

Model miejskiej zrównoważonej mobilności

Utworzono: wtorek, 04, marzec 2014 10:26 Agnieszka Serbeńska



Pod pojęciem aktywnej mobilności należy rozumieć indywidualną mobilność realizowaną pieszo lub przy pomocy roweru, ale również przy pomocy innych niezmotoryzowanych środków transportu lub sposobów poruszania się w przestrzeni (na rolkach, hulajnogach). – Pojęcie aktywnej mobilności wprowadziliśmy w sytuacji, gdy byliśmy oskarżani o to, że jako lobby rowerowe przepchamy u decydentów własne miejskie interesy; że przez to tworzy się coraz więcej udogodnień dla ruchu rowerowego kosztem użytkowników chodników. Twierdzono, że rowerzyści nie tylko korzystają z udogodnień, jakie im udostępnia miasto, ale też jeżdżą chodnikami stwarzając zagrożenia pieszym – opisuje dr Piotr Kuropatwiński z Uniwersytetu Gdańskiego, wiceprezydent Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF).

Zatem konflikt pieszych i rowerzystów legł u podłoża pojęcia aktywnej mobilności i idei, jaka jest z tym pojęciem związana. Piotr Kuropatwiński analizując aspekt konfliktu pieszo-rowerzysta przytacza francuskie badania, które wskazują, że ruch rowerowy nie jest największy tam, gdzie rowerzystom udostępnia się wydzielone drogi rowerowe, lecz w tych obszarach miast, w których przeważająca ich część jest zagospodarowana na strefy pieszo-rowerowe. Ale tam panuje pokój i zgoda pomiędzy użytkownikami takiej przestrzeni miejskiej. – Właśnie do stworzenia takiej strefy dążyliśmy w Gdańsku. Nasi przeciwnicy twierdzili jednak, że to stworzy ogromne zagrożenia i ludzie się na to nie zgodzą. To okazało się nieprawdą. Teza o jakiejś nieprzezwycięzalnej barierze pomiędzy rowerzystami i pieszymi czy rolkarzami została obalona – podkreśla Piotr Kuropatwiński.

Jaki więc powinien być miejski model mobilności? Liczba podróży wykonywanych w mieście przez jego mieszkańców raczej jest stała. Natomiast zmienne mogą być

Model miejskiej zrównoważonej mobilności

Utworzono: wtorek, 04, marzec 2014 10:26 Agnieszka Serbeńska

środki wykonywania tych podróży i dystanse pokonywane w poszczególnych rodzajach ruchu. Tej zmienności rodzajów i sposobów podróżowania sprzyja właściwe ich powiązanie w układzie transportowym, dające możliwość przesiadania się z indywidualnego samochodu do pojazdów komunikacji zbiorowej czy na rower. Jak podkreśla Piotr Kuropatwiński w planowaniu i wdrażaniu powiązań transportowych nie wystarczą pozytywne zachęty na przykład do jazdy rowerem czy jazdy autobusem, bądź pieszego przejścia. Równocześnie muszą być wdrażane rozwiązania zniechęcające do przemieszczania się samochodami na krótkich dystansach. Modele udziałów w globalnej strukturze podróży poszczególnych rodzajów ruchu prezentują tzw. piramidy transportowe. W duńskich modelach ich zasadniczą podstawę tworzą piesi i zwykli rowerzyści, potem rowerzyści korzystający z elektrycznych jednośladów w pokonywaniu nieco dłuższych dystansów; w dalszej kolejności układ transportowy tworzy komunikacja zbiorowa i carpooling czyli wspólne przejazdy samochodem. Podróże wykonywane indywidualnie prywatnymi samochodami są na końcu tego układu. W modelu transportowym również najdalej plasuje się podróż samolotem. Warto jednak zwrócić uwagę, że w komunikacji pomiędzy miastami wprowadzany jest nowy model: samolot - rower. Na przykład Amsterdam reklamuje się hasłem: Samolotem na rower. Ten rodzaj połączenia wprowadza już Gdańsk. Przybywający więc turysta w stolicy Pomorza zyska możliwość przemieszczania się rowerem po mieście, zaczynając jazdę jednośladem zaraz po zejściu z pokładu.

W analizie modeli transportowych miasta bierze się pod uwagę dystanse, jakie mieszkańcy z reguły pokonują na codziennych trasach dom-praca-szkoła. Otóż 50% tego typu podróży odbywa się na odcinku o długości mniejszym niż 5 km. Te podróże mogą więc przebiegać w systemie pieszo-rowerowym. Na przykład austriacki Graz jest pierwszym miastem europejskim, które wprowadziło Tempo 30 jako standard. Tam tylko wyjątkowo dopuszcza się ciągi z ograniczeniem prędkości do 50 km/h. Niemniej w Graz w ogóle podróży przejazdy samochodem mają udział na poziomie 45%. Za to jednak udało się uzyskać 19% udział podróży odbywanych pieszo i 16% podróży wykonywanych rowerem. Natomiast udział komunikacji publicznej w łącznej liczbie podróży sięga aż 20%. Któremu z europejskich miast udało się uzyskać najlepszą równowagę pomiędzy rodzajami podróży? Piotr Kuropatwiński wskazuje na włoskie Bolzano. Tam udział podróży samochodami sięga 34%, za to piesze przejścia i przejazdy rowerami mają po 29%, a komunikacja publiczna 8%. Bardzo ciekawie rozkłada się też udział podróży w szwajcarskiej Bazylei: piesze przejścia - 23%, przejazdy rowerami - 35%, przejazdy samochodami - 28%, a komunikacją publiczną - 32%. Za tą zmianą proporcji poszczególnych rodzajów podróży idzie wyraźny spadek wskaźników określających nasycenie miast samochodami osobowymi. W miastach Zachodniej Europy dostrzegany jest spadek liczby samochodów w gospodarstwach domowych. Tymczasem w polskich miastach udział alternatywnych metod podróżowania nadal stanowi niewielki procent, natomiast utrzymuje się tendencja dynamicznego wzrostu liczby samochodów osobowych.

Model miejskiej zrównoważonej mobilności

Utworzono: wtorek, 04, marzec 2014 10:26 Agnieszka Serbeńska

- Korki jakie codziennie przezywamy są wynikiem tego, że stawiamy na najbardziej przestrzeniochłonny indywidualny transport samochodowy – podkreśla Piotr Kuropatwiński. - Czy mamy stawiać na rozbudowę infrastruktury służącej alternatywnym formom przemieszczania się czy na promocję innych niż samochód rodzajów podróżowania po mieście? Trzeba wykorzystywać oba sposoby działania, a w ich ramach posługiwać się odpowiednimi i przekonującymi argumentami – zastrzega Piotr Kuropatwiński. Zwraca uwagę, że najlepszy argument mieści się w pojęciu „sukces”. Zestawiając bowiem dane obrazujące udziały poszczególnych rodzajów podróży w mieście i pokazujące rozwój infrastruktury służącej alternatywnym dla samochodów podróżom, można pokazać jak poszczególne miasta prezentują się na tle innych. Ten sukces ma zarówno wymiar zewnętrzny, pokazujący potencjał miasta i jakość życia, jak też wewnętrzny – uświadamiający mieszkańcom skalę pozytywnych zmian w ich otoczeniu.

AS

Polska Unia Mobilności Aktywnej (PUMA) realizuje cykl konferencji pt. „Aktywna Mobilności jako istotny czynnik rozwoju lokalnego i regionalnego w nowej perspektywie finansowej UE 2014 – 2020”. Konferencje współfinansowane przez Unię Europejską w ramach Programu Europa Centralna ze środków projektu Central MeetBike, odbywają się różnych miastach kraju.