

IV EDYCJA KONFERENCJI „MIASTA WOLNE OD SAMOCHODÓW”

Tegoroczna konferencja odbyła się w Berlinie w dniach 18 – 24 lipca. Omawiano szereg interesujących tematów, począwszy od planowania dzielnic o zredukowanym użyciu samochodów, organizowania Dni bez samochodu i podobnych imprez, rozwiązań architektonicznych w infrastrukturze transportowej, po istniejące już projekty, w których człowiek jest ważniejszy od mobilności.

Pierwszy nieformalny dzień zainaugurowany był projekcją filmu „Koniec przedmieści” Gregorego Greene’a, który obrazował jak Amerykanie na początku lat dwudziestych XX w. zaczęli kreować zjawisko „suburbii” czyli rozpełzających się przedmieść, przeprowadzając się na obrzeża wielkich skupisk aglomeracyjnych. Film demaskował również nieudane próby zerwania z zależnością od paliw kopalnych przy konstruowaniu samochodów, **napędzanych energią pary wodnej**. Tego rodzaju pomysły wymagają zbyt wiele kosztów i wymagają zaawansowanej technologii.

Prezentacje grup oraz osób uczestniczących w tym wydaniu konferencji otworzyły serie wykładów i prelekcji mających się odbyć podczas pierwszego dnia.

„Niemożliwość zrównoważenia systemu transportowego”¹⁾ – taki tytuł miała prezentacja przygotowana przez Randalla Gehenta, członka World Carfree Network oraz współzałożyciela pisma „Car Busters”.

Prelegent użył przykładu podziału ulicy na 4 równe odcinki dla każdego modułu podróżowania. Ulica miałaby wyglądać następująco: po 3 metry szerokości dla pieszych, dla ścieżki rowerowej, dla samochodów oraz dla transportu publicznego. Już na samym wstępie widoczna jest niewykonalność tego podziału z bardzo prostych względów – samochód wymaga więcej przestrzeni na parkowanie. Nie zapominajmy również o pasie ruchu dla karetek, straży pożarnej i innych służb, jednak możliwe jest użycie przez tego rodzaju transport linii tramwajowej, co jednak już załóżmy nam założone warunki. Gdyby zaprojektować ulicę szerszą niż przewidziane 24 metry (12 x 2 kierunki), to – w miarę prób zaspokojenia oraz zbilansowania potrzeb użytkowników przestrzeni transportowej – stworzylibyśmy miejsce wykraczające poza tak zwane planowanie na miarę ludzkich potrzeb. Pozytywnym przykładem był widok Kopenhagi, gdzie świadoma i długofalowa polityka transportowa owocuje miejscami przyjaznymi człowiekowi. Widok slajdów zrobionych w duńskich miejscach wolnych od samochodów napawały optymizmem.

Pomysł narzucenia w Stanach Zjednoczonych opłat za używanie pasów szybkiego ruchu przedstawił Michael Rople, założyciel i przewodniczący Instytutu Transportu i Polityki Rozwoju (Institute for Transportation and Development Policy – ITDP). Czy udoskonalenia w infrastrukturze transportu zmotoryzowanego, takie jak opłata za używanie pasów na autostradzie, mogą przyczynić się do celów wytyczonych przez ruch World Carfree Network – zminimalizowanie wzrostu ruchu ulicznego oraz wywieranie nacisku na nowopowstające autostrady? Czy może jednak członkowie grup ekologicznych powinni po prostu powiedzieć „nie” autostradom? Ten problem staje się palącym punktem dyskusji w Stanach Zjednoczonych, jako że naciski prywatnego lobby autostradowego rosną. Odpowiedź pozostawiam czytelnikowi, gdyż niestety nie ma tu miejsca na długie rozważania na ten temat.

Interesującym zakończeniem panelu wystąpień była prezentacja slajdów z chińskiej wyspy Lamma, która uchodzi za jedno z ciekawych i godnych uwagi miejsc bez samochodu²⁾.

Kolejny dzień rozpoczął się konferencją prasową. Na ekscytującą wycieczkę po europejskich miastach bez samochodów, a dokładniej po ich dzielnicach, zabrał nas James Kushner, profesor prawa w planowaniu przestrzennym w Uniwersytecie Prawa w Los Angeles. Pokazał przykłady z takich krajów jak Holandia, Niemcy, Austria oraz wielu innych. Zagospodarowanie terenu w takich dzielnicach utrudnia bądź nawet uniemożliwia posiadania samochodu. Mimo sceptycznego podejścia sektora publicznego, polityków i mieszkańców do tych innowacyjnych rozwiązań w planowaniu, projekty te przedstawiają polepszenie jakości życia, poprzez chociażby nadrzędną rolę parków i miejsc zielonych. Inną zaletą takich osiedli jest integrowanie tzw. „zielonej architektury” czyli próba ograniczenia zużycia energii oraz wody poprzez odpowiednie materiały budowlane, izolację, budowanie zielonych dachów, użycie energii słonecznej oraz ponowne użycie wody powierzchniowej.

Znany już z Wiadomości Telewizyjnych przykład londyńskiego 'know-how' w zakresie skutecznej redukcji nadmiernego ruchu ulicznego oraz korków w centrum miasta zaprezentował Derek Turner³⁾, pomysłodawca przedsięwzięcia. Przy wprowadzaniu w życie opłat za przemieszczanie się w centrum miasta nie przyświecały mu bynajmniej cele wykluczenia samochodu z tegoż obszaru, ale obniżenie ich ilości. Innymi celami były między innymi: obniżenie ruchu w centrum Londynu o 10 – 15%, pozbycie się opóźnień w transporcie publicznym o 15 – 25%, podwyższenie średniej szybkości o 10 – 15% w ramach tej strefy, polepszenie kondycji innych stref, usprawnienie połączeń autobusowych oraz uzyskanie na tym posunięciu około 130 milionów funtów rocznie. Zgodnie z planem użytkownicy samochodów zobligowani są do opłat w wysokości 5 funtów w godzinach 7 - 18.30. Obszar objęty opłatami zajmuje około 21 km² Londynu. Mieszkańcy mają do wyboru różne metody wpłat, np. drogą internetową, przez wysłanie SMSa oraz metodą tradycyjną czyli na pocztę. Wymierne efekty są już zaobserwowane: korki zmniejszyły się o 30%, szybkość wzrosła o 12% (jednakże, jeśli chodzi o zwiększenie szybkości, zalety tego posunięcia kwestionowałabym), uzyskano dochód w wysokości 68 milionów funtów. Zaskakującym faktem (dla mieszkanki Polski) jest to, iż aż 93% respondentów popierało projekt wprowadzenia opłat! Taki model nie byłby mile widziany przez polskich kierowców...

Kolejny dzień konferencji był poświęcony bliższemu przyjrzeniu się i uczeniu się od istniejących już inicjatyw. Jedną z nich była budowa osiedla o zmniejszonym użyciu samochodu w niemieckim mieście Freiburg Vauban (w kraju gdzie jest teraz ok. 43 milionów samochodów!). Prace konstrukcyjne zaczęły się w 1998 roku, obecnie osiedle jest już oddane do użytku. Mieszka tam 5 tysięcy mieszkańców w 2 tys. mieszkań, obszar jaki zajmuje osiedle to 38 ha. Moją uwagę zwróciło ograniczenie szybkości na ulicach do 5 km/h, czyli do szybkości z jaką porusza się pieszy. Inwestycje tego typu mają jednak swoje złe strony: jedną z nich są koszty budowy, w Polsce potrzeba jeszcze wielu lat przekonywania lokalnych władz i architektów oraz sporo finansów by zacząć budować takie osiedla. Sceptycy mogliby stwierdzić, no tak, ale wciąż

Czy udoskonalenia w infrastrukturze transportu zmotoryzowanego, takie jak opłata za używanie pasów na autostradzie, mogą przyczynić się do celów wytyczonych przez ruch World Carfree Network – zminimalizowanie wzrostu ruchu ulicznego oraz wywieranie nacisku na nowopowstałe autostrady?



Autostrada A4 fot. Max Janik

połowa mieszkańców posiada samochód. To prawda, lecz ci, którzy nie chcą zrezygnować z owej „wygody” muszą płacić za miejsce do parkowania, poza tym miejsca te są bardziej przyjazne człowiekowi, w szczególności dzieci zyskują wreszcie ulice jako miejsce do zabaw.

Pośród wielu przykładów z różnych stron świata i wykładów nie zabrakło również praktycznej strony. W deszczowy i pochmurny dzień wybraliśmy się aby obejrzeć innowacyjne pomysły i triki w planowaniu przestrzennym mających na celu zmniejszenie i uspokojenie ruchu. Berlin stał przed nami otworem! Każdy z uczestników wycieczki miał swój rower (bardzo wygodny i sprawny), wypożyczony od niemieckich kolei. Do wyboru były różne trasy, ja wybrałam dzielnicę Schoeneberg. Naszym przewodnikiem był Norbert Rheinlaender, który swoją działalność w dziedzinie polityki transportowej Berlina zapoczątkował w 1974 r., kiedy to wspólnie z mieszkańcami oprotestował budowę autostrady w sąsiedztwie. Rozwiązania w uspokajaniu ruchu były proste, niedrogie i skuteczne. Znane z Amsterdamu słupki są dobrym przykładem, wystarczy umieścić je na dzielnicowym skrzyżowaniu u wylotu jednej z ulic, by zmniejszyć płynność ruchu samochodowego i tym samym utrudnić życie kierowcom.

Kończącym akcentem było coroczne spotkanie sieci World Carfree Network oraz ogłoszenie organizacji członkowskich oraz planowanie przyszłych projektów.

Konferencja zaliczam do udanych, choć uważam iż za mało uwagi poświęcono problemowi autostrad i planowanym inwestycjom zagrażającym obszarom cennym przyrodniczo i jakości życia ludzi. Nadzieja na poruszenie tego zagadnienia i wypracowanie efektywnej taktyki prewencji pokładam w następnej konferencji, która odbędzie się w Budapeszcie (termin do ustalenia).

*Agnieszka Gorczyńska
Obywatelski Ruch Ekologiczny
www.ore.most.org.pl*

1. Pełen tekst wystąpienia dostępny jest po angielsku na stronie: <http://www.worldcarfree.net/conference/presentations/ghent.pdf>
2. Zainteresowanych odsyłam do pełnej prezentacji: <http://www.worldcarfree.net/conference/presentations/huntoon.html>
3. O wprowadzeniu opłat w centrum Londynu <http://www.derekturmerconsulting.com>