim środkom transportu” (rowery). Niestety, często wymaga to stosowania mechanizmów dyscyplinujących użytkowników takiej przestrzeni.

Madryt wolny od aut

Utworzono: środa, 22, październik 2014 09:54 AS

Źródło: EPOMM/ELTIS