Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: czwartek, 12, październik 2023 10:07
Tomasz Smaś
Odsłony: 749

Choć to podstawa ruchu w mieście, to nierzadko umyka naszej uwadze w debacie publicznej o miejskiej mobilności - wysoka jakość infrastruktury dla pieszych jest gwarantem mobilności przyjaznej dla ludzi i środowiska.

Pomimo stosunkowo niskich kosztów budowy i utrzymania rozwiązania dla pieszych w polskich miastach i miasteczkach są zaniedbywane. Często po prostu przegrywają z dominującą kulturą samochodową. Priorytetowe traktowanie potrzeb kierowców niejednokrotnie powoduje, że projektanci nie zachowują podstawowych standardów technicznych infrastruktury pieszej: lampy, śmietniki, źle ustawione wiaty przystankowe często blokują piesze ciągi komunikacyjne. W rezultacie te przeszkody utrudniają poruszanie się, zwłaszcza rodzicom z dziećmi, seniorom czy osobom z ograniczeniami ruchowymi. Tymczasem to właśnie wygoda tych najbardziej wrażliwych grup użytkowników powinna być testem jakości infrastruktury pieszej.

Nienawidzimy stref bez aut - dopóki tam nie zamieszkamy

Wygodne, przyjazne dla użytkowników ciągi piesze przyczyniają się do poprawy równości społecznej, pomagają ograniczać koszty transportu dla mieszkańców i samorządu oraz koszty środowiskowe i zdrowotne. Dobre rozwiązania dla pieszych zwiększają też dostępność transportu zbiorowego oraz poprawiają bezpieczeństwo.

Rozwój pieszej infrastruktury sprzyja też zacieśnianiu sąsiedzkich więzi w lokalnych społecznościach oraz wybieraniu aktywnej mobilności poprawiającej kondycję i mającej pozytywny wpływ na zdrowie. Dostępność tej infrastruktury przekłada się na wyższy standard życia okolicznych mieszkańców. Szczególnie jeśli jednocześnie, dzięki uspokojeniu ruchu samochodowego, mogą się oni cieszyć mniejszym zanieczyszczeniem powietrza i niższym poziomem hałasu. To zaś sprzyja rozwojowi małej przedsiębiorczości w takich obszarach.

Rozwiązania takie jak „szkolne ulice", „otwarte ulice", a w anglojęzycznych wersjach także „slow streets" oraz „stay healthy streets" - często początkowo spotykają się z oporem mieszkańców, ale potem zyskują zwolenników. Oddolnie ustalane z mieszkańcami plany ograniczania ruchu aut (a także prędkości i liczby miejsc parkingowych) w Barcelonie okazały się wielkim sukcesem. Szacuje się, że ta polityka w niektórych obszarach spowodowała spadek zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu o 25 procent i pozwoli zapobiec około 667 przedwczesnym zgonom każdego roku, oszczędzając szacunkowo 1,7 miliarda euro.

Przeszkody dla piechurów

Choć powoli rośnie świadomość zalet miast przyjaznych dla pieszych, to na razie przekłada się to na wygląd ulic w minimalnym stopniu lub wcale. Piesi zwracają uwagę, że chodników brakuje, a kiedy już są, to bywają zaniedbane. Niedofinansowanie skutkuje niedoświetleniem chodników, brakiem ławek, zniszczoną nawierzchnią. Nawet kiedy środki na inwestycje są, to traktowanie pieszych jak najmniej istotnych uczestników ruchu skutkuje wieloma błędami. Klasyczny przykład to chodnik zwężony przy skrzyżowaniu do szerokości poniżej metra, by zapewnić kierowcom więcej przestrzeni. Na skutek tego nie muszą oni zwalniać, gdy skręcają (choć to bardziej niebezpieczne). Inne częste błędy w projektowaniu infrastruktury pieszej to:

- nagminne nieuzasadnione łączenie i krzyżowanie ruchu pieszego z rowerowym,

Phoca PDF

- nielogiczne wydłużanie tych tras, m.in. poprzez złe rozmieszczenie przejść dla pieszych,
- przecinanie infrastruktury pieszej niemożliwymi do przekroczenia inwestycjami liniowymi takimi jak trasy szybkiego ruchu.

Czas na strategie propiesze dla miast

Niezależnie od preferowanego na co dzień środka transportu ostatecznie wszyscy bywamy pieszymi. Przynajmniej część z miejskiej przestrzeni musimy więc zwrócić pieszym - dostosować do ich potrzeb i zazielenić. Mogą w tym pomóc rozwiązania już dziś wdrażane w polskich miastach z sukcesami - strefy uspokojonego ruchu, szkolne ulice, wykorzystanie naturalnie wydeptanych ścieżek do wyznaczania tras pieszych, zazielenianie i wprowadzanie małej architektury - to zaledwie przykłady. Wszystkie te rozwiązania trzeba jednak - tak jak w Barcelonie - wprowadzać w porozumieniu z mieszkańcami i edukować o ich zaletach. W wielu krajach to właśnie dialog i współpraca z mieszkańcami są kluczem do kształtowania wygodnej infrastruktury.

Źródło: papmediaroom

Phoca PDF