



Ulice powinny nie tylko umożliwiać płynny ruch samochodowy, ale także być przestrzeniami publicznymi, społecznymi, wyposażonymi w małą architekturę, z atrakcyjnymi wizualnie pierzejami, ścieżkami dla rowerów itp. - Siatka ulic w gęstej strukturze wielofunkcyjnej zabudowy miejskiej może być elementem wspierającym styl życia oparty w większym stopniu na usługach lokalnych, co zmniejsza potrzeby transportowe, a także pośrednio zmniejsza korki i zwiększa płynność ruchu - stwierdza dr inż. arch. Michał Stangel z Katedry Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej. Równocześnie zastrzega, że kształtowanie infrastruktury drogowej na terenach zurbanizowanych jest zasadniczym elementem rozwoju struktury przestrzennej miast. To znaczy, że istnieje wspólny mianownik pomiędzy koniecznością zapewnienia obsługi komunikacyjnej obszarów zamieszkania z uzyskiwanym poziomem lokalizacyjnej atrakcyjności tych obszarów. - Takie sprzężenie zwrotne stanowi mechanizm rozwoju i przekształcania się struktur miejskich - podkreśla Michał Stangel.

W artykule „Infrastruktura drogowa w miastach a kształtowanie zrównoważonej struktury urbanistycznej” (publikacja z 19,20,21 marca) Michał Stangel przytacza przykłady Kopenhagi, Barcelony, Londynu czy Paryża jako aglomeracji, których mieszkańcy mogą doskonale funkcjonować bez samochodu, bo mają do dyspozycji komunikację publiczną oraz posiadają możliwość pokonywania rowerem codziennych tras do i z pracy. Czy jest to możliwe w Polsce przy obecnym zafascynowaniu motoryzacją? Autor polecanego przez nas artykułu zwraca uwagę na wagę jaką należy przywiązywać do dostępności komunikacyjnej w kształtowaniu zespołów urbanistycznych, jako struktur miast o wysokich walorach życia. I przytacza przykłady dużych projektów urbanistycznych z Wrocławia i Gdańska.



Czy w naszym kraju jest szansa na to, że upowszechni się wzorzec obszaru miejskiego posiadającego równocześnie funkcjonalne walory komunikacyjne, usługowe, estetyczne, ekologiczne...? Należy mieć nadzieję, że to pytanie nie pozostanie retorycznym. W publikacjach portalowych na bieżąco staramy się pokazywać trendy rozwojowe i innowacyjne rozwiązania z zakresu zarządzania mobilnością skutecznie wprowadzone w miastach. Na przykład przywołujemy Olsztyn w materiale Mirosława Arczaka pt. „Rower jako uzupełnienie transportu zbiorowego” (publikacja z 14, 15 marca). Warto dodać, że to opracowanie jest pokłosiem debaty o olsztyńskiej komunikacji, jaka miała miejsce w ramach marcowego seminarium Klubu Inżynierii Ruchu. Odwołując się do europejskich doświadczeń warto przytoczyć artykuł „Krajowe programy zarządzania mobilnością” (publikacja z 12 marca). Europejskie państwa różnią się od siebie pod względem tego, jak radzą sobie z zarządzaniem mobilnością. Aby uchwycić te różnice, jak również odnaleźć cechy wspólne, EPOMM wprowadziła Monitorowanie Zarządzania Mobilnością. W ten sposób gromadzone materiały i raporty mogą być źródłem informacji i rozwiązań, także służących wymianie doświadczeń pomiędzy krajami.

Agnieszka Serbeńska
redaktor naczelna edroga.pl