

Pieszo i rowerem przez ulice

22 listopada 2020

W XXI wieku miasta stawiają na rozwój ruchu pieszego i rowerowego, a tzw. aktywna mobilność zyskuje na znaczeniu. Co to może dać mieszkańcom miast?



Warto zacząć od historii ze Stanów Zjednoczonych. Na zdjęciach przedstawiających miasta w USA na początku XX w. widać szerokie chodniki pełne pieszych. Amerykańskie lobby samochodowe to zmieniło. Rozwój motoryzacji w USA był wspomagany ogromnymi i kosztownymi kampaniami reklamowymi. Koncerny przekonywały, że samochód jest uosobieniem wolności (i był). W 1961 roku lobby samochodowe poszło dalej. W programie sponsorowanym przez DuPont (właściciela 23 proc. akcji General Motors) opowiedziano historię romansu Ameryki z motoryzacją. Kierowcę przedstawiono jako mężczyznę, a samochód jako Lizzie – nową dziewczynę w mieście. Ich znajomość z romansu przerodziła się w małżeństwo.

W latach 70. kryzys naftowy, zanieczyszczenie powietrza oraz malejące bezpieczeństwo ruchu drogowego sprawiło, że sytuacja zaczęła się zmieniać. Społeczeństwo zaczęło dostrzegać, że po mieście można chodzić, a nie tylko jeździć samochodem. Można się też poruszać rowerem. Mieszkańcy USA na nowo zaczęli

odkrywać aktywną mobilność.

Czym jest ta aktywna mobilność?. Trafną definicję przytoczył dr Piotr Kuropatwiński: to mobilność indywidualna, realizowana pieszo, przy pomocy roweru, albo innych niezmotoryzowanych środków transportu lub sposobów poruszania się (na rolkach, hulajnogach, deskach), nie zawsze wymagająca stosownej infrastruktury.

Z perspektywy ogółu mieszkańców miast będzie to najczęściej ruch rowerowy oraz pieszy. Przemieszczanie się pieszo czy rowerem jest w 100 proc. bezemisyjne. Dlatego to właśnie ruch pieszy i rowerowy powinien stanowić podstawę naszej mobilności.

W wyniku współpracy Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze oraz Fundacji ClientEarth Prawnicy dla Ziemi powstał raport „Pieszo i rowerem. Stan obecny i perspektywy rozwoju aktywnej mobilności w Polsce.” – Mieszkanki i mieszkańcy miast na całym świecie odkrywają na nowo uroki chodzenia pieszo. Przypomnieliśmy sobie również, że rower to nie tylko znakomity środek rekreacji, ale również wygodny środek lokomocji. Pandemia koronawirusa przyspieszyła propiesze i prorowerowe metamorfozy miast – mówi Marcin Chlewicki, współtwórca raportu z stowarzyszenia Miasto Jest Nasze.

Aktywna mobilność nieodłącznie wiąże się z urbanistyką oraz odpowiednim planowaniem przestrzennym. W dobrze zaplanowanym mieście (tzw. mieście zwartym) średnia długość dystansów, jakie musimy pokonywać jest niewielka. Sklep mieści się pod domem, przystanek autobusowy przy naszej ulicy, a szkoła za rogiem.

Istnieje wiele badań naukowych, które wskazują na związki pomiędzy emisjami z pojazdów mechanicznych (np. dwutlenku azotu – NO₂) a schorzeniami układu oddechowego. Spaliny samochodowe mogą prowadzić do zwiększenia liczby wielu chorób. Dane z Krakowa wskazują na przykład, że aż 40 proc.

gimnazjalistów cierpi na alergię, a dzieci które mieszkają blisko głównych traktów komunikacyjnych w mieście chorują częściej na astmę oskrzelową i alergiczny nieżyt nosa, niż ich rówieśnicy mieszkający z dala od ruchu samochodowego.

– W czterech polskich miastach – Katowicach, Krakowie, Warszawie i Wrocławiu – od wielu lat przekraczane są dopuszczalne normy stężeń szkodliwego dwutlenku azotu. Tymczasem większość przyjętych w tym roku programów ochrony powietrza dla poszczególnych województw nie zawiera działań, które pozwoliłyby na skuteczne i niezwłoczne rozwiązanie problemu emisji z transportu. A przecież rozwój ruchu rowerowego i pieszego – jeśli towarzyszyć mu będzie spadek liczby podróży samochodem – ma szansę nie tylko doprowadzić do spełnienia norm jakości powietrza, ale przede wszystkim zapewnić nam możliwość życia w czystym środowisku – mówi Iwona Bojadżijewa z Fundacji ClientEarth.

A co do znaczenia indywidualnej mobilności: z danych Światowej Organizacji Zdrowia wynika, że w ciągu ostatnich 40 lat populacja osób otyłych na świecie zwiększyła się prawie trzykrotnie. W Polsce 60 proc. obywateli ma nadwagę, a aż 25 proc. jest otyłych. W ciągu ostatnich lat odsetek dorosłych cierpiących na otyłość systematycznie rósł.

Prognozy nie są optymistyczne. W 2025 roku otyłych będzie już 26 proc. kobiet i 30 proc. mężczyzn. Nadmiar zbędnych kilogramów ma 31 proc. chłopców i 20 proc. dziewczynek w wieku szkolnym. Z otyłością zmagają się 13 proc. chłopców i 5 proc. dziewcząt (w ich przypadku, na szczęście, obowiązujący kanon atrakcyjności sprawia, że dbają o linię).

Ekspertki podkreślają, że oczywiste jest, iż ten problem nie wynika jedynie ze złego odżywiania. Instytut Żywności i Żywienia publikując w 2016 r. nową piramidę zdrowego żywienia uznał, że należy bardziej podkreślić wagę aktywności fizycznej. Dlatego zmodyfikował jej nazwę – nowa nosi nazwę Piramidy Zdrowego Żywienia i Aktywności Fizycznej.

Pandemia koronawirusa przyspieszyła globalny trend zmian na rzecz indywidualnej mobilności w wielu miastach świata. Miejscy urzędnicy podejmują szereg działań, by skłonić mieszkańców do aktywności fizycznej, pieszej, rowerowej czy hulajnogowej. Najczęściej wykorzystywane narzędzia to: zamykanie ulic dla samochodów – na stałe lub w weekendy (funkcjonujące już od dawna w Warszawie np. na Nowym Świecie), ograniczanie ruchu na niektórych ulicach tylko do lokalnego, wydzielanie z jezdni pasów dla rowerzystów lub pieszych, wprowadzanie ograniczeń prędkości do 30 km/h.

Te działania mogą być jednak znacznie szersze i bardziej kompleksowe. Najważniejsze jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu wszystkim niechronionym uczestnikom ruchu (w mieście, gdzie piractwo drogowe jest normą, nie sposób oczekiwać masowej zmiany zachowań komunikacyjnych).

Projektowanie ruchu w miastach powinno być uniwersalne, czyli takie, aby wprowadzane rozwiązania mogły być użytkowane przez wszystkich użytkowników przestrzeni publicznych w możliwie największym stopniu, bez potrzeby dodatkowej adaptacji.

Należy zadbać o jakość nawierzchni dla pieszych i rowerzystów, dostosowywać ulice do potrzeb transportu rowerowego, tworzyć miejsca do bezpiecznego przechowywania rowerów o wysokim standardzie (miejskie stojaki rowerowe, bezpieczne parkingi dla rowerów w zakładach pracy i na osiedlach), uwalniać chodniki od nielegalnie parkujących samochodów, dostosowywać szerokość chodników do potoków ruchu pieszego, poszerzać je na narożnikach ulic, dzięki czemu piesi czekający na przejście przez skrzyżowania mają do dyspozycji więcej miejsca i podnosi się ich poczucie bezpieczeństwa.

Ustawienia cykli sygnalizacji świetlnej powinny zapewniać priorytet dla pieszych i rowerzystów, a długość zielonego światła powinna być dostosowana do tempa pieszych, którzy przemieszczają się najwolniej, czyli osób starszych. Ważne jest też tworzenie ulic łączących funkcje ulicy, deptaku,

parkingu i miejsca spotkań mieszkańców, a także ograniczanie ruchu samochodowego w okolicy szkół.

Pojawiają się także i propozycje bardziej kontrowersyjne, jak ograniczenie stosowania żółtych przycisków lub innych rozwiązań wymuszających zielone światło dla pieszych tylko do wyjątkowych przypadków. Albo likwidowanie kładek dla pieszych i przejść podziemnych (ponoć dyskryminują osoby o ograniczonej mobilności i są niewygodne – co jednak nie występuje w przypadku stosowania wind).

Władze polskich miast mają wiele narzędzi, aby wspierać rozwój ruchu pieszego i rowerowego. Niestety, z nielicznymi wyjątkami, wciąż realizują politykę amerykańskich lobbystów samochodowych, która nie tylko nie odpowiada wyzwaniom naszych czasów, ale jest szkodliwa dla naszego zdrowia.

Inna sprawa, że w Polsce, gdzie panuje zawsze terror mocniejszych użytkowników dróg wobec słabszych (kierowcy terroryzują rowerzystów, a rowerzyści pieszych), trudno będzie o zapewnienie w miarę bezkonfliktowego współistnienia wszystkich tych grup.

Autorstwo: AL

Zdjęcie: [StockSnap](#) (CC0)

Źródło: [Trybuna.info](#)