



Aktywna mobilność (Active transportation; Nahmobilität; Mobilité douce; Human powered mobility) to indywidualna mobilność realizowana na przykład pieszo lub przy pomocy roweru, ale również przy pomocy innych niezmotoryzowanych środków transportu lub sposobów poruszania się w przestrzeni (na rolkach, hulajnogach). – W aktywnej mobilności chodzi o to, by tworzyć takie możliwości poruszania się po mieście, które nie zawsze wymagają dedykowanej do tego infrastruktury – podkreśla Piotr Kuropatwiński z Uniwersytetu Gdańskiego, wiceprezydent Europejskiej Federacji Cyklistów. Efektem tego jest bezkonfliktowe współistnienie w przestrzeni miejskiej kierowców, pieszych, rowerzystów, motocyklistów, rolkarzy, a więc wszystkich uczestników ruchu.

AGFS (Grupa Robocza Miast, Gmin i Powiatów Przyjaznych Rowerzystom w Północnej Nadrenii-Westfalii – organizacja najbardziej „rowerowego” landu w Niemczech) aktywną mobilność przyjmuje za podstawę piramidy transportowej opisującej idealny podział modalny. – W piramidzie wychodzi się od analizy pokonywanych odległości. W miastach 60 procent podróży odbywa się na dystansie do 7 km. W związku z tym od 20 do 40 procent takich tras może być pokonywana pieszo, do 40 procent – rowerem, a 5 procent rowerem ze wspomaganie napędem elektrycznym. Na dystansach do 50 km, a więc w podróżach skali regionalnej, preferowane są autobusy i kolej. Dopiero na dalszych trasach można zakładać, że zachodzi potrzeba korzystania z samochodu czy dalekobieżnych autobusów i pociągów – mówi Piotr Kuropatwiński.

Karta Brukselska

Z inicjatywy Europejskiej Federacji Cyklistów w 2009 roku zawarto w Karcie Brukselskiej wizję wskazującą jako kierunek potrojenie skali ruchu rowerowego w

Europie do roku 2020, tj. do poziomu 15% przeciętnego udziału w ogólnej liczbie podróży. Z polskich miast sygnatariuszami Karty są: Gdańsk, Kraków i Łódź. - Czy ta wizja jest realna? Istnieje przekonanie, że Duńczycy i Holendrzy rodzą się z nogami na rowerach. Nie prawda. Wykorzystanie roweru nie zależy od uwarunkowań kulturowych, ale od polityki miejskiej. Na przykład w najbardziej „nierowerowej” Wielkiej Brytanii miasta studenckie, a więc ośrodki akademickie, mają 20-procentowy udział rowerów w podróżach. Z kolei w Portland (USA) poziom ruchu rowerowego wynosi 6 procent, ale na niektórych trasach rower jest dominującym środkiem transportu. Z kolei we włoskiej Ferrarze udział rowerów w ruchu sięga 30 procent. Takie wskaźniki osiąga wiele miast Północnych Włoch. Zatem ta zawarta w wizji granica 15 procent jest osiąganą i przekraczaną w europejskich miastach – podkreśla Piotr Kuropatwiński.

W polityce transportowej Monachium założono uzyskanie do 25 procent wzrostu udziału podróży rowerem w codziennej obsłudze potrzeb mobilności. W efekcie w 2011 roku w stosunku do 2006 roku z ruchu miejskich ulic ubyło 18,2 procenta samochodów.

Koncepcja Europejskiej Federacji Cyklistów została oparta na badaniu analizującym odległości przejeżdżane samochodami. Okazało się, że 30 procent podróży w miastach tzw. starej piętnastki UE wykonywane jest samochodami na dystansach krótszych niż 2 km, a 50 procent na dystansach krótszych niż 5 km. W 2010 roku wykonano badanie ruchu rowerowego w Berlinie. Z analizy wynikało, że można znacznie zwiększyć udział rowerów w podróżach na krótkich dystansach. Badania holenderskie potwierdzają, że rower jest najkorzystniejszym środkiem transportu na trasach do 7,5 km.

Jak Polska wykonuje zapisy Karty Brukselskiej?

Polskim przykładem przytaczanym przez Piotra Kuropatwińskiego jest Kraków. - Jeszcze w 2006 roku Kraków doganiał miasta Europy pod względem liczby samochodów przypadających na 1000 mieszkańców. Teraz okazuje się, że Zachód idzie w zupełnie inną stronę – zauważ Piotr Kuropatwiński. Pomiędzy 2006 a 2011 rokiem w Berlinie i Dreźnie ubyło w ruchu ponad 10 procent pojazdów, w Hamburgu – 16 procent, gdy tymczasem w Krakowie liczba poruszających się w mieście aut wzrosła aż o ponad 13 procent.

Kraków natomiast bardzo dobrze wypada na tle europejskich miast jeśli chodzi o transport publiczny w podziale modalnym. Udział transportu publicznego w 2003 roku wynosił 48 procent, a w 2010 roku spadł tylko do poziomu 46 procent. Tymczasem w Paryżu transport publiczny w 2002 roku stanowił 19 procent, a do 2008 roku jego udział wzrósł do 33 procent. Natomiast w Wiedniu w 1993 roku udział transportu publicznego wynosił 29 procent, a do 2012 roku wzrósł do poziomu 39 procent. Za to udział aut w podziale modalnym w porównaniu do Paryża i Wiednia ponownie plasuje Kraków na pozycji przeciwstawnej do dominujących tendencji. Udział ruchu samochodowego wzrósł z poziomu 21 procent w 2003 roku do 28 procent w 2010 roku. W Paryżu udział ruchu w 2002 roku sięgał 46 procent,

natomiast w 2008 roku spadł już do poziomu 17 procent. W Wiedniu w 1993 roku auta miały 40-procentowy udział w ruchu, ale w 2012 roku już tylko 27-procentowy. Natomiast udział ruchu rowerowego w Krakowie utrzymuje się pomiędzy 2003 a 2010 rokiem na jednoprocentowym poziomie, podczas gdy w Paryżu z jednego procenta wzrósł do 3 procent w 2008 roku, natomiast w Wiedniu w 2012 roku osiągnął 6-procentowy poziom (w 1993 r. wynosił 3 procent; w 2013 roku założono uzyskanie 10 procent). W wymienianych latach na jednakowym, 28-procentowym poziomie utrzymuje się ruch pieszych w Wiedniu. W Krakowie w 2010 roku w stosunku do 2003 roku ruch pieszy spadł o 5 procent, z kolei w Paryżu wzrósł z 34 procent w 2002 roku do 47 procent w 2008 roku.

Do miana polskich miast rowerowych pretenduje Gdańsk. Z analizy struktury jego obszarów zamieszkania wynika, że do linii kolei miejskiej można dotrzeć w ciągu 10 minut piechotą lub rowerem (średnio do przejścia 0,8 km i do przejechania 3,2 km). Czy więc opłaca się finansować infrastrukturę dla rowerów, w tym parkingi Bike & Ride? – Jeden kilometr drogi kosztuje tyle ile 100 km dróg dla rowerów, a 1 km autostrady tyle, ile kosztuje 550 km dróg rowerowych. Z punktu widzenia analizy kosztów do korzyści rower jest nie do przebicia – przytacza argumenty Piotr Kuropatwiński, równocześnie zaznaczając, że dużo ważniejsza od inwestycji jest promocja ruchu rowerowego. – Okazuje się, że w Holandii mimo posiadania rozwiniętej infrastruktury rowerowej, 47 procent podróży odbywa się w ruchu mieszanym, a więc nie koniecznie trzeba budować dedykowaną rowerom infrastrukturę, ruch rowerowy należy rozwijać w ramach zinstytucjonalizowanej współpracy. Z audytu polityki rowerowej dla Gdańska-Tczewa, wykonanego w ramach projektu BYPAD, wynika, że w bezpieczeństwie infrastruktury uzyskujemy ponadprzeciętny poziom, ale nie mamy żadnych działań komplementarnych, obejmujących edukację i komunikację – zaznacza Piotr Kuropatwiński. Uważa on, że 15-procentowy udział ruchu rowerowego zapisany w wizji Karty Brukselskiej jest informacją w jaki sposób konstruować politykę transportową wyważającą proporcje pomiędzy działaniami inwestycyjnymi a promującymi ruch rowerowy.

Jak realizować wizję Karty Brukselskiej?

Piotr Kuropatwiński uważa, że polityki transportowe polskich miast oparte są na wielu mitach. Na przykład pokutuje przekonanie, że liczba samochodów będzie stale rosła, a za tym musi nadążać rozbudowa sieci ulic. Ponadto ruch samochodowy wyklucza ruch pieszych i rowerowy, które wymagają odrębnej infrastruktury. Obalając te poglądy Piotr Kuropatwiński podkreśla, że promowanie wykorzystania rowerów nie można rozpoczynać dopiero po wybudowaniu kompletnej infrastruktury rowerowej. Ruch rowerów na jezdni jest kompatybilny z ruchem samochodów oraz pieszych w jego strefach, oczywiście przy zachowaniu odpowiednich obowiązujących prędkości. W zapewnieniu bezpieczeństwa wszystkich użytkowników należy zadbać o redukcję prędkości, redukcję liczby pojazdów oraz o przebudowy skrzyżowań i zagospodarowanie przestrzeni jezdni. Dopiero w ostatniej kolejności – w opinii Piotra Kuropatwińskiego – należy rozważać przekształcenia chodników w ciągi pieszo-rowerowe.

Mobilność aktywna

Utworzono: wtorek, 28, maj 2013 08:12 Agnieszka Serbeńska

Polska jest krajem w którym występuje olbrzymi potencjał rozwoju aktywnej mobilności. Jednak główną barierą bywa brak wyobraźni i woli politycznej. Dlatego Piotr Kuropatwiński podkreśla, że warto kłaść większy niż dotąd nacisk na zintegrowane działania wyjaśniające, edukacyjne i promocyjne indywidualne formy przemieszczania się, alternatywne dla podróżowania samochodami.

AS

Artykuł na podstawie referatu Piotra Kuropatwińskiego „Mobilność aktywna - doświadczenia miast polskich i zagranicznych”, wygłoszonego podczas VII Konferencji Naukowo-Technicznej Miasto i Transport 2013 (Warszawa, 25 kwietnia 2013 r.). Organizatorami konferencji byli: Politechnika Warszawska, Instytut Dróg i Mostów i Koło Naukowe Inżynierii Komunikacyjnej; Miasto Stołeczne Warszawa, Biuro Drogownictwa i Komunikacja; Biuro projektowo-konsultingowe TransEko; Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Warszawie.

Piotr Kuropatwiński: dr ekonomii, pracownik Katedry Polityki Gospodarczej Uniwersytetu Gdańskiego. Współautor „Koncepcji rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego (Zielona Księga)”. Inicjator Gdańskiej Karty Mobilności Aktywnej. Zaangażowany w realizację projektów PRESTO, OBIS, BYPAD, Central MeetBike, ELMOS i in. Uczestnik 9 konferencji Velo-city. Wiceprezydent Europejskiej Federacji Cyklistów.