

MIASTO JEST NASZE

ClientEarth[®]
Prawnicy dla Ziemi

PIESZO I ROWEREM PRZEZ MIASTO

**STAN OBECNY I PERSPEKTYWY
ROZWOJU AKTYWNEJ
MOBILNOŚCI W POLSCE**



Spis treści

Wprowadzenie	3-4
Czym jest aktywna mobilność?	5-8
Czyste powietrze ważne dla zdrowia	9-10
Epidemia otyłości	11-12
Korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego	13
Inne korzyści	14
Aktywna mobilność w Polsce i na świecie	15
Kraków	16-17
Gdańsk	18
Kalisz	19-20
Wrocław	21
Wiedeń	22
Warszawa	23-25
Co możemy zrobić dla rozwoju aktywnej mobilności	26-29

Wprowadzenie

W XXI wieku wiele miast na świecie stawia na rozwój ruchu pieszego i rowerowego, a aktywna mobilność zyskuje na znaczeniu. Czym właściwie jest aktywna mobilność i co może dać nam i miastom, w których żyjemy?

Zacznijmy od historii wprost ze Stanów Zjednoczonych. Oglądamy zdjęcia przedstawiające miasta na początku XX wieku. Widzimy szerokie chodniki pełne... pieszych. Pośród nich przemykają rowerzyści. Pojazdów – wozów czy samochodów jest niewiele. Jednak z czasem, gdy aut na drogach było coraz więcej, zaczęło również dochodzić do wypadków. Piesi stanowili trzy czwarte ofiar wypadków drogowych. Mieszkańcy chcieli bezpieczeństwa. W 1923 r. 42 tys. mieszkańców Cincinnati poparło petycję nakazującą montaż w każdym samochodzie urządzenia ograniczającego prędkość do 25 mil/h (ok. 40 km/h). W gazetach pojawiały się rysunki przedstawiające bogatych kierowców w luksusowych samochodach przejeżdżających dzieci z klasy robotniczej.

Amerykańskie lobby samochodowe nie pozostało bierne. Dzięki jego naciskom do przepisów wprowadzono wykroczenie polegające na przechodzeniu przez pieszych w niedozwolonym miejscu (zostało z nami do dziś). W prasie zaczęły pojawiać się inspirowane przez koncerny motoryzacyjne teksty obwiniające pieszych za wypadki. Sędzia zajmujący się takimi sprawami wspominał w 1924 r., że nagle pojawiła się moda na obwinianie pieszych za 70-90% wypadków. Wszystko po to, aby zmniejszać winę



Fot. Ulica Chicago w 1903 r. State St., Chicago, Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C.

kierowców i wprowadzać zmiany prawne na niekorzyść pieszych. Sędzia W. Bruce Cobb podsumowywał to gorzko i przyznał, że kierowca wygrał z pieszym rywalizację o korzystanie z ulic.

Rozwój motoryzacji w Stanach Zjednoczonych był wspomagany ogromnymi i kosztownymi kampaniami reklamowymi. Koncerny przekonywały, że samochód jest uosobieniem wolności. W 1961 roku poszły o krok dalej. W programie sponsorowanym przez DuPont (właściciela 23% 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. Branża lobbowała również na rzecz zmiany przepisów. Prawo drogowe dla Nowego Jorku stworzyła komisja, której przewodził właściciel salonu Cadillaca.

Jednak kryzys naftowy lat 70. i zanieczyszczenia powietrza powodowane przez masową motoryzację zachwiały wiarą w samochód jako środek mobilności przyszłości. Znaczenie miał również spadający problem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Np. w latach 70. w Holandii czy w Szwecji na drogach masowo ginęły dzieci. W 1970 r. na szwedzkich drogach życie straciło 58 dzieci w wieku do 7 lat (dla porównania w 2012 r. – tylko jedno) [1].

Powoli przypominaliśmy sobie, że od zarania dziejów podstawowym sposobem przemieszczania się było „per pedes” – pieszo. Coraz więcej osób zaczęło zastanawiać się, jak to się stało, że chodzenie po mieście stało się ekstrawagancją. A i rower ponownie zaczął zyskiwać na znaczeniu jako środek lokomocji, a nie tylko rekreacji. Zmiany zaczęły się w miastach zachodniej Europy i początkowo nierzadko budziły kontrowersje. Jednak dowodem zachodzącej przemiany były protesty mieszkańców przeciw polityce miast stawiającej na indywidualny transport samochodowy. W Kopenhadze oburzenie mieszkańców wzbudził pomysł budowy trasy szybkiego ruchu wzdłuż uwielbianych przez mieszkańców jezior rozdzielających starą część miasta od nowej. W latach 70. Duńska Federacja Rowerowa odnotowała ogromny przyrost nowych członkiń i członków.

Ten trend dociera także do Polski. O ile poczynając od lat 90. bogacenie się społeczeństwa oraz wyobrażenia dot. stylu życia bazujące na amerykańskiej popkulturze doprowadziły do gwałtownego przyrostu liczby samochodów, o tyle od niedawna – po okresie zachłyśnięcia się indywidualną motoryzacją – coraz więcej osób zaczyna dostrzegać wady takiego podejścia.

[1] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/szwecja-zmierza-do-zera-na-drogach-47076.html>

Czym jest aktywna mobilność?

Trafną definicję aktywnej mobilności przytoczył dr Piotr Kuropatwiński [2]. Zgodnie z nią jest 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), nie zawsze wymagająca dedykowanej infrastruktury*.

A zatem z naszej perspektywy będzie to najczęściej:

- **ruch rowerowy** - o którym w przestrzeni publicznej mówi się często i który jest rozwijany (realnie albo przynajmniej deklaratorywnie),
- **ruch pieszy** - o którym w przestrzeni publicznej dopiero zaczyna się mówić.

Ale właściwie po co zajmować się rowerami czy chodzeniem? Przecież zwykle poruszamy się w obrębie alternatywy samochód – transport zbiorowy. Zwolennicy aut wskazują na wygodę i komfort. Entuzjaści transportu publicznego podkreślają jego ekologiczność, efektywność oraz sprawność. **Jednak to właśnie pomijana do tej pory aktywna mobilność jest najlepsza dla środowiska i dla nas samych.**



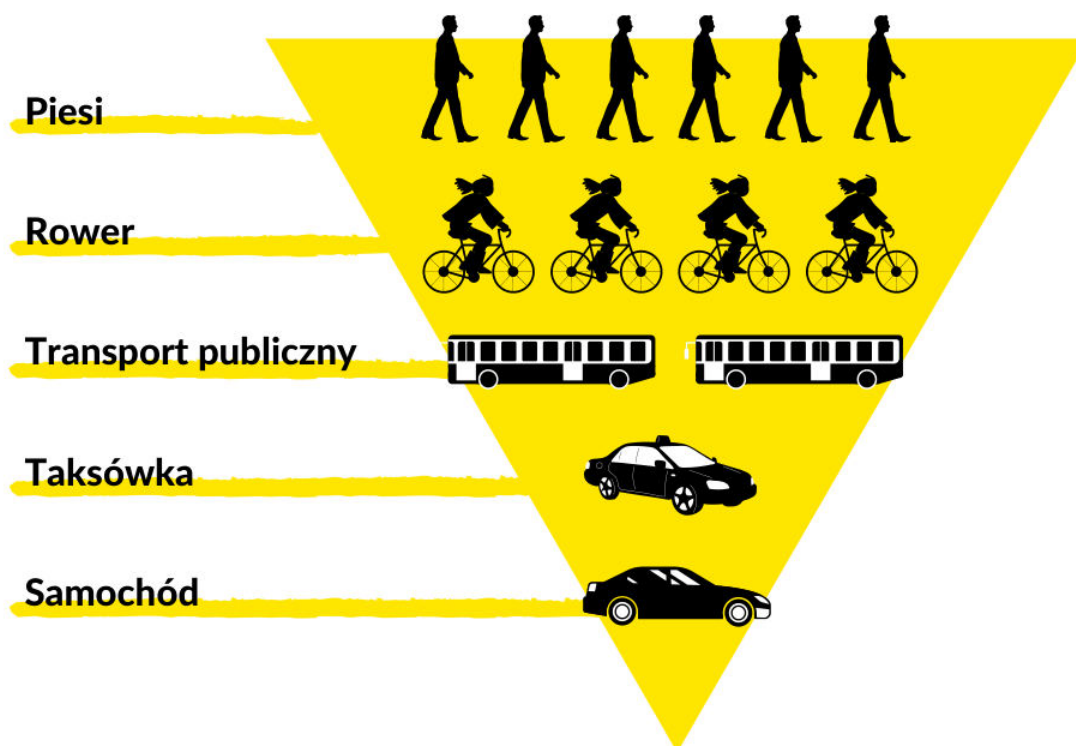
Fot. (po lewej) stojaki na rowery na ulicy, Kraków, Anna Kotowska; (po prawej) Warszawa, Piesza Masa Krytyczna.

[2] <http://www.miaστοitransport.il.pw.edu.pl/Kuropatwi.pdf>

Jedynie przemieszczanie się pieszo czy rowerem jest w 100% bezemisyjne.

Przykładowo jazda pociągiem skutkuje wyemitowaniem 14 g CO₂ na pasażerokilometr, a autobusem 68 g CO₂ na pasażerokilometr. Oczywiście dużo gorszy dla środowiska wybór to samochód – wyemitujemy wówczas 104 g CO₂ na pasażerokilometr. **Dlatego to właśnie ruch pieszy i rowerowy powinny stanowić podstawę naszej mobilności.**

Doskonale pokazuje to tzw. odwrócona piramida mobilności zaprezentowana w 2011 r. przez kopenhaskie stowarzyszenie Bicycle Innovation Lab.



Rys. odwrócona piramida mobilności, na podst. opracowania kopenhaskiego stowarzyszenia Bicycle Innovation Lab.

Jej celem było wskazanie podejścia do planowania miejskiego i urbanistycznego, które nadaje priorytet aktywnej mobilności. Wyraźnie widać, że podstawowym środkiem mobilności powinno być przemieszczanie się pieszo i jazda na rowerze. Pośrodku piramidy znajdują się transport zbiorowy i taksówki. Na samym końcu wskazany został samochód (i samolot, bo piramida nie dotyczyła wyłącznie mobilności miejskiej).

Aktywna mobilność nieodłącznie wiąże się z urbanistyką oraz planowaniem przestrzennym. W mieście zwartym średnia długość dystansów, jakie pokonujemy jest mniejsza. Sklep mieści się pod domem, przystanek autobusowy przy naszej ulicy a szkoła

za rogiem. W konsekwencji większą część podróży będziemy mogli pokonać pieszo lub rowerem. Przyjmuje się, że optymalny dystans do przejścia to 1,5-2 km, a do przejechania rowerem 6-8 km. W obu przypadkach podróż powinna zająć ok. 15-20 min. Dlatego ważna jest odległość do celów naszych codziennych podróży. Ubiegając się z sukcesem o kolejną kadencję mera Paryża, Anne Hidalgo przedstawiła koncepcję piętnastominutowego miasta. Zgodnie z tą wizją, przez zapewnienie każdemu mieszkańcowi podstawowych usług w odległości 15 minut od miejsca zamieszkania, Paryż stałby się dużo wygodniejszym miejscem do życia.

Podobną koncepcję w samorządowej kampanii wyborczej w 2018 r. przedstawiło warszawskie Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze. Program „5-10-15” był wizją miasta, w którym każdy mieszkaniec Warszawy miałby maksymalnie: 5 minut pieszo do przystanku transportu publicznego, 10 minut pieszo do terenu zieleni urządzonej i 15 minut pieszo do placówki oświatowej, biblioteki, ośrodka zdrowia i domu kultury.



Rys. Miasto Jest Nasze.

Świadomość tego, że należy rozwijać aktywną mobilność rośnie. Chęć upowszechnienia roweru jako narzędzia mobilności doprowadziła do przyjęcia w 2009 r. przez kilkadziesiąt miast tzw. Karty Brukselskiej (z miast polskich były to Gdańsk, Kraków i Łódź). Jej sygnatariusze zobowiązali się m. in. do zwiększenia udziału komunikacji rowerowej w ruchu miejskim do 15% oraz zmniejszenia o 50% ryzyka wypadków z udziałem rowerzystów do 2020 r. Warto jednak zwrócić uwagę, że niemożliwe będzie osiągnięcie zakładanych celów – rośnie liczba wypadków z udziałem rowerzystów (co jest związane m. in. ze wzrostem ruchu rowerowego). Jednak ruch rowerowy w żadnym z miast nie osiągnął udziału 15%. Przykładowo we Wrocławiu w 2018 r. wynosił zaledwie 6%.

Również piesi zyskują głos. Kilkanaście organizacji z całej Polski, którym na sercu leży los pieszych powołało w 2018 r. Federację Piesza Polska. Zdaniem władz organizacji temat ruchu pieszego był dotąd w naszym kraju marginalizowany. Dlatego Federacja uznała za konieczne działania na rzecz bezpieczeństwa i komfortu pieszych w Polsce. Z kolei w Warszawie szereg lokalnych organizacji regularnie organizuje przemarsze Pieszej Masy Krytycznej (wzorowane na rowerowej masie krytycznej).

Podczas pierwszej Pieszej Masy organizatorzy zaprezentowali **Tezy Piesze**:

1. Szerokie, równe chodniki wolne od przeszkód.
2. Wyznaczenie przejść dla pieszych tam, gdzie brakuje ich pieszym.
3. Znaczące zwiększenie wydatków na pieszych.



Fot. I Masa Krytyczna, wrzesień 2017, Warszawa, Miasto Jest Nasze.

Czyste powietrze ważne dla zdrowia

Transport oddziałuje w bardzo istotny sposób na jakość powietrza w mieście. Chodzenie czy jeżdżenie na rowerze są pod tym względem bezkonkurencyjne, bo to w zasadzie w 100% bezemisyjne sposoby przemieszczania się.

Tymczasem inne rodzaje transportu, zwłaszcza indywidualna motoryzacja, w znacznej mierze wpływają na jakość powietrza w mieście. Istnieje pokaźny korpus badań naukowych, które wskazują na związki pomiędzy emisjami z transportu (np. dwutlenku azotu – NO₂) a schorzeniami układu oddechowego [3]. Samochodowe spaliny mogą prowadzić do zwiększenia zachorowań na astmę. Dane badaczy z Krakowa wskazują, że aż 40% 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 [4].

Spaliny z silników Diesla zostały też uznane za czynnik o działaniu rakotwórczym [5], ponadto mają negatywny wpływ na rozwój i funkcjonowanie układu nerwowego. Jakkolwiek ogromne nadzieje pokładane są w procesie elektryfikacji transportu, to warto mieć na uwadze, że obecna struktura naszej energetyki oparta w dużej mierze na spalaniu paliw kopalnych zmniejszy ewentualne globalne korzyści z elektryfikacji transportu samochodowego.

Dużo korzystniej pod względem wpływu na jakość powietrza plasuje się transport zbiorowy. Niezależnie jednak od formy (m. in. autobus, tramwaj, metro czy pociąg) czy od sposobu zasilania pojawia się problem emisyjności, np. spalin z silników Diesla, którymi najczęściej zasilane są autobusy (mając oczywiście na uwadze, że skala tych zanieczyszczeń w przeliczeniu na pasażera jest dużo mniejsza niż w przypadku przemieszczania się samochodem).

[3] Więcej: <http://kosmos.icm.edu.pl/PDF/2016/573.pdf> lub <http://smog.imgw.pl/content/health>.

[4] <https://oko.press/dwa-razy-wiecej-chorych-w-20-lat-zanieczyszczone-powietrze-wpedza-nas-w-alergie-i-astme/>

[5] https://www.iarc.fr/wp-content/uploads/2018/07/pr213_E.pdf

Jak zauważa Iwona Bojadżijewa, rzeczniczka kampanii Czyste Powietrze w Fundacji ClientEarth Prawnicy dla Ziemi: – 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.**



Fot. prototypowanie przyjaznej przestrzeni pod Rotundą, Warszawa, Miasto Jest Nasze.

Epidemia otyłości

Z danych Światowej Organizacji Zdrowia wynika, że w ciągu ostatnich 40 lat populacja osób otyłych na świecie zwiększyła się prawie trzykrotnie. W Polsce 60% obywateli ma nadwagę, a aż 25% jest otyła.

W ciągu ostatnich lat odsetek dorosłych cierpiących na otyłość systematycznie rósł. Co gorsza, prognozy nie są optymistyczne. W 2025 roku otyłych będzie już 26% kobiet i 30% mężczyzn. Nadmiar zbędnych kilogramów ma 31% chłopców i 20% dziewczynek w wieku szkolnym. Z otyłością zmagają się już 13% chłopców i 5% dziewczynek. Ekspert zauważyli, że problem ten nie wynika tylko ze złego odżywiania się. Instytut Żywności i Żywienia publikując w 2016 r. nową piramidę zdrowego żywienia uznał, że należy podkreślić wagę aktywności fizycznej. Dlatego zmodyfikował jej nazwę. W przeciwieństwie do poprzedniej wersji z 2009 r., nowa nosi nazwę Piramidy Zdrowego Żywienia i Aktywności Fizycznej. Tak też jest przedstawiana w przedszkolach oraz klasach I–III szkół podstawowych.

Jak wykazali naukowcy nie wystarczy bowiem sama zdrowa zbilansowana dieta: — **Poza żywieniem, dla naszego zdrowia bardzo ważna jest też codzienna aktywność fizyczna, co najmniej 30-45 minut. Łącznie z dobrze zbilansowaną dietą pozwala ona zapobiec m. in. rozwojowi bardzo niebezpiecznej dla naszego zdrowia nadwagi i otyłości** — komentował prof. Mirosław Jarosz z IŻiŻ [6].

Badania naukowe są jasne — najskuteczniejszym remedium na otyłość jest odpowiednia dieta połączona ze zwiększeniem wydatkowania energii poprzez systematyczną aktywność fizyczną. Regularna aktywność powoduje m. in. zmniejszenie ilości tkanki tłuszczowej i zwiększenie beztłuszczowej masy ciała, reguluje występujące często w otyłości zaburzenia metaboliczne oraz wpływa na obniżenie we krwi poziomu lipidów (cholesterolu i triglicerydów) [7]. Co istotne, powinna też być dostosowana do naszych możliwości. W zupełności wystarczy spokojna jazda rowerem do pracy lub codzienny spacer rano i wieczorem - np. wysiadanie z autobusu o przystanek wcześniej lub dalej od domu lub pracy.

[6] <http://www.izz.waw.pl/strona-gowna/3-aktualnoci/aktualnoci/555-naukowcy-zmodyfikowali-zalecenia-dotyczace-zdrowego-zywienia>

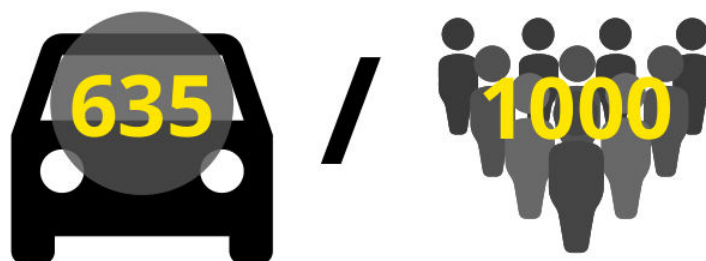
[7] <https://ncez.pl/aktywnosc-fizyczna/dzieci-i-mlodziez/wplyw-aktywnosci-fizycznej-na-mase-ciala----->

Nie ulega wątpliwości, że jednym z istotnych czynników epidemii otyłości poza wzrostem zamożności społeczeństwa i większą dostępnością wysokoprzetworzonego, kalorycznego jedzenia jest również wzrost popularności indywidualnej motoryzacji w Polsce, który najlepiej obrazuje wzrost liczby samochodów: **od 137 pojazdów na 1000 mieszkańców w 1990 r. do 635 w 2019 r.** (dane GUS).

Polska jest jednym z najbardziej zmotoryzowanych państw w Unii Europejskiej! Wg Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów **jesteśmy na 5. miejscu, a z dużych państw wyprzedzają nas tylko Włochy. Niemcy, państwo w którym funkcjonuje potężny narodowy sektor motoryzacyjny, są dopiero na 10. miejscu** [8].

W tym kontekście nie powinien dziwić smutny paradoks, który można zaobserwować w USA. Kraj o jednym z największych rynków branży fitness na świecie, jest jednocześnie państwem, którego społeczeństwo trapi poważny problem otyłości oraz innych chorób cywilizacyjnych. A to w Stanach Zjednoczonych właśnie samochód jest nie tylko podstawowym narzędziem mobilności, ale też de facto elementem amerykańskiej tożsamości. Poza większymi miastami, drogi w USA są budowane bez chodników, co nie skłania do przemieszczania się pieszo.

Wreszcie, naszej uwadze nie powinien też umknąć wpływ chodzenia czy jazdy rowerem na nasz dobrostan psychiczny. Tak jak każdy rodzaj aktywności fizycznej, tak również aktywna mobilność pozytywnie wpływa na nasz nastrój, a do tego jest to zawsze ruch na świeżym powietrzu, co szczególnie teraz – w czasie pandemii koronawirusa – ma niebagatelne znaczenie.



Rys. liczba aut przypadających na 1000 mieszkańców w Polsce, 2019 r., GUS.

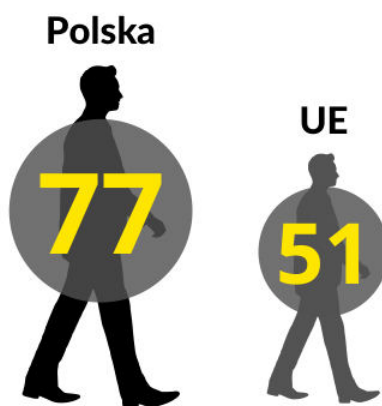
[8] <https://www.acea.be/statistics/tag/category/vehicles-per-capita-by-country/>

Korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego

W czerwcu 2020 r. Komisja Europejska poinformowała, że w mało chlubnej unijnej statystyce ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców nasz kraj „awansował” z 5. na 3. miejsce od końca. Gorzej jest już tylko w Bułgarii i Rumunii.

Polska z 77 ofiarami na milion mieszkańców coraz bardziej oddala się od unijnej średniej, która wyniosła 51 ofiar na milion. Przekładając to na konkrety: w ubiegłym roku w wypadkach zginęło w Polsce 2909 osób — o 47 więcej niż 2018 r. Życie traciło średnio prawie 8 osób dziennie. Nasi piesi — co jest wyjątkiem w skali Unii Europejskiej — nie mają pierwszeństwa przed wejściem na przejście.

W kontekście fatalnej sytuacji w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, aktywna mobilność powinna być postrzegana jako szansa, a jej rozwój może być dodatkowym argumentem na rzecz intensyfikacji działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednocześnie poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest warunkiem koniecznym rozwoju aktywnej mobilności.



Rys. liczba ofiar wypadków drogowych w Polsce (na milion mieszkańców), Komisja Europejska, czerwiec 2020 r.

Inne korzyści

Rozwój aktywnej mobilności i zwiększenie jej udziału w „modal-split” (tj. podziale poszczególnych środków transportu zgodnie z ich udziałem w wykonywanych podróżach) oznacza również mniejsze koszty funkcjonowania miasta.

Budowa i utrzymanie infrastruktury drogowej są o wiele droższe niż ma to miejsce w przypadku infrastruktury pieszej czy rowerowej. Jednocześnie efektywność samochodowego transportu indywidualnego w mieście jest niezwykle niska – samochód jest używany tylko przez niewielką część dnia, a przez większość stoi. W efekcie ponosimy opłaty za postój pojazdu w określonym miejscu (np. garaż lub parking). Wreszcie, użytkowanie samochodu jest o wiele bardziej kosztowne (wydatek na zakup, utrata wartości, paliwo, ubezpieczenia czy naprawy) niż wybór roweru lub poruszania się pieszo (co w najgorszym wypadku oznaczać będzie przyspieszenie zużycia butów).

Bardzo istotna jest również oszczędność czasu. Aktywna mobilność to koniec stania w korkach. Rower, nawet w przypadku kilkukilometrowych tras, zwykle jest szybszym środkiem transportu niż samochód (szczególnie, gdy uwzględnimy czas poszukiwania miejsca parkingowego dla samochodu). Co istotne, aktywna mobilność w większości wypadków nie będzie wymagała poświęcania dodatkowego czasu, a na dodatek dzienną porcję aktywności fizycznej otrzymamy za darmo i w pakiecie jako dodatek do i tak koniecznego codziennego przemieszczania się.

W tym kontekście bardzo często pojawia się argument pogody oraz zniechęcającej do aktywnej mobilności zimą. **Tymczasem szczególna popularność rowerów w Amsterdamie czy Kopenhadze, a nie na przykład w ciepłej Hiszpanii czy Włoszech dowodzi, że pogoda nie musi stanowić przeszkody w wyborze roweru.** Właściwy ubiór, odpowiednia infrastruktura i jej zimowe utrzymanie, a dodatkowo powodowane kryzysem klimatycznym coraz cieplejsze i mniej śnieżne zimy to tylko kilka czynników, które przekonują rosnące w Polsce grono miejskich cyklistów do wyboru roweru także zimą.

Aktywna mobilność w Polsce i na świecie

Pandemia koronawirusa przyspieszyła globalny trend zmian na rzecz aktywnej mobilności w miastach takich jak m. in. Paryż, Mediolan, Nowy Jork, Tirana, Budapeszt. Podejmują one szereg działań, takich jak:

- 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 (np. strefa Tempo 30),
- rozwijanie przestrzeni współdzielonych (np. woonerfów).



Fot. zamknięta dla ruchu Grand Concourse, Bronx (Nowy Jork), David 'Dee' Delgado/Gothamist.

Kraków

Globalna potrzeba dystansu społecznego oraz obawy przed podróżowaniem środkami transportu publicznego sprawiły, że także Kraków podjął nadzwyczajne środki na rzecz wspierania ruchu pieszego i rowerowego.

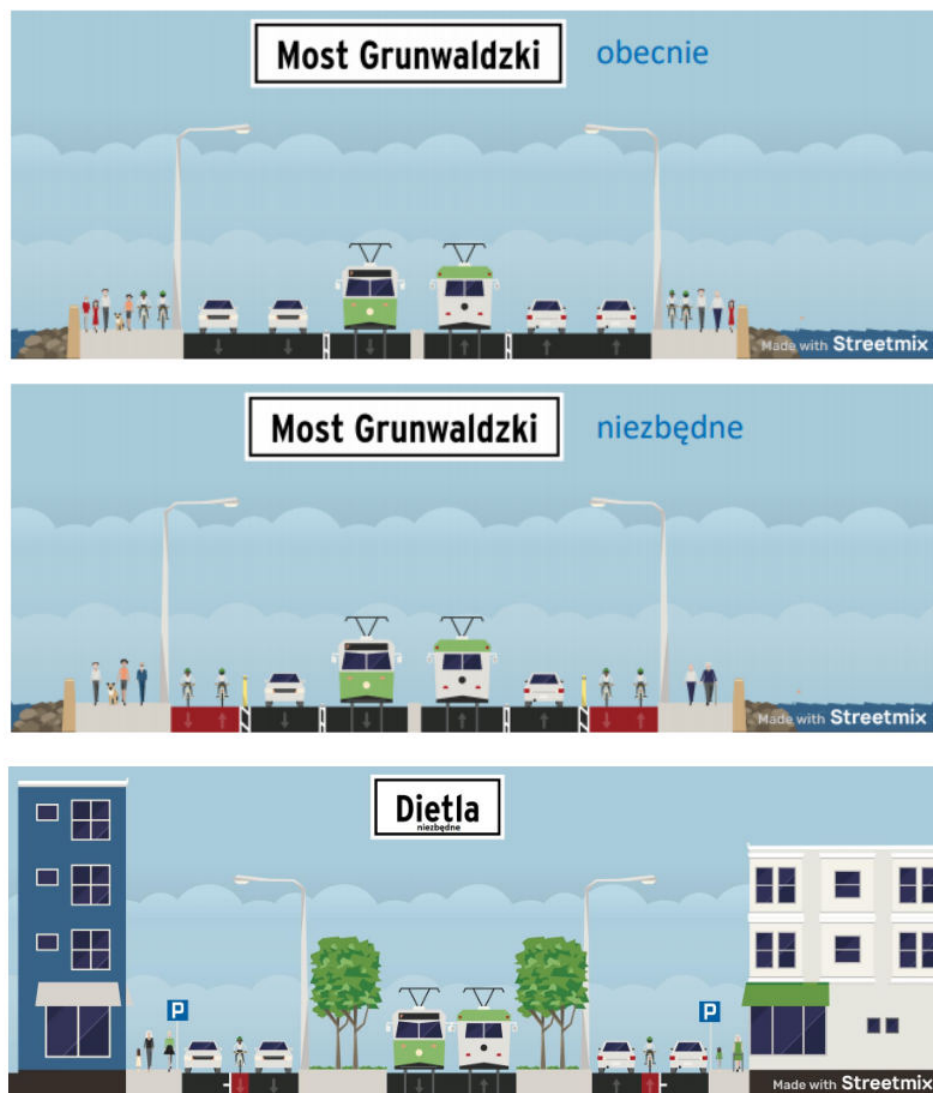
Dawna stolica Polski od lat podejmowała różnorodne działania na rzecz rozwoju aktywnej mobilności. Jednocześnie Kraków jest jednym z tych miast, które zintensyfikowały wcześniej prowadzone działania oraz wprowadziły nowe inicjatywy w związku z pandemią koronawirusa. Nazwano je **Krakowską Tarczą dla Mobilności**.

Kraków uczciwie zdefiniował wyzwanie w obszarze polityki transportowej wskazując, że potrzebne jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej centrum, ponieważ przed pandemią 75% osób przyjeżdżało do niego komunikacją miejską, rowerem lub pieszo. Urzędnicy trafnie zauważyli, że w ciasnym centrum nie ma wystarczającej ilości miejsca dla samochodów. **Dlatego Krakowska Tarcza dla Mobilności zakładała:**

- wytyczenie 7 km tymczasowych dróg dla rowerów na pasach ruchu dla samochodów, których wykorzystanie z uwagi na pandemię koronawirusa spadło,
- przyspieszanie wprowadzenia planowanych wcześniej pasów rowerowych,
- poszerzanie zbyt wąskich chodników, na których nie możliwe było stosowanie zasad dystansowania społecznego,
- wdrożenie organizacji ruchu redukującej ruch tranzytowy, ale zapewniającej dojazd do każdego punktu obszaru śródmiejskiego.

Co istotne Kraków wyraźnie zdefiniował swój cel, jakim jest przekonanie sprawnych osób do poruszania się pieszo i na rowerze, żeby zrobić miejsce w samochodach i komunikacji miejskiej dla mniej sprawnych, w tym starszych i z ograniczoną mobilnością.

Nie dysponujemy jeszcze kompleksowymi danymi obrazującymi efekty wprowadzenia Tarczy, jednak dane z kilkunastu liczników rowerowych z września br. wskazują wzrost ruchu rowerowego o 27% w dni powszednie i o 62% w weekendy, w stosunku do 2019 r. Dane zebrane w ciągu ostatnich miesięcy pokazują wzrost popularności rowerów, ale też zmianę zachowań kierowców – ruch samochodów jest mniejszy [9].



Rys. Krakowska Tarcza dla Mobilności, www.krakow.pl.

[9] https://www.krakow.pl/aktualnosci/244084,1912,komunikat,przyzwyczajenia_transportowe_krakowian_zmieniaja_sie.html

Gdańsk

Również władze Gdańska z powodu pandemii przedstawiły pakiet działań na rzecz aktywnej mobilności nazwany „Gdańskiem Mobilnym”.
Objął on:

- zwężenie jezdni,
- utworzenie pasów rowerowych oraz drogi rowerowej w jezdni,
- likwidację przycisków przy przejściach dla pieszych,
- wprowadzanie stref zamieszkania.

Środowiska aktywistów miejskich z Trójmiasta uważają jednak, że duża część z wprowadzonych już zmian była nastawiona jedynie na efekt medialny. Korekty wprowadzono tam, gdzie w żaden sposób nie wpłynęły na ruch samochodowy albo tam, gdzie ruch pieszych lub rowerzystów był niewielki.



Fot. ul. Wajdeloty deptakiem, czerwiec 2020 r., Gdańsk, Dominik Paszliński, www.gdansk.pl.

Kalisz

Działania na rzecz aktywnej mobilności to nie tylko domena największych miast. Niespełna 100-tysięczny Kalisz udowadnia, że zamiast wielkich projektów, warto stawiać na organiczną, wieloletnią pracę, a zmiany powinny obejmować również tak prozaiczne fragmenty miejskiej przestrzeni jak materiały, z których budowane są chodniki.

W Kaliszu, zarządzeniem prezydenta miasta uchwalono standardy dla projektantów, wykonawców i zarządców infrastruktury dla pieszych. Zgodnie z tym dokumentem nawierzchnia chodnika może być budowana wyłącznie z szerokich, niefazowanych płyt chodnikowych, kamiennych lub betonowych o wymiarach 50 na 50 cm. Władze Kalisza podkreślają, że tylko chodnik z płyt tworzy przestrzeń wygodną dla wszystkich. Jest wygodny dla osób w każdym wieku, w każdym obuwiu (jak choćby szpilki), dla pchających wózek dziecięcy, niepełnosprawnych ruchowo, ciągnących walizkę czy torbę na zakupy. W trosce o bezpieczeństwo osób niewidomych i niedowidzących wprowadzono również obowiązek umieszczania wzdłuż krawężnika półmetrowego pasa z tzw. płyt ostrzegawczych wskazującego niewidomym, że chodnik się kończy.



Fot. płyty ostrzegawcze wskazujące niewidomym, że chodnik się kończy, Kalisz, Arkadiusz Pacholski.

Odejście od niewygodnej kostki brukowej tak tłumaczył Grzegorz Sapiński, ówczesny prezydent Kalisza: – *Każdego dnia sto tysięcy kaliszan w trakcie przemieszczania się po mieście piechotą robi kilkaset tysięcy kilometrów. Chcemy, żeby chodzenie ulicami sprawiało im przyjemność, a nie by było źródłem codziennej udręki. Cieszę się, że właśnie w Kaliszu zaczyna się chodnikowa kontrrewolucja, przywracająca porzucony po roku 1989 dobry zwyczaj budowania chodników wyłącznie z płyt chodnikowych* [10].

Szerokie płyty chodnikowe jako najwygodniejsze zostały wskazane w ankiecie przez mieszkanki i mieszkańców. Architekt Łukasz Janowski krytycznie ocenił dominujące w ostatnich latach podejście do trotuarów: — *Projektanci polskich chodników przez ćwierć wieku zamienili je we wzorzyste kobierce, zamiast skupić się na ich funkcji: umożliwieniu pieszym wygodnego przemieszczania się po mieście. Ozdobą ulicy ma być dobra architektura, nie kolory. Chodnik nie powinien rzucać się w oczy* [11].

Pisarz, kaliski aktywista miejski oraz współautor standardów Arkadiusz Pacholski podkreśla, że to mieszkańcy za najwygodniejsze uznali szerokie płyty chodnikowe. — *Cieszę się, że władze Kalisza wyciągnęły z tych obserwacji praktyczne wnioski i przyjęły standardy, dzięki którym nasze miasto jako pierwsze w Polsce zostanie raz na zawsze uwolnione od bezmyślnej kostkomanii* – powiedział.

Wybory samorządowe w 2018 r. doprowadziły do zmiany na stanowisku prezydenta miasta. Piesze standardy wciąż obowiązują. Brakuje jednak dalszych działań na rzecz pieszych oraz kompleksowego podejścia do promocji pieszej mobilności.



Fot. wymiana płyt chodnikowych, Kalisz, Arkadiusz Pacholski

[10] <https://samorząd.pap.pl/kategoria/jak-robia-inni/miasto-bez-kostki-kalisz-zakazal-budowy-chodnikow-z-betonowej-i-kamiennej>

[11] <https://oees.pl/magazyny/kalisz-nowy-dyktator-mody-chodnikowej/>

Wrocław

Inny pomysł na promocję aktywnej mobilności miało wrocławskie stowarzyszenie Akcja Miasto. Aktywiści zorganizowali dla uczniów szkół podstawowych letnie półkolonie „Aktywna mobilność”.

W czasie zajęć dzieci poznały podstawowe znaki drogowe chroniące przestrzeń pieszych (strefa zamieszkania, zakaz zatrzymywania się, zakaz postoj, parking). Dowiedziały się też, w jakich odległościach, ze względu na bezpieczeństwo, można parkować od skrzyżowań i przejść dla pieszych oraz przystanków komunikacji miejskiej i ile miejsca musi pozostawić kierowca dla pieszych parkując na chodniku. Dzieci przygotowały również mandaty uczniowskie. Następnie zostawiły je za wycieraczkami nieprawidłowo zaparkowanych aut. Młodzi ludzie dowiedzieli się też o potrzebach osób o ograniczonej możliwości poruszania się takich jak niewidomi, opiekunowie dzieci czy osoby na wózkach.

Wrocław to również miasto, w którym od 2015 r. służbę pełni pierwszy w Polsce oficer pieszy. Ten miejski urzędnik zajmował się dotąd m. in. wytyczaniem nowych przejść dla pieszych (np. słynnych brakujących zebr na ważnym węźle przesiadkowym przy rondzie Reagana), polepszaniem dyskryminującej pieszych sygnalizacji świetlnej czy porządkowaniem parkowania na chodnikach przy okazji poszerzania strefy płatnego parkowania.



Fot. Akcja Miasto.

Wiedeń

W stolicy Austrii aż 27% podróży to te piesze. To prawie dwa razy więcej niż w Warszawie. Do tego popularność ruchu pieszego w Wiedniu rośnie, podczas gdy w stolicy Polski przez ostatnie kilkanaście lat panował odwrotny trend. W 2017 r. po raz pierwszy od rozpoczęcia badań szacowana liczba podróży pieszych przewyższyła tam liczbę samochodowych.

Wzrost popularności poruszania się pieszo po Wiedniu wynikał z konkretnych działań, jakie podjęły władze miasta. Od 2013 r. istnieje jednostka miejska odpowiedzialna za rozwój ruchu rowerowego i pieszego. Zmiany poprzedziła diagnoza najważniejszych problemów i zebranie opinii wśród pieszych. Wskazali oni na zbyt wąskie chodniki i sygnalizację świetlną.

Infrastruktura piesza to jednak nie tylko chodniki, przejścia i sygnalizacja świetlna. Władze Wiednia podkreślają, że istotne są również ławki, drzewa, fontanny, poidła, ogólnodostępne toalety czy inne podobne elementy podnoszące komfort korzystania z przestrzeni miejskiej. Władze Wiednia wprowadziły również innowacyjne rozwiązanie w postaci oznakowania ok. 700 skrótów wiodących przez bramy i podwórka, którymi piesi mogą skrócić sobie drogę. Wiedeń jest także prekursorem ograniczania ruchu na ulicach przyszkolnych w godzinach porannych. Dojazd pod drzwi szkoły jest zakazywany, a zatrzymanie przy samych drzwiach staje się niemożliwe.



Fot. wiedeński oznaczenie skrótu dla pieszych, Wiedeń, Durchgang-Suennhof, Mobilitaetsagentur, Christian Fuerthner.

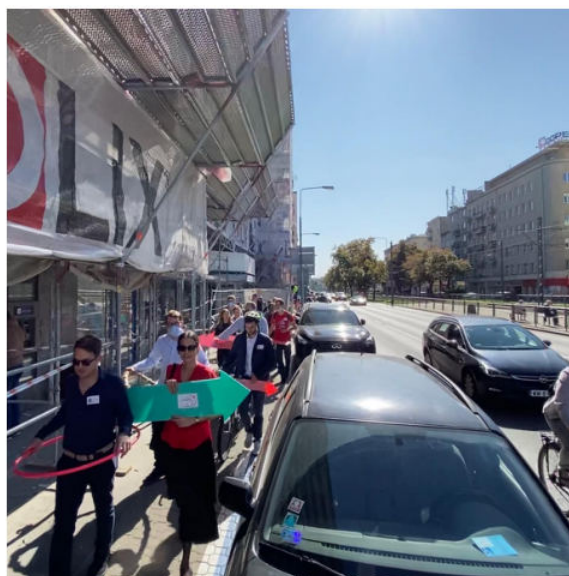
Warszawa

Zacznijmy od danych. W 2015 roku wykonano ostatnie Warszawskie Badanie Ruchu. Tego typu kompleksowe pomiary ruchu wykonuje się w Warszawie cyklicznie od 1980 roku. Największy udział ruchu pieszego odnotowano w latach 80. i na początku lat 90. Piesze podróże stanowiły ok. 30% wszystkich podróży na terenie Warszawy.

Wraz ze zmianami przestrzennymi miasta, wzrostem roli samochodu i rozwojem transportu zbiorowego w drugiej połowie lat 90. ubiegłego wieku nastąpił wyraźny spadek udziału ruchu pieszego do ok. 20%.

Z powodu pandemii koronawirusa planowane na rok 2020 Warszawskie Badanie Ruchu zostało przełożone. Dlatego też najnowsze dane pochodzą z Warszawskiego Badania Ruchu z 2015 r. Zauważmy, że:

- prawie połowa wszystkich podróży (46,8%) wykonywana jest z wykorzystaniem transportu zbiorowego,
- niespełna co trzecia (31,7%) podróż jest z wykorzystaniem samochodu osobowego,
- prawie co piąta (17,9%) pieszo,
- rowerami wykonywanych jest 3,1% podróży.



Fot. wrzesień 2020 r., Warszawa, happening Pieszej Masy Krytycznej, Miasto Jest Nasze.

Nie wiemy jak ten podział modalny kształtuje się obecnie ani też jak dokładnie wpłynęła na niego pandemia. Jak wynika z danych płynących z Zarządu Transportu Miejskiego, czyli organizatora Warszawskiego Transportu Publicznego, zauważalny jest spadek popularności transportu zbiorowego. Rośnie za to popularność jednośladów, na co wskazują dane z pomiarów ruchu rowerowego przeprowadzonego w 2020 r. na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich, które wykazały wzrost aż o 17,4 % w stosunku do 2019 r. Z rowerów korzysta 41 % mieszkanki i mieszkańców Warszawy [12].

Ten wzrost miał miejsce pomimo bierności władz Warszawy w podejściu do aktywnej mobilności – zarówno tej pieszej, jak i rowerowej. W przypadku infrastruktury dla cyklistek i cyklistów (drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, kontrarruch) widoczny jest brak jakiegokolwiek strategicznego podejścia. Infrastruktura powstaje najczęściej przy okazji remontów czy budowy nowych dróg. Nierzadko dzieje się to kosztem przestrzeni dla pieszych, prawie nigdy kosztem przeskalowanych jezdni. Centrum Warszawy – kręgosłup układu transportowego stolicy, wbrew obietnicom władz miasta, jest nadal niedostępne albo bardzo trudno dostępne dla rowerzystów i nieprzyjazne pieszym. Smutną codziennością jest nielegalne parkowanie. Ponadto, na chodnikach, kosztem przestrzeni dla pieszych, wyznaczone są miejsca parkingowe.

To wszystko dzieje się pomimo tego, że władze Warszawy znają problemy pieszych. Miasto zleca badania ruchu pieszych, dzięki czemu w 2010 i 2018 powstały dwie edycje warszawskiego raportu o ruchu pieszym. Autorzy w podsumowaniu ostatniego raportu wskazują: Wyzwaniem dla Warszawy jest wzrost roli ruchu pieszego i jego uprzywilejowanie. Jednak władze miasta nie realizują założeń zawartych w analizach czy dokumentach strategicznych. A przecież już pierwszy taki dokument, czyli uchwała z 1995 r. w sprawie polityki transportowej dla m.st. Warszawy (jak i kolejne) zakładały zrównoważone podejście do mobilności.

Smutnym potwierdzeniem realnego podejścia decydentów i decydek są losy przygotowanej w 2016 r. Warszawskiej Polityki Mobilności. Dokument ten jako pierwszy tego typu miał zostać przyjęty uchwałą Rady m. st. Warszawy. Mimo, że Polityka nie zawierała żadnych rewolucyjnych rozwiązań, a stawiała m. in. na rozwój aktywnej mobilności (stąd podtytuł „Ku bardziej przyjaznemu miastu!”), to nie została nawet dopuszczona pod obrady. Dlaczego? Ponieważ radni uznali projekt za zbyt „pieszy i prorowerowy”. W efekcie Warszawa Polityka Mobilności nie została uchwalona do dzisiaj.

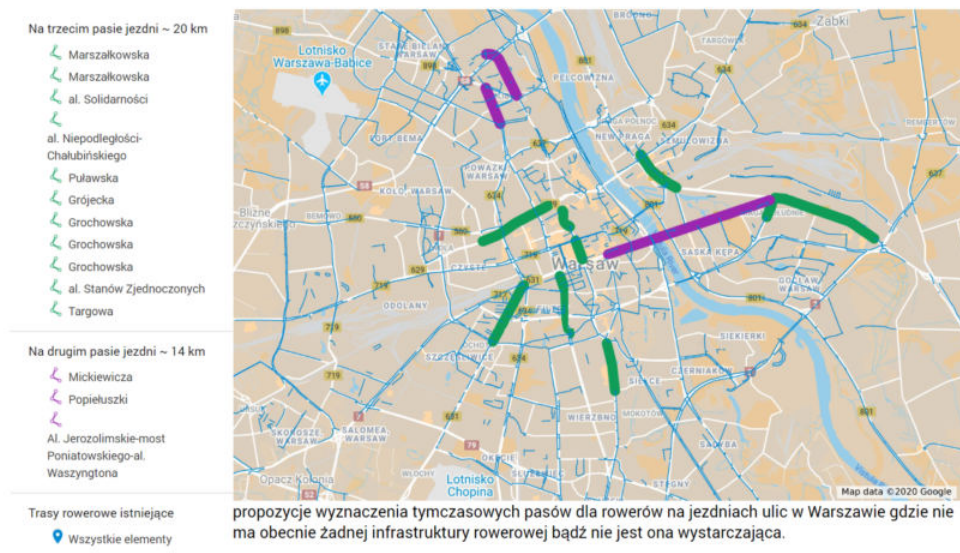
[12] <https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/11/Pomiary-ruchu-rowerowego-2020-w-Warszawie-raport.pdf>

Co gorsza, nawet okres pandemii i globalny trend zmian na rzecz ruchu pieszego i rowerowego nie skłonił władz Warszawy do podjęcia działań. Dowodem jest zignorowanie postulatów Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze zaprezentowanych na początku kwietnia 2020 r. **Organizacja zaapelowała wówczas o:**

- wprowadzenie zakazu parkowania skośnego oraz na chodnikach, w celu umożliwieniu pieszym mijania się na chodniku w bezpiecznej odległości min. 2 m;
- przeznaczenia skrajnych jezdni (ew. na pewnych odcinkach dopuszczenie ruchu rowerów na buspasie) na tymczasowe pasy rowerowe na kilku kluczowych ciągach komunikacyjnych pozbawionych jakiejkolwiek infrastruktury rowerowej.

Władze miasta na te propozycje odpowiadały wyłącznie komunikatami o tym, jak wiele robią na rzecz pieszych czy rowerzystów. Niestety brakuje konkretnych działań. Trudnej sytuacji pieszych czy rowerzystów nie poprawi bowiem jedna, obiecywana od lat i wreszcie realizowana inwestycja przy rondzie przy Dworcu Centralnym, dzięki której pojawią się tam naziemne przejścia dla pieszych oraz drogi dla rowerów.

Pasy dla rowerów w Warszawie



Rys. Miasto Jest Nasze.

Co możemy zrobić dla rozwoju aktywnej mobilności?

Nie ma jednej cudownej recepty, która spowoduje, że w danym mieście szybko i radykalnie wzrośnie popularność chodzenia po mieście czy przejazdów rowerem. Każde miasto jest inne, jeśli chodzi o populację, ukształtowanie terenu, rodzaj zabudowy i jej gęstość, charakterystykę podróży wykonywanych przez jego mieszkanki i mieszkańców oraz szereg innych czynników. Każdorazowo potrzebne jest rozwiązanie szyte na miarę, a proces zmian powinien być konsekwentny i rozłożony w czasie.

Warto, aby w urzędzie miasta utworzono nową albo umocowano w istniejących strukturach urzędu jednostkę, która będzie kompleksowo koordynować wszelkie działania związane z rozwojem ruchu pieszego i będzie miała do tego odpowiednie kompetencje.

A oto przykładowe działania, które władze miasta mogą podejmować, aby wspierać rozwój ruchu pieszego i rowerowego:

- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu wszystkim niechronionym uczestnikom ruchu (w mieście, gdzie piractwo drogowe jest normą, nie sposób oczekiwać masowej zmiany zachowań komunikacyjnych):
 - „esowanie” toru jazdy przed przejściami dla pieszych,
 - stosowanie progów zwalniających,
 - tworzenie wyniesionych przejść dla pieszych,
 - budowa rond;
- stosowanie się do zasad projektowania uniwersalnego, czyli tak aby wprowadzane rozwiązania mogły być użytkowane przez wszystkich użytkowników przestrzeni publicznych bez względu na ograniczenia, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania,

- rozwój i dbanie o jakość nawierzchni dla pieszych:
 - stosowanie nawierzchni z płyt chodnikowych,
 - właściwe utrzymanie (równa nawierzchnia, brak ubytków),
 - zapewnienie wysokiej jakości zimowego utrzymania chodników;
- tworzenie otoczenia przyjaznego pieszym poprzez m. in.:
 - stawianie ławek i innych elementów małej architektury,
 - sadzenie krzewów i drzew, które nie tylko dają pieszym ochronę przed słońcem i deszczem, ale i podnoszą walory estetyczne ulicy;
- dostosowywanie każdej ulicy do potrzeb transportu rowerowego poprzez budowę dróg rowerowych o odpowiedniej jakości i szerokości (w tym szybkich rowerowych połączeń tzw. velostrad), pasów dla rowerów oraz wdrażanie kontraruchu rowerowego jako domyślnego standardu na każdej ulicy jednokierunkowej — bez dobrej jakości infrastruktury nie możemy oczekiwać masowej przesiadki na rowery,
- podejmowanie działań na rzecz tworzenia miejsc do bezpiecznego przechowywania rowerów o wysokim standardzie (miejskie stojaki rowerowe, parkingi Bike and Ride przy węzłach przesiadkowych, bezpieczne parkingi rowerowe w zakładach pracy i na osiedlach),
- uwzględnienie rowerów w miejskich dokumentach planistycznych (minimalne normatywy miejsc parkingowych dla rowerów w budynkach mieszkalnych i zakładach pracy),
- uporządkowanie parkowania i uwalnianie chodników od nielegalnie parkujących samochodów, likwidowanie możliwości parkowania na chodnikach oraz konsekwentna i stanowcza walka z nielegalnym parkowaniem na chodnikach oraz w okolicy przejść dla pieszych,



Fot. poszerzenie ogródków gastronomicznych przy Placu Zbawiciela, sierpień 2020, Warszawa, Miasto Jest Nasze.

- likwidowanie kładek dla pieszych i przejść podziemnych jako rozwiązań niewygodnych i dyskryminujących osoby o ograniczonej mobilności,
- dostosowanie szerokości chodników do potoków ruchu pieszego – zgodnie z prawem minimalna szerokość chodnika wynosi 2 m, nie oznacza to jednak, że takie minimum powinno być standardem (co gorsza, w Polsce nierzadko uznawana za standard jest szerokość 1,5 m, która to zgodnie z prawem może być stosowana tylko wyjątkowo),
- 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 np. osób starszych,
- żółte przyciski lub inne rozwiązania wymuszające wzbudzenie zielonego światła dla pieszych powinny być stosowane wyłącznie jako rozwiązanie wyjątkowe – w miejscach o bardzo małym ruchu pieszych (po ponad pół roku od wyłączenia żółtych przycisków w Warszawie doskonale widać, jak niepotrzebne jest to rozwiązanie),
- mapy na ulicach wskazujące pieszym obszar dostępny np. w 5-min. zasięgu pieszym (jak np. w Wiedniu i Londynie),
- wprowadzenie strefy tempo 30 lub strefy zamieszkania na jak największym obszarze miasta,
- poszerzanie chodników na narożnikach ulic – rozwiązanie stosowane w Wiedniu – dzięki temu piesi czekający na przejście przez skrzyżowania mają do dyspozycji więcej miejsca, podnosi się też ich poczucie bezpieczeństwa,
- tworzenie woonerfów, czyli ulic łączących funkcje ulicy, deptaku, parkingu i miejsca spotkań mieszkańców,



Fot. woonerf – podwórzec miejski, ul. 6 Sierpnia, Łódź, Urząd Miasta Łodzi, Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi.

- ograniczanie ruchu samochodowego w okolicy szkół,
- wspieranie pracodawców zachęcających pracowników do pieszego czy rowerowego dojazdu do pracy (ulgi podatkowe, preferencje w miejskich przetargach czy wsparcie przy tworzeniu parkingów rowerowych oraz szatni czy pryszniców dla rowerzystów).

Wspieranie aktywnej mobilności nie może odbywać się bez działań ograniczających ruch samochodowy, a w szczególności: kompleksowej polityki parkingowej obejmującej system pobieranych na terenie całego miasta opłat skorelowanych z realnym kosztem zajmowania przestrzeni, tworzenia stref czystego transportu (utworzonej w Krakowie, ale w praktyce martwej i planowanej w Warszawie) czy wprowadzenia opłat za wjazd do centrum.



Fot. otwarcie Velostrady, wrzesień 2018, Jaworzno, Marcin Chlewicki.

Opracowanie:

Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze

Marcin Chlewicki (tekst)

Barbara Jędrzejczyk (koordynacja projektu)

Justyna Czarnocka (skład graficzny)

Przy wsparciu:

Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi

Warszawa, listopad 2020 r.

MIASTO JEST NASZE 

ClientEarth 
Prawnicy dla Ziemi