



MOBILNOŚĆ MIEJSKA



WPROWADZENIE

WPROWADZENIE: nowa polityka mobilności

Hasło „miasta są dla ludzi, nie dla samochodów” oznacza stworzenie takich warunków, by korzystanie z samochodu nie było tak potrzebne. Oznacza też odwrót od konsumpcjonizmu na rzecz pragmatyzmu.* Wzrasta popularność jednej z podstawowych zasad współczesnej koncepcji urbanistycznej - którą jest „rozwój zorientowany na transport publiczny” - i wynikający z niej wskaźnik intensywności i skali przestrzeni.

*Liczba samochodów osobowych w Polsce przekracza średnią unijną o 25%! (wg badań rynku)

WPROWADZENIE: nowa polityka mobilności

Usuwanie pojazdów z przestrzeni społecznej miasta, wprowadzanie stref ruchu ograniczonego lub wręcz stref przeznaczonych wyłącznie dla pieszych stało się ważną tendencją w polityce miejskiej wielu miast, począwszy od lat 70. XX wieku.

Zerwanie z uzależnieniem od samochodu jest jednym z fundamentalnych założeń koncepcji Nowego urbanizmu, kontestującej dotychczasową praktykę budowy miast, ich ścisłe strefowanie na poszczególne formy użytkowania i nadmierne szafowanie przestrzeni*.

***Więcej: patrz prezentacja „Kształtowanie przestrzeni”**

WPROWADZENIE: nowa polityka mobilności

Tymczasem **swobodne użycie samochodu** stymuluje nie tylko **decentralizację i dekoncentrację funkcji miejskich**, ale także **dezurbanizację**, **pozbawiając miasto zwartości i ciągłości**,

a w końcu prowadząc nawet do wyludnienia znacznych jego obszarów.

Tam, gdzie struktura miejska się urywa, gdzie znika możliwość penetracji pieszej, a dominującą rolę przejmuje ruch kołowy – nie można spodziewać się bezpiecznego, dobrze funkcjonującego miasta. Dobrą ilustracją są przejścia podziemne, organizowane jako rozwiązanie rozdzielające ruch pieszego od arterii. To nie tylko bariera fizyczna, ale i psychiczna.

WPROWADZENIE: nowa polityka mobilności

Ale... samochód nie jest wrogiem miasta, wrogiem natomiast jest zbyt daleko idąca specjalizacja przestrzeni dla samochodu.

Dlatego do łaski urbanistów powróciła **tradycyjna ulica** - jako **droga dla wszystkich użytkowników**. Mieszczą się na niej również samochody – o ile nie stanowią czynnika dominującego i podporządkowującego sobie wszystkie inne.

W mieście nie ma możliwości – nie ma też potrzeby – dokonania całkowitej segregacji sieci ruchu pieszego od sieci drogowej. Współużytkowanie typowej ulicy **oznacza zgodę na kompromis, wymagający ograniczeń wszystkich stron, ale dający w zamian możliwość istnienia wielofunkcyjnego miasta.**

WPROWADZENIE: nowa polityka mobilności

„Miasto krótkich dróg” to metoda zmagania się z nadmiarem ruchu samochodowego – poprzez oddziaływanie na długość niezbędnych podróży. Wiąże się ze spostrzeżeniem, że struktury wielofunkcyjne i intensywniejsze dają więcej szans na skrócenie dróg między domem a pracą i usługami, z których korzystają na co dzień mieszkańcy. Wówczas użycie samochodu staje się raczej możliwością niż koniecznością.

WPROWADZENIE: mobilność vs rewitalizacja

Polityka mobilności miejskiej ma istotny wpływ na jakość życia w mieście i jego atrakcyjność. Stąd niezależnie od jej umocowania czy rangi jest jednym z kluczowych elementów, które warunkują wprowadzenie obszaru rewitalizacji z kryzysu.

Innymi słowy, nawet jeśli kryzys mobilności nie został wskazany w pogłębionej diagnozie i nie stanowi tematu wiodącego, czy nawet dodatkowego w programie rewitalizacji, to i tak „siłą rzeczy” zazwyczaj stanowi element długofalowej polityki miejskiej.

WPROWADZENIE: mobilność vs rewitalizacja

Wiele obszarów doświadcza dodatkowych utrudnień z powodu niewystarczających połączeń transportowych i złego stanu środowiska, co jeszcze bardziej obniża ich atrakcyjność.

Stąd planowanie transportu i zarządzanie ruchem muszą zmierzać do ograniczenia negatywnego wpływu i takiego zorganizowania transportu, by zapewnić lepszą integrację wykluczonych obszarów z miastem i całym regionem.

Rozwój sprawnego i korzystnego cenowo systemu transportu publicznego stworzy wszystkim mieszkańcom **takie same szanse w zakresie mobilności i dostępu**.

Będzie to wymagało stworzenia też odpowiednich sieci dla potrzeb ruchu pieszych i rowerzystów.

WPROWADZENIE: mobilność vs rewitalizacja

Najważniejsze problemy związane z mobilnością:

- dominacja ruchu samochodowego w centrum miasta (samochody osobowe, dostawcze, ruch tranzytowy) i niedostatek miejsc parkingowych;
- piesi obywatelami „drugiej kategorii” (chodniki zajęte przez parkujące samochody, bariery przestrzenne - tory kolejowe, wysokie chodniki, zbyt mało i w złych miejscach przejścia dla pieszych, przejścia w formie kładek nad ulicami, torami kolejowymi);
- rowerzyści też mają utrudnione poruszanie się (brak ciągłości ścieżek, bariery przestrzenne i w.);
- hałas i zanieczyszczenie powietrza generowane przez samochody zniechęcają do poruszania się na piechotę lub rowerem w centrach miast;
- nieefektywna komunikacja miejska (rozproszone przystanki, brak punktów przesiadkowych, zła organizacja ruchu, mała liczba kursów);
- nieefektywna komunikacja regionalna (brak węzłów przesiadkowych – PKP, PKS,busy – i komunikacji miejskiej).

WPROWADZENIE: mobilność vs rewitalizacja

Rozwiązania komunikacyjne i transportowe, najczęściej systemowe, dotyczą:

- uspokojenia ruchu drogowego przez zmiany w organizacji ruchu;
- wielofunkcyjnych kompleksów skupionych wokół multimodalnego centrum przesiadkowego;
- promocji oraz usprawnienie transportu pieszego, rowerowego i publicznego;
- systemu zrównoważonego i efektywnego transportu miejskiego, w tym zmiany sposobu przemieszczania się i organizacji transportu publicznego;
- opracowanie polityki „parkingowej”/ „chodnikowej”.

WPROWADZENIE: transport zrównoważony

Zrównoważony system transportowy (*sustainable transport*) według zaleceń Komisji Europejskiej:

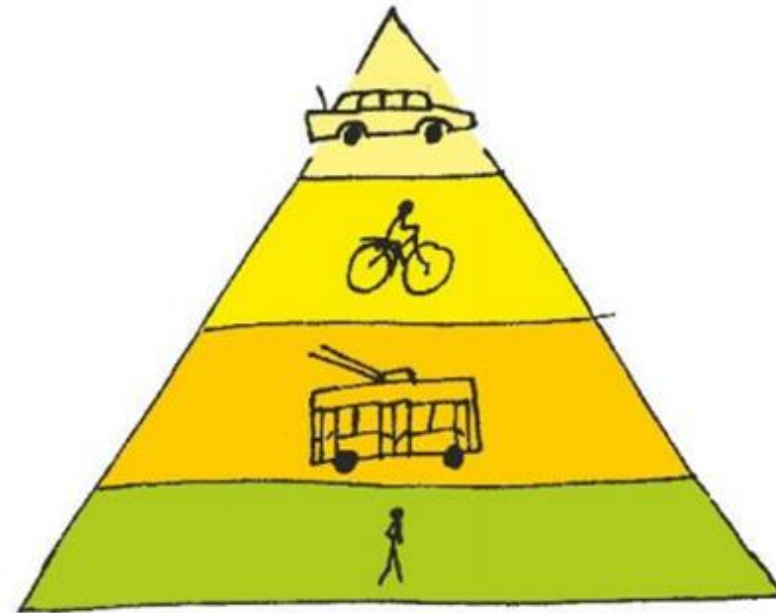
- zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrożający zdrowiu ani środowisku, w sposób równy dla obecnej i następnych generacji;
- pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymać gospodarkę oraz rozwój regionalny;
- ogranicza emisję i odpady w ramach zaabsorbowania ich przez ziemię, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, a nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty;
- minimalizuje zajęcie terenu i hałas.

WPROWADZENIE: transport zrównoważony

Zrównoważona piramida

transportowa →

- najważniejszy jest ruch pieszcy,
- potem transport zbiorowy,
- następnie ruch rowerowy
- i wreszcie indywidualny transport samochodowy, uznawany za najmniej korzystny dla miejskiego organizmu.



Źródło: Lubelskie standardy pieszce. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie, Lublin sierpień 2016 r., s. 7.

WPROWADZENIE: **ruch pieszy**

W dzisiejszym ujęciu pieszy jest dominującym użytkownikiem przestrzeni miasta, gdzie istnieje **„przestrzeń społeczna”**, będąca szczególną postacią przestrzeni publicznej, służącą intensywnym kontaktom społecznym i mającą walory unikatowe dla miasta.

Zatem, **uważa się go za podstawowy czynnik vitalności śródmieść i poszczególnych dzielnic.**

Sieć piesza powinna zapewnić powiązanie wszystkich elementów i części miasta w sposób bezpieczny, interesujący wizualnie i w miarę komfortowy (dostępny).

WPROWADZENIE: **ruch pieszy**

Korzyści płynące ze wspierania ruchu pieszego w procesie planowania:

- **ogólnorozwojowe** – ruch pieszy pozytywnie wpływa na zrównoważony rozwój miasta;
- **społeczne** – dostępność przestrzeni publicznych zachęca do obcowania z nimi, budowania relacji międzyludzkich, wzmacnia przynależność do miejsca; przyczynia się do podniesienia jakości życia w mieście;
- **zdrowotne** – poprawa zdrowia i kondycji fizycznej użytkowników przestrzeni;
- **gospodarcze** – zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznych, zainteresowania usługami i handlem; przyczynia się do lokalnego rozwoju ekonomicznego;
- **wizerunkowe** – zmiana charakteru obszaru śródmiejskiego i zwiększenie jego atrakcyjności dla mieszkańców i turystów, inwestorów;
- **środowiskowe** – ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń wywoływanych ruchem samochodowym;
- **finansowe** – mniejsze nakłady na rozwój infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego; zmniejszenie presji na system transportowy.

WPROWADZENIE: ruch rowerowy

Obecnie oblicza się, że na świecie jest około miliarda rowerów. W pierwszej połowie XX wieku rower był najpowszechniejszym pojazdem osobistym – w wielu krajach jest nim i dziś. Wraz z rozwojem motoryzacji i relatywnym potaniem transportu publicznego stawał się w coraz większym stopniu jednak tylko narzędziem rekreacji.

Rower, mogący służyć wielu podróży w mieście, jest „sojusznikiem miasta”, ponieważ potrzebuje mało miejsca i utrwała przyzwyczajenie do podróży na stosunkowo krótkie dystanse.

WPROWADZENIE: ruch rowerowy

Wśród rozwiązań stosowanych w organizacji ruchu rowerowego wyróżnić można cztery formy:

- budowę wydzielonych dróg rowerowych,
- wyznaczanie pasów rowerowych w jezdni,
- integrację ruchu rowerowego i samochodowego w strefach tzw. uspokojonego ruchu (do 30 km/h),
- wprowadzanie kontrapasów lub kontraruchu dla rowerów na ulicach jednokierunkowych.

WPROWADZENIE: **ruch rowerowy**

Jednym z rozwiązań w zakresie wspierania transportu rowerowego w miastach jest **rozwój systemów rowerów miejskich**. Sieć ta zakłada wykorzystanie roweru głównie jako środka komunikacji, dopiero na drugim miejscu jako sprzętu rekreacyjnego.

Pierwsze rowery udostępniane publiczne pojawiły się w Amsterdamie w latach 60 XX wieku. Znany kopenhadzki system ByCyklen działa od 1995 r. W Polsce Kraków był pierwszym miastem, gdzie, w 2008 r., wprowadzono możliwość wypożyczenia roweru. W ciągu 10 lat podobne systemy pojawiły się w 28 miastach, głównie dużych miast wojewódzkich. Z mniejszych ośrodków Białystok i Lublin mogą pochwalić się siecią obejmującą nie tylko obszar miasta, ale również gminy należące do aglomeracji.

WPROWADZENIE: transport publiczny

Ograniczeniom ruchu samochodowego musi towarzyszyć modernizacja (integracja i jakość) oraz uprzywilejowanie transportu publicznego.

Modernizacja transportu publicznego polega na:

- nadaniu mu uprzywilejowanej rangi, np. przez wydzielenie pasów/korytarze bezkolizyjne, ograniczenie ruchu w miejscach newralgicznych, sygnalizację wzbudzaną,
- specyfikacji zasad ruchu,
- budowie szybkich kolei miejskich/metra,
- wprowadzaniu nowej, w pełni dostępnej formy infrastruktury i pojazdów.

WPROWADZENIE: transport publiczny

Integracja transportu publicznego z przestrzenią miasta obejmuje:

- wygodne umieszczenie stacji i przystanków wobec głównych celów podróży,
- odpowiednie wpisanie tras w strukturę urbanistyczną, w tym dostosowanie sieci komunikacyjnej do ewoluującej struktury funkcjonalnej miasta i aglomeracji (np. rosnącej roli obwodnic),
- powiązanie infrastruktury z otoczeniem rzutujące na jej dostępność i bezpieczeństwo,
- koordynacja planowania i zarządzania terenem z planowaniem transportu publicznego (niedopuszczanie do powstawania obiektów i struktur przestrzennych obsługiwanych tylko przez samochody, stymulacja funkcji generujących duży ruch w sąsiedztwie linii i stacji wydajnych środków transportu publicznego).

WPROWADZENIE: transport publiczny

Integracja miejskich (i podmiejskich) środków transportu rozumiana jako uzupełnianie się, a nie konkurencyjność przez urządzanie:

- przystanków i stacji umożliwiających łatwe przesiadanie się z jednego środka transportu na inny;
- dużych węzłów przesiadkowych, np. między siecią podstawową – jak metro czy tramwaj – a liniami dowożącymi;
- parkingów w systemie *Park & Ride* w sąsiedztwie stacji linii podmiejskich połączonych z centrum miasta specjalnymi liniami, o zachęcającej taryfie i częstotliwości kursowania i preferencyjnych opłatach parkingowych;
- zintegrowanych systemów wypożyczania rowerów z parkingami przy stacjach;
- różnych form wspólnego korzystania z samochodu tzw. *carpooling/vanpooling, car-sharing*.

WPROWADZENIE: transport publiczny

A także:

Planowanie „centralne” i **organizacja obejmująca wszystkie szczeble sieci transportowej obsługujące ruch miejski**, aglomeracyjny i regionalny – od dowożącego autobusu, po kolej regionalną i krajową. Np. **związek transportowy** powołany nie tylko w celu organizacji racjonalnej formy sieci, ale także dla unifikacji i integracji taryf i rozkładów jazdy.

WPROWADZENIE: transport publiczny

Węzeł intermodalny/multimodalny

Układy miast komponowane w oparciu o silny transport publiczny są najczęściej ześrodkowane na dworcu albo stacji szybkiej kolei miejskiej.

Pogodzenie roli reprezentacyjnej „bramy do miasta”, efektywnie działającego węzła przesiadkowego, i strukturalnego łącznika części miasta rozdzielonych przez kolej stanowi wyjątkowo trudne zadanie, które powinien spełnić większy dworzec. Tym trudniejsze, im więcej elementów składa się na sieć komunikacyjną.

WPROWADZENIE: transport publiczny

Uaktywnienie zewnętrznego sąsiedztwa dworca wymaga celowej polityki miasta.

Zwłaszcza jeśli:

- dworzec stanowi w rodzaj „wyspy”, odgradzonej od otoczenia ulicami, parkingami i linią kolejową;
- występuje zjawisko „drugiej strony torów”, czyli ekstensywne lub sprzeczne z charakterem śródmieścia wykorzystanie przeciwległej strony kolei – co obserwuje się w miastach, gdzie linia kolejowa i tereny dworca są barierą trudną do przekroczenia.
- zaznacza się tendencja do „ukrywania” dworca, pozbawiania go charakterystycznych cech architektonicznych przez komercyjne nadbudowy.



ODZYSKIWANIE WNĘTRZ MIEJSKICH

ODZYSKIWANIE MIASTA: **śródmieście**

Rozwiązania komunikacyjne i transportowe są częścią składową kształtowania przestrzeni miejskiej, a także działań w sferze gospodarczej i społecznej. Dobrym przykładem są rewitalizowane centra miast, w których zmiana organizacji ruchu służy przywróceniu im dawnych funkcji reprezentacyjnych, usługowych i handlowych.

Tak zhumanizowane części miast stają się ponownie „salonami” – miejscami przyjaznymi, atrakcyjnymi dla mieszkańców i turystów. Takimi, które potencjalnie zatrzymują procesy degradacji obszarów rewitalizacji i wpływają na rozwój całych miejscowości.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **śródmieście**

Ulice i place historycznego miasta pełnią złożoną funkcję. Służą nie tylko przemieszczaniu się, ale i różnym formom kontaktów społecznych. Stanowią **miejskie „wnętrza”**.

Kwestia odpowiedniego zrównoważenia dostępności śródmieścia i standardu przestrzeni społecznej – czyli udziału powierzchni komunikacyjnej w całkowitej przestrzeni publicznej – jest podstawową do zachowania tradycyjnego miasta i jego różnorodnych wartości.

Sama infrastruktura komunikacyjna nie rozwiąże jednak wszystkich problemów zamierających śródmieść – potrzebne są inwestycje i szeroko rozumiana humanizacja przestrzeni miejskich ulic i placów.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **śródmieście**

W centrach miast stosuje się ograniczenia dla samochodów przez:

- oddziaływanie na chłonność parkingową i wymuszanie rotacji (rosnąca taryfa parkingowa) oraz politykę zatwierdzania inwestycji;
- strefy zamknięte dla ruchu lub strefy utrudnionej penetracji (o skomplikowanym układzie przejazdów);
- uspokojenie ruchu, czyli takie ukształtowanie jezdni i sieci dojazdów, by zagwarantować niską prędkość pojazdów i maksimum powierzchni dla pieszych;
- wprowadzanie stref płatnego wjazdu.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **partycypacja**

Konsultowanie analiz i opracowań koncepcji zmian organizacji ruchu

Wprowadzanie zmian bez wiedzy mieszkańców rzutuje na ich silniejszy sprzeciw. Ważnym kontekstem zmian organizacji ruchu jest uwzględnianie zdania użytkowników obszaru rewitalizacji: mieszkańców, przedsiębiorców i użytkowników spoza obszaru ze względu na centralny i potencjalnie reprezentacyjno-usługowo-handlowy charakter obszaru.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **partycypacja**

Wieloetapowość działań prowadzących do zmiany organizacji ruchu na obszarze rewitalizacji:

1. Analiza organizacji ruchu (wzmocniona badaniem opinii społecznej)
↓
2. Opracowanie koncepcji zmian organizacji ruchu
(wraz z interesariuszami)
↓
3. **Konsultacje** społeczne dotyczące koncepcji
↓
4. **Testowanie** wypracowanego modelu
↓
5. Konkurs architektoniczny na zagospodarowanie terenu uwzględniający wypracowane rozwiązania komunikacyjne.

ODZYSKIWANIE MIASTA: miejska strefa piesza

Miejska strefa piesza to promenady, pasáže, deptaki itp.

Nie jest niezbędna, a **zasadność jej wprowadzenia zależy od lokalnych warunków**. Na obszarach zdegradowanych wprowadzenie strefy powinno być elementem kompleksowej rewitalizacji.

Jednak nawet bez ustanawiania strefy trzeba dążyć do **wysokiej jakości przestrzeni dla ruchu pieszego**, pozbawionej barier, łatwo dostępnej, mającej atrakcyjną formę i program. **Jest ona bowiem ważnym elementem towarzyszącym i uatrakcyjniającym centralne fragmenty miast.**

ODZYSKIWANIE MIASTA: miejska strefa piesza

Strefa piesza nie może funkcjonować w próżni.

Podstawą są zlokalizowane w niej funkcje, mogące konkurować z ofertą centrów handlowych na peryferiach – handel, kultura, rozrywka.

Dopiero stworzenie „masy krytycznej” śródmiejskich atrakcji pozwala urządzić dobrą strefę pieszą. Pomaga dobrze działający i chętnie używany transport publiczny. Strefa piesza jest zatem elementem szerszej polityki miejskiej, która odnosi się do wielu aspektów życia.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **uspokojenie ruchu**

Uspokojenie ruchu (**traffic calming**) to działanie, które obejmuje organizację ruchu zmieniającą trasy przejazdów, a także zmiany w ukształtowaniu jezdni, wprowadzenie rozmaitych fizycznych ograniczników, mających na celu **zmniejszenie prędkości i wielkości ruchu dla bezpieczeństwa i podwyższenia jakości środowiska życia**. Ulice nie są zamykane dla samochodów, lecz mają skłaniać do ich omijania.

Pierwotnie technika ta odnosiła się wyłącznie do obszarów wewnątrz stref mieszkalnych, do ulic lokalnych i dojazdów. Wnętrza obszarów uznanych za chronione od nadmiernego ruchu pojazdów stają się przestrzeniami **dostosowanymi do percepcji pieszego**. Ma to niebagatelny wpływ na kształtowanie kultury jazdy.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **uspokojenie ruchu**

Do środków uspokojenia ruchu za pomocą organizacji ruchu zalicza się m.in.:

- wyznaczanie tzw. „stref 30”;
- tworzenie enklaw, by eliminować ruch tranzytowy przez: wyznaczenie ciągów ulic jednokierunkowych lub zamknięcie przejazdu przez niektóre ulice (z ewentualnym dopuszczeniem przejazdu komunikacji zbiorowej);
- zastępowanie skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu skrzyżowaniami równorzędnymi lub rondami;
- odpowiednia polityka parkingowa;
- optyczne zawężenie pasów ruchu za pomocą oznakowania poziomego.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **uspokojenie ruchu**

Do budowlanych (fizycznych) środków uspokojenia ruchu zalicza się między innymi:

- progi zwalniające,
- skrzyżowania z wyniesioną powierzchnią, wyniesione przejścia dla pieszych,
- zwężenia pasów ruchu (np. z wykorzystaniem środkowego pasa brukowanego),
- wyspy „kanalizujące” ruch, azyle dla pieszych,
- mini i małe ronda,
- esowanie pasów ruchu, „szykany” (np. odpowiednio zabezpieczone nasadzenia zieleni),
- fizyczne zamknięcie przejazdu dla samochodów,
- barierki uniemożliwiające dzikie parkowanie.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **uspokojenie ruchu**

Pożądaną kategorią pojazdów w strefach uspokozonego ruchu jest komunikacja publiczna i rower.

Często jezdnie dla publicznej komunikacji są wkomponowane w strukturę, zapewniający jednak sprawny dojazd z innych rejonów miasta.

Komunikacja zbiorowa musi dojeżdżać do stref szybko i z dużą częstotliwością, tworząc **most komunikacyjny**, a przystanki winny być tu rozmieszczone bardzo gęsto, aby zachęcać do korzystania.

ODZYSKIWANIE MIASTA: **uspokojenie ruchu**

Przestrzeń współużytkowana

Pierwsze **ulice wielofunkcyjne**, oparte na koncepcji przestrzeni współużytkowanej, czyli bez wydzielania jezdni i chodników, powstały na początku lat 70 XX wieku w kilku holenderskich osiedlach. Ulice zostały pomyślane jako przestrzeń do kontaktów sąsiedzkich, tej funkcji mieli podporządkować się prowadzący pojazdy. Geometria trasy przejazdu i progi umieszczone w poprzek jezdni skutecznie ograniczały prędkość jazdy do ok. 10-15 km/h. Ulicom tego typu nadano nazwę **woonerf** - powstałą z połączenia z niderlandzkich słów „osiedle” i „podwórze”.



DOBRE PRAKTYKI



Źródło: Teddy Cross from Seoul, South Korea, CC BY-SA 2.0,
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0>

SEUL (Korea Płd.):

Wielopasmowa ulica, która do tej pory dzieliła północną i południową część miasta, została zastąpiona strumieniem z licznymi mostami. Zabetonowany w latach 70. XX wieku i odtworzony 40 lat później układ wodny jest ośmiokilometrowym parkiem w środku miasta. Zreorganizowano w tym rejonie transport publiczny. W efekcie o 1,4% wzrosła liczba pasażerów w autobusach, a o 4,3% seulskim metrze (co oznacza ponad 400 tys. pasażerów dziennie). O 2,3% spadła liczba samochodów wjeżdżających do centrum. W dodatku, mimo likwidacji autostrady, ruch w mieście przyspieszył, co jest uznawane za realny przykład na prawdziwość tzw. paradoksu Braessa, który zakłada, że w pewnych warunkach zbudowanie nowej drogi wydłuży czas dojazdu z punktu A do punktu B.



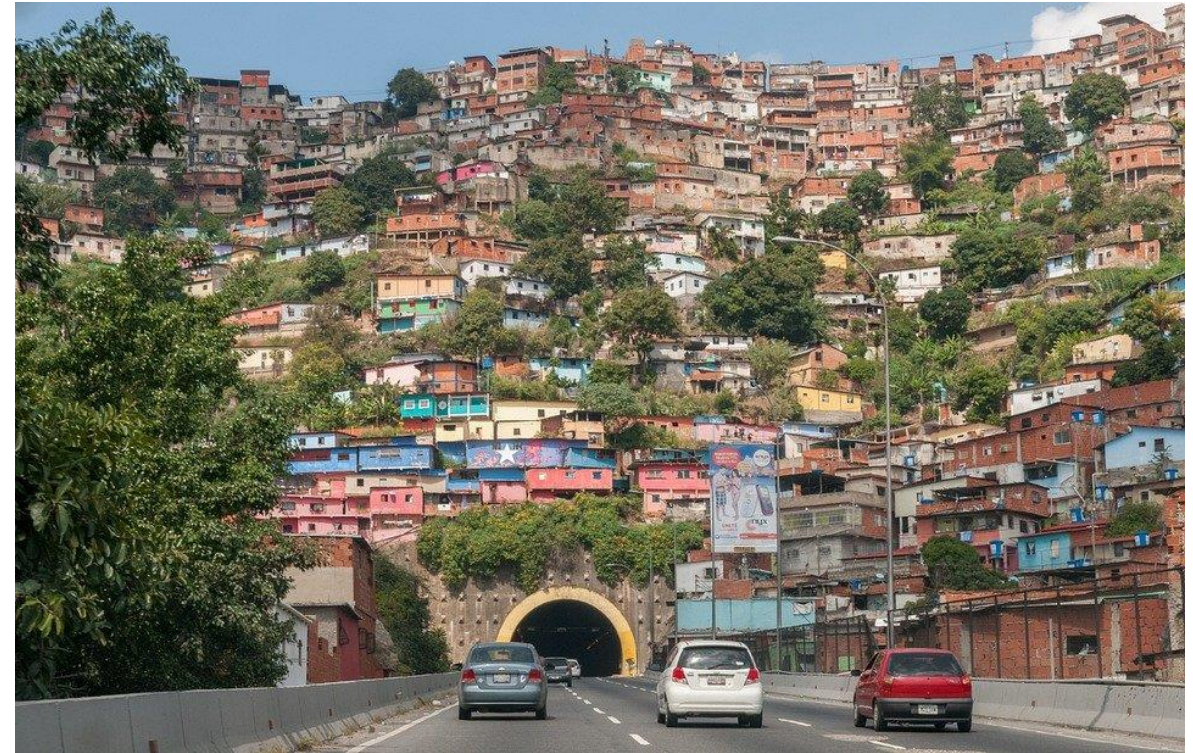
YORK (Anglia):

Żeby przeciwstawić się destrukcji wywołanej przez transport, trzeba mieć jasno określoną politykę. Władze Yorku ujęły ją w postaci „hierarchii użytkowników transportu”, zgodnie z którą potrzeby zaspokaja się w następującej kolejności: piesi, osoby z trudnościami w poruszaniu się, rowerzyści, użytkownicy transportu publicznego, użytkownicy motocykli i motorowerów, osoby przybywające w interesach i dostawcy, klienci i turyści przyjeżdżający samochodem i, wreszcie, pracownicy przyjeżdżający samochodem.

Realizację programu rozpoczęto w końcu lat 80. XX wieku. Dzisiaj York ma jeden z najwyższych w Anglii wskaźników udziału rowerów w strukturze ruchu, a jego historyczne centrum prosperuje i prezentuje lepiej niż centra innych miast w kraju.

CARACAS (Wenezuela):

Kryzys mobilności” jest jednym z elementów wykluczenia ubogich części Caracas. Mieszkańcy tracili wiele godzin na wspinanie się po stromych zboczach wzgórz dzielnicy San Agustin. Aby rozwiązać ten problem, rząd ogłosił plan budowy nowego systemu drogowego i linii autobusowych, co wiązałoby się z usunięciem niemal jednej trzeciej domów. Wówczas, wskutek nacisku środowiska uniwersyteckiego i miejskich aktywistów przeforsowano daleko mniej inwazyjne rozwiązanie. Otworzona w 2010 r. kolejka linowa z pięcioma stacjami powstała we współpracy państwowej spółki Metro Caracas i austriackiej firmy Doppelmayr. Metro Cable stało się niezwykle popularne, przewozi 1 200 osób na godzinę.



Źródło: <https://pixabay.com/photos/barrio-house-neighborhood-buildings-546244/>

KURTYBA (Brazylia):

Sieć Expressos Biarticulados jest namiastką szybkiej kolei miejskiej (lub metra) w tym niemal dwumilionowym mieście (aglomeracja liczy 3,6 mln osób). Integracja polega nie tylko na wyeliminowaniu dublujących się linii, ale i na możliwości bezpłatnego przesiadania się. Służy temu 21 terminali autobusowych, położonych w różnych dzielnicach miasta.



Są to wielkie zadaszone i wygrodzone kompleksy przystanków i towarzyszących im usług. Istnieją różne rodzaje autobusów, w tym międzydzielnicowe oraz obsługujące kierunki i trasy, których nie obejmuje sieć zintegrowana. Te ostatnie to pozostałość dawnej, prywatnej sieci autobusowej.



Źródło: Dansnguyen, CC0, via Wikimedia Commons

NOWY YORK (Stany Zjednoczone):

High Line Park wykorzystuje estakadę nieczynnej kolejki obsługującej kiedyś fabrykę i magazyny rozlokowane wzdłuż zachodniego brzegu Manhattanu. Opuszczona w latach 80. XX wieku została przekształcona w park miejski w latach 2006-2014. Był to pomysł grupy zapaleńców (Przyjaciół High Line), która w 1999 r. ochroniła kolejkę, niepotrzebną i zarośniętą samosiejkami, przed rozbiórką. Park „w chmurach” jest znakomitym przykładem naturalistycznego ogrodu, oddającego charakter roślinnej sukcesji. Jednocześnie jest odbiciem powrotu do idei holistycznego człowieka i jego potrzeb. W tej strefie miasto dosłownie i symbolicznie spowolniło.

LIZBONA (Portugalia):

Eksploracja zabytkowych wagonów bywa traktowana jako sposób na poprawę percepcji miasta i transportu publicznego. Na przełomie lat 80. i 90. XX wieku dokonano niemal całkowitej likwidacji sieci tramwajowej w mieście, ale – szczęśliwie – zdecydowano się zachować jej najbardziej charakterystyczny element: linie 28 i 87, przebiegające niespotykane wąskimi i stromymi ulicami. Tramwaje jeżdżą wolno i nieregularnie, ale i tak wypełniają je tłumy chętnych – nie tylko turystów. Są one normalnym elementem sieci transportowej miasta, na takich samych prawach jak autobusy. Są tym dla Lizbony, czym tramwaje linowe dla San Francisco. Przeszłość jest „towarem”, również nostalgiczny tramwaj.



Źródło: <https://pixabay.com/photos/tram-train-transportation-tramway-5621647/>



Źródło: <https://pixabay.com/photos/bremen-railway-station-railway-4719198/>

BREMA (Niemcy):

Węzeł integracyjny przed dworcem głównym - większość ulic przed budynkiem została uwolniona od ruchu samochodów. Przestrzeń placu przeddworcowego została udostępniona pieszym i środkom transportu publicznego. Na wschodniej połowie placu powstał układ równoległych wydłużonych przystanków z dworcem dla autobusów regionalnych i miejskich i 6 pasami tramwajowo-autobusowych. Na placu panuje intensywny ruch pojazdów – przejeżdża przez niego 60 par tramwajów i 24 pary autobusów na godzinę.



LUBLIN:

Jest jednym z miast, które do kwestii miejskiej mobilności podchodzą w sposób systemowy i konsekwentny, także w ramach długofalowej polityki miejskiej. W 2016 r. miasto przyjęło „Lubelskie Standardy Piesze. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie” wypracowane w ramach społecznego projektu „Miasto dla ludzi”. W dokumencie wskazano na potrzebę „promocji kultury chodzenia”, począwszy od podniesienia rangi transportu pieszego, po włączenie „myślenia nogami” w skalę planistyczną. Podkreślono - „transport pieszy jest wartością miasta i jest podstawowym sposobem poruszania się w mieście”. Miejską komórką odpowiedzialną za działania jest Zespół Mobilności Aktywnej.

Źródło: <https://pixabay.com/photos/lublin-the-old-town-poland-monument-2123718/>

POZNAŃ:

Dekadę temu dokonano tu pierwszej „modelowej” przebudowy niebezpiecznej ulicy Winogrody. W celu poprawy bezpieczeństwa przy przystankach powstały wysepki połączone bezpośrednio z chodnikiem, oddzielone od jezdni wysokim krawężnikiem. Samochody muszą je omijać i przejeżdżać przez torowisko po odjeździe tramwaju, o czym informują sygnalizacje świetlne przed przystankami. Torowisko znajduje się na środku ulicy, zatopione w asfalcie albo w trawie. Kierowcy do swojej dyspozycji mają zaś dwie jednokierunkowe jezdnie wyłożone tzw. cichą nawierzchnią. Poprawa bezpieczeństwa nastąpiła też dzięki sygnalizacji świetlnej na wlotach głównych ulic poprzecznych. Na ulicy pojawiło się nowe oświetlenie i ekrany akustyczne.



Źródło: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wolka.jpg>, (Łukasz Krajs - me!)

CHORZÓW:

Koegzystencja transportu publicznego i pieszych, wprowadzona w pierwszej dekadzie XXI wieku, to chorzowska ulica Wolności. Jest w zasadzie dwukilometrowym deptakiem, na którym pozostawiono wyłącznie linię tramwajową, co w dobry sposób ilustruje dopasowanie tego środka lokomocji do charakteru ograniczonego/uspokojonego ruchu.



GDYNIA:

Projekt modernizacji ulicy Abrahama, położonej w centrum miasta, wybrali mieszkańcy w budżecie obywatelskim. Chodniki zostały uwolnione od samochodów (o dwie trzecie zmniejszono liczbę miejsc postojowych), a dozwolona prędkość to 20 km na godzinę. Powstała przestrzeń współużytkowana – woonerf, w której nie rozdziela się jezdni i chodników. Te, stają się tym samym przestrzenią społeczną – miejscem spotkań i aktywności, a nie zadymioną, głośną i niebezpieczną arterią.

Źródło: <https://www.gdynia.pl/co-nowego,2774/gdynia-ma-swoj-woonerf,539214>



Źródło: <https://www.dabrowa-gornicza.pl/galerie/ulica-3-maja-w-nowym-swietle/>

DĄBROWA GÓRNICZA:

Ulica 3 Maja pomimo centralnego położenia traciła znaczenie i funkcję handlową. Istotne było wprowadzenie zmian sprzyjających uznaniu ulicy za przestrzeń atrakcyjną i bezpieczną. Testowanie nowej organizacji ruchu i zagospodarowania trwało trzy tygodnie. Po zakończeniu etapu testowania planowano przywrócenie wcześniejszych rozwiązań, jednakże pozytywny oddźwięk wpłynął na decyzję o wdrożeniu zmian. Efektem działań jest m.in. zwiększona funkcjonalność ulicy dla ruchu pieszego, uporządkowanie kwestii parkowania i dostaw towarów oraz wprowadzenie mebli miejskich, zieleni i oświetlenia.

SZCZECIN:

Idea przekształcenia alei Wojska Polskiego to kompleksowa zmiana walorów użytkowych i estetycznych śródmiejskiego odcinka ulicy. Warianty zaproponowane w ramach konkursu są efektem długofalowej polityki miasta odnośnie do rozwiązania problemów transportowych na obszarze rewitalizacji. W ramach włączenia społecznego w 2014 r. odbyły się warsztaty i spotkania dla mieszkańców, których tematem przewodnim była aleja. W 2015 r. opracowywano także analizy komunikacyjne dotyczące przekształcenia układu komunikacyjnego alei oraz przeprowadzono badania socjologiczne wśród ponad 1000 mieszkańców miasta, Śródmieścia i alei Wojska Polskiego, ale i wśród przedsiębiorców prowadzących tu działalność.



Źródło: <http://wojskapolskiego.szczecin.eu/galeria/>

ŁÓDŹ:

W 2016 r. w centrum Łodzi wprowadzono strefę „Tempo 30”. Ograniczenie prędkości obowiązuje na przecznicach ul. Piotrkowskiej. Wprowadzenie strefy to również pokłosie utworzenia tu w 2015 r. Parku Kulturowego. Uznano, że przy okazji zmniejszenia liczby znaków drogowych i ich wymiany na mniejsze zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości. Projekt zaprezentowany z prawej strony ukazuje kolejne, dyskutowane zmiany, m.in. wyłączenie Placu Wolności z ruchu.



Źródło: <https://uml.lodz.pl/czas-wolny/ulica-piotrkowska/>



Źródło: https://www.krakow.pl/aktualnosci/239392,26,komunikat,krakowska_tarcza_dla_mobilnosci.html?_ga=2.134986033.157708823.1603866212-1732013279.1603866212

KRAKÓW:

Oprócz Gdyni to Kraków należy do miast, które najszybciej włączyły się w działania, mające na celu wprowadzenie zasad zrównoważonego transportu. Kraków jako jedno z 200 miast należy do organizacji CIVITAS, zainicjowanej w 2002 r. przez Komisję Europejską, która ma dążyć do przebudowy struktury transportu miejskiego na bardziej sprzyjającą środowisku. W ramach tej inicjatywy Kraków podjął się monitorowania i wdrażania nowych rozwiązań na styku transportu i planowania miejskiego. Władze reagują też na „potrzeby chwili”, tworząc np. Tarczę dla Mobilności. W związku z pandemią i zmniejszeniem natężenia ruchu niektóre pasy dla samochodów mają zostać zastąpione tymczasowymi ścieżkami rowerowymi (rozwiązanie to wprowadzono m.in. w Berlinie, Paryżu i Budapeszcie).



Źródło: <http://rowery.um.warszawa.pl/veturilo>

WARSZAWA:

W 2012 r. wprowadzono system Veturilo. Operatorem wypożyczalni rowerów miejskich jest Nextbike. W Warszawie rowerzyści mają do dyspozycji 400 stacji i blisko 6000 rowerów. W ciągu minionych lat rowery wypożyczano ponad milion razy, system miał 785 tysięcy użytkowników. Średni czas wypożyczenia roweru w 2018 r. wyniósł 20 min. i 24 sek. Z systemu, z różną częstotliwością, korzystało ok. 25% mieszkańców miasta w wieku od 15 lat; 67% oceniło go dobrze. Tym niemniej wiele jeszcze pozostaje do zrobienia. W centralnej części Pragi-Północ wciąż nie ma ani jednego kompletnego ciągu wschód-zachód ani północ-południe (nie licząc rekreacyjnej ścieżki nad Wisłą).

WARSZAWA:

Nie ma większego znaczenia czy uznamy, że Dworzec Wschodni jest ładny, czy też brzydki. Rankingi, w których znajdował się na ostatnim miejscu, dotyczyły bardziej jego zaniedbania niż walorów stylistycznych. Po 10 latach od modernizacji można uznać, że pragmatyzm inwestycji modernizacyjnej i ... brak czasu nie zaprzepaścił walorów obiektu (szykowanego na Euro 2012).

Zachowano kubaturę dworca i dyspozycję brył, dostosowując strukturę przestrzenną do współczesnych wymagań i standardów obsługi podróżnych. Wyeliminowano także elementy niefunkcjonalne niespełniające wymogów.



Źródło:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Warszawa_Wschodnia_radek_ko%C5%82akowski.jpg, (Radek Kołakowski)



CENTRUM DORADZTWA
REWITALIZACYJNEGO
IRMiR

Dziękujemy za uwagę!

Kontakt:
cdr@irmir.pl

