

Długa walka o zrównoważoną mobilność w Krakowie

Utworzono: czwartek, 11, październik 2018 12:52



Przełom lat 60. i 70. XX wieku to ogromny rozwój motoryzacji na zachodzie. Pierwsi ocknęli się Holendrzy, którzy protestowali z hasłem „50 km/h to za dużo”. To tam należy szukać początków uspokojenia ruchu – tworzenia tzw. woonerfów, czyli bezpiecznych obszarów zamieszkania, z maksymalnie ograniczoną prędkością, zielenią, małą architekturą. Szybko przejęły to inne kraje: Niemcy, Szwecja, Dania. Pojawiły się całe strefy ograniczonej prędkości: TEMPO 30, 20, a nawet 10.

- W Polsce w 1978 roku o uspokojeniu ruchu jako pierwszy mówił prof. Wojciech Suchorzewski na konferencji w Kazimierzu Dolnym – wspominał dr inż. Tadeusz Kopta podczas konferencji naukowo-technicznej "30 lat uspokojenego ruchu i płatnego parkowania w Krakowie".

W 1979 roku zamknięto dla samochodów przestrzeń Rynku Głównego. Niestety zamknięto go również dla... rowerzystów.

- Musieliśmy później walczyć, aby to odkręcić i znów wpuścić rowery na Rynek w Krakowie – wspominał dr Kopta.

- Polski Klub Ekologiczny, jako organizacja założona w 1980 roku przez środowisko naukowe, musiał zająć się aspektem komunikacyjnym, bo to jedno z największych zagrożeń dla środowiska – podkreślił prelegent. – Celem był zawsze zrównoważony rozwój.

Polski Klub Ekologiczny, krótko po powstaniu, zorganizował debatę społeczną, która miała na celu zidentyfikowanie zagrożeń dla Krakowa – nadmiernego rozrostu miasta, zanieczyszczenia środowiska, hałasu i zagrożeń komunikacyjnych.

Jednym z pomysłów było oparcie komunikacji miejskiej na cichym i szybkim tramwaju, uzupełnionym siecią autobusową, z rozbudowanym układem ciągów pieszych i rowerowych.

Długa walka o zrównoważoną mobilność w Krakowie

Utworzono: czwartek, 11, październik 2018 12:52

W 1984 roku Polski Klub Ekologiczny zwrócił się z apelem do władz Krakowa o uspokojenie ruchu w centrum miasta. Niestety do dzisiaj, a minęło ponad 30 lat, nie udało się zrealizować pełnej koncepcji.

W 1994 roku udało się natomiast wprowadzić, pierwszą w Polsce, politykę zrównoważonego transportu. Przyjęto strefowanie dostępności dla samochodów, TEMPO 30, ograniczone parkowanie również poza drugą obwodnicą, opłaty za parkowanie i korzystanie z ulic.

Jednak pomysłów było dużo więcej. Ruch tranzytowy miał być przeniesiony na trzecią i czwartą obwodnicę, przy czym już wewnątrz trzeciej ruch samochodowy miał być ograniczony. Miało powstać 15 parkingów P&R z 12-20 tys. miejsc oraz duży parking dla autokarów.

Miały powstać ułatwienia dla rowerzystów w śródmieściu i ścieżki w obrębie całego miasta. Wciąż w sferze planów pozostaje 15-proc. udział rowerów w ruchu miejskim. Transport zbiorowy miał zastąpić samochody, należało wydłużyć linie tramwajowe, w tym szybkiego tramwaju.

Zdaniem dr. Kopty, tyle zmian, które udało się w Krakowie przeforsować to był prawdziwy cud, bo opór polityków, mediów, a nawet prawników, którzy przekonywali, że to jest zamach na prawo własności, był ogromny.

- Masowa motoryzacja jest najbardziej terenochłonnym energochłonnym i najgroźniejszym dla środowiska, zwłaszcza w miastach, rozwiązaniem komunikacyjnym – podsumował dr Kopta. – Nowe technologie w motoryzacji nie wyeliminowały zagrożeń dla środowiska i zdrowia człowieka, dlatego świat idzie w kierunku elektromobilności i wodoru jako paliwa przyszłości.

W ciągu godziny jedno drzewo liściaste wytwarza średnio 1200 litrów tlenu, człowiek zużywa 30 litrów, a samochód 6 tysięcy litrów zamienia w spaliny, które w swoim składzie mają ok. 15 tysięcy związków chemicznych!

Polski Klub Ekologiczny już lata temu przestrzegał przed budową sieci autostrad, zamiast których powinny powstać nowoczesne i szybkie linie kolejowe, a także przed budową dużych parkingów, które generują ruch samochodowy i zachęcają mieszkańców do korzystania z nich. Jedyne parkingi, jakie powinny powstawać to P&R, zlokalizowane na obrzeżach miast i służące do przesiadania się do komunikacji miejskiej.

PKE nadal zachęca do wprowadzania opłat za parkowanie, gdyż nie ma innej możliwości na rozwiązanie problemu braku przestrzeni w centrach miast. – Zawsze popyt na parkowanie, przy masowej motoryzacji, w obszarze centralnym, przekracza możliwości podaży, stąd jednym z podstawowych narzędzi w gospodarce rynkowej są opłaty dostosowujące popyt do podaży – podsumował dr Kopta.

Podstawowym problemem jest obecnie dekoncentracja osadnictwa, co wiąże się z

Długa walka o zrównoważoną mobilność w Krakowie

Utworzono: czwartek, 11, październik 2018 12:52

codziennymi dojazdami do miast. Dlatego potrzebne są zarówno opłaty za parkowanie, jak i opłaty za sam wjazd do miasta, która nie może być symboliczna, bo nie spełni wtedy swojej roli.

Niestety nie poprawia się sytuacja prędkości tramwajów – są one stanowczo za wolne i nie stanowią alternatywy dla samochodów. A przecież jest ona konieczna: nie wystarczy tylko zakazywać i nakładać opłaty, trzeba dać mieszkańcom coś w zamian. – Prędkość komunikacyjna tramwajów nie zwiększa się, a w niektórych przypadkach nawet maleje – podkreślił dr Kopta. – W wielu miejscach prędkość tramwajów jest ograniczana do 30, a nawet 10 km/h. Wciąż nie ma priorytetów na skrzyżowaniach, a przecież większa prędkość to mniej potrzebnych pojazdów, to mniejsze koszty!

Po 34 latach od apelu Polskiego Klubu Ekologicznego tylko częściowo wprowadzono rozwiązania uspokojenia ruchu w śródmieściu Krakowa, dużo pozostało do zrobienia w zakresie infrastruktury rowerowej, opłaty za parkowanie są za niskie, aby mogły być realnym instrumentem polityki transportowej, nie wprowadzono opłat za wjazd do miasta, tramwaj nie uzyskał oczekiwanych standardów szybkiego tramwaju, nadal brakuje trzeciej obwodnicy i funkcjonują zaledwie 3 parkingi strategiczne.

Ilona Hałucha



(na podstawie informacji z konferencji "30 lat uspokojenia ruchu i płatnego parkowania w Krakowie", która odbyła się w dniach 4-5 października 2018 roku na Politechnice Krakowskiej)