

Rozwoju miast nie da się zatrzymać

Utworzono: środa, 30, wrzesień 2015 10:47



Niedawno zakończył się Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu (16-23 września). Natomiast do 1 listopada władze europejskich miast mogą startować w konkursie o nagrodę za najskuteczniejsze działania w celu promowania zrównoważonej mobilności, które odbyły się w ramach ETZT i Dnia bez Samochodu. Nagroda jest wyróżnieniem za najlepsze w edukowaniu społeczności na temat zrównoważonej mobilności oraz rozwiązań dotyczących zrównoważonego transportu miejskiego. Zwycięskie miasto wybrane zostaje przez grono niezależnych ekspertów ds. transportu, którzy oceniają wszystkie wnioski. Laureat ma szansę stworzyć kilkuminutowy film promocyjny o swoich osiągnięciach. Dodatkowo, wraz z innymi finalistami konkursu, będzie promowane jako przykład dobrych praktyk.

W ubiegłym roku finalistami konkursu zostali: Murcia (Hiszpania), Östersund (Szwecja) i Wiedeń (Austria).

Rozwoju miast nie da się zatrzymać. Będą one coraz większe, więc komunikacja wewnątrz nich będzie coraz trudniejsza. A przecież wymagamy, żeby jakość życia poprawiała się, więc nie godzimy się na wielogodzinne przejazdy do pracy, wszechobecny hałas i powietrze, którym lepiej nie oddychać. Współczesne miasto nie może niekontrolowanie i chaotycznie się rozrastać. Jeśli zabraknie rozsądnego planowania przestrzennego, które uwzględni wszystkie potrzeby ich mieszkańców, nie będą to raczej miejsca przyjazne. Należy się skupić także na ochronie środowiska, żeby swoich siedlisk nie zmienić w betonowe getta.

Zrównoważony rozwój, czyli spokojny i opanowany, godzący interesy obecnych i przyszłych pokoleń w zakresie zdrowia, ochrony środowiska i postępu gospodarczego. Nie musi oznaczać szeregu wyrzeczeń, tym bardziej, że nowoczesne technologie wszystko mogą uczynić łatwiejszym.

Polska jest wciąż na etapie boomu samochodowego, który na zachodzie skończył się już wiele lat temu. Statystyki wskazują, że pod względem liczby samochodów przypadających na mieszkańców jesteśmy już w światowej czołówce. Czy w kraju, w

Rozwoju miast nie da się zatrzymać

Utworzono: środa, 30, wrzesień 2015 10:47

którym większość, nawet krótkich podróży, odbywa się prywatnymi samochodami, uda się coś zmienić? Być może, ale wymaga to zmiany zachowań komunikacyjnych, która nie odbędzie się a dnia na dzień i przede wszystkim zapewnienia innych, równie atrakcyjnych środków transportu.



Miasta przyszłości to nie miasta bez samochodów, bo to wizja raczej odstrasza i nierealna. Chodzi raczej o to, aby auta miały swoją przestrzeń i były wkomponowane w całą sieć pozostałych środków transportu. Nie może zatem zabraknąć: systemów carpooling i carsharing, inteligentnych systemów transportowych, w tym priorytetów dla transportu zbiorowego, rowerów publicznych, zintegrowanej taryfy biletowej, systemu informacji pasażerskiej, węzłów przesiadkowych, parkingów P&R itd.

W carpoolingu chodzi o to, aby jak najczęściej podróżować wspólnie jednym samochodem. Zachętą do takich przejazdów może być współfinansowanie kosztów podróży lub możliwość korzystania z wyznaczonych na jedni szybszych pasów (np. z bus pasów mogą korzystać tylko kierowcy przewożący pasażerów). Carpooling może funkcjonować tylko wśród znajomych dojeżdżających wspólnie do szkoły lub pracy, ale może też obejmować setki tysięcy osób, które rejestrują się na specjalnym portalu internetowym jako kierowcy lub pasażerowie.

Carsharing jest już bardziej wymagający. Właścicielem pojazdów jest miasto lub wybrany operator. Ale użytkownikowi pozwala na samodzielne korzystanie z samochodu bez konieczności jego posiadania. Płaci się za czas wypożyczenia auta lub liczbę przejechanych kilometrów. Z jednego publicznego samochodu w różnym czasie może korzystać naprawdę wiele osób, a miasto może zadbać o to, aby były to np. pojazdy elektryczne. Jeśli nie korzysta się z samochodu na co dzień, a jedynie sporadycznie, do dalszych podróży lub większych zakupów, wypożyczenie auta jest rozwiązaniem idealnym. Pewną odmianą jest tzw. P2P carsharing, w którym wypożyczać można swój samochód prywatny. Taki system w Polsce już istnieje.

Przez wiele lat zarządcy dróg w miastach słusznie twierdzili, że zanim przystąpią do uspokajania ruchu, muszą powstać obwodnice. Teraz, gdy obwodnice w całym kraju powstają lub już są, pora na zmiany i rewitalizację śródmieść. Coraz częściej

Rozwoju miast nie da się zatrzymać

Utworzono: środa, 30, wrzesień 2015 10:47

wprowadzane są strefy TEMPO 30, ruch jednokierunkowy, zamykanie ulic dla pojazdów, tworzenie stref płatnego parkowania. Samochody nie są jedynymi środkami transportu i w miastach będzie coraz więcej miejsc, do których nie będą miały możliwości wjazdu lub będzie się to wiązało z dodatkowymi kosztami. Powszechna jest obawa przed zmianami, które ograniczają ruch samochodowy lub możliwość swobodnego parkowania. Tymczasem doświadczenia zagraniczne pokazują, że po wprowadzeniu takich rozwiązań mieszkańcy odczuwają korzyści i nie chcą już powrotu do stanu poprzedniego.

Zrównoważony rozwój miasta nie może jednak polegać tylko na wprowadzaniu zakazów, opłat i utrudnień. Takie działania muszą być poprzedzone całym systemem usprawnień w funkcjonowaniu transportu publicznego, jeśli ma on zastąpić prywatne pojazdy. Komunikacja zbiorowa nie ma szans z samochodem pod względem bezpośredniości połączeń, dyspozycyjności czy wygody. Zaletą może być jednak mniejsza kosztowność i porównywalny czas podróży, jeśli wprowadzone zostaną priorytety oraz wydzielone pasy czy torowiska. Konieczne jest też stałe podnoszenie komfortu poprzez wymianę taboru na nowe, wygodne pojazdy: niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w automaty biletowe, wifi. Nie bez znaczenia jest też niezawodność, a więc punktualność i regularność kursów oraz dostęp do systemu informacji pasażerskiej. Komunikacja publiczna powinna też chronić środowisko, stąd konieczność posiadania nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru.

Mieszkaniec nie może być zmuszony do korzystania z jednego tylko środka transportu. Powinien mieć możliwość łączenia ich w jak najprostszy sposób. Stąd konieczność budowy multimodalnych węzłów, przy których można zostawić samochód (parkingi P&R), wsiąść do autobusu, tramwaju lub wypożyczyć rower miejski. Najlepiej przy użyciu jednego, zintegrowanego biletu.

Z krajowych doświadczeń wynika, że systemy rowerów miejskich doskonale się sprawdzają i praktycznie wszędzie są rozbudowywane o nowe stacje i kolejne jednoślady. Towarzyszy temu rozwój infrastruktury rowerowej. Bardzo dobrą praktyką, stosowaną obecnie w wielu miastach jest zasada, że każdej inwestycji drogowej, również remontom i modernizacjom, musi towarzyszyć budowa ścieżki rowerowej. Obawy zarządców, że infrastruktura ta pozostanie niewykorzystana, nie sprawdzają się – przestrzeń miejska nie znosi pustki, dlatego nowe ulice zawsze wypełnią się samochodami, ścieżki jednośladami, a chodniki pieszymi.

Wszystkie te zmiany muszą w miarę możliwości odbywać się jednocześnie. Dlaczego? Bo zbyt duże zatłoczenie w centrum powoduje utrudnienia w prawidłowym sterowaniu ruchem, w tym ustaleniu priorytetów dla komunikacji zbiorowej. Kolejne stacje rowerów miejskich nie będą w pełni wykorzystywane, jeśli zabraknie między nimi sieci bezpiecznych ścieżek. Nie przybędzie pasażerów komunikacji zbiorowej, jeśli nie będzie łatwo dostępna i konkurencyjna czasowo i cenowo dla samochodów.

Celem zrównoważonego rozwoju nie jest wyeliminowanie aut z przestrzeni

Rozwoju miast nie da się zatrzymać

Utworzono: środa, 30, wrzesień 2015 10:47

publicznej, ale chęć do życia w mniej zatłoczonych i hałaśliwych miastach, możliwość oddychania czystszyim powietrzem i przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa wszystkich mieszkańców.

IH