

Jubileusz Prof. Wojciecha Suchozewskiego

**KONFERENCJA
NAUKOWO-TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT
2013**

Dr Piotr KUROPATWIŃSKI

Uniwersytet Gdański
Pomorskie Stowarzyszenie 'Wspólna Europa'
Europejska Federacja Cyklistów

***"MOBILNOŚĆ AKTYWNA – DOŚWIADCZENIA
MIAST POLSKICH I ZAGRANICZNYCH"***

Politechnika Warszawska 25.04.2013

Agenda prezentacji

1. Prelegent jako taki
2. Aktywna mobilność – próba definicji
3. Wizja jej roli oraz opis sposobów jej wdrażania w Polsce i Europie
4. Główne wyzwania jej rozwoju w Polsce
5. Podsumowanie i wnioski

Prelegent jako taki

- **Dr ekonomii,
pracownik Katedry Polityki Gospodarczej UG**
- **Współautor „Koncepcji rozwoju
systemu rowerowego
województwa pomorskiego
(Zielona Księga)”**
- **Inicjator Gdańskiej Karty Mobilności Aktywnej**
- **Zaangażowany w realizację projektów PRESTO, OBIS,
BYPAD, Central MeetBike , ELMOS i in.**
- **Uczestnik 9 konferencji Velo-city**
- **Wiceprezydent Europejskiej Federacji Cyklistów**



Aktywna mobilność – próba definicji

Aktywna mobilność – Active transportation – Nahmobilität –
Mobilité douce – Human powered mobility

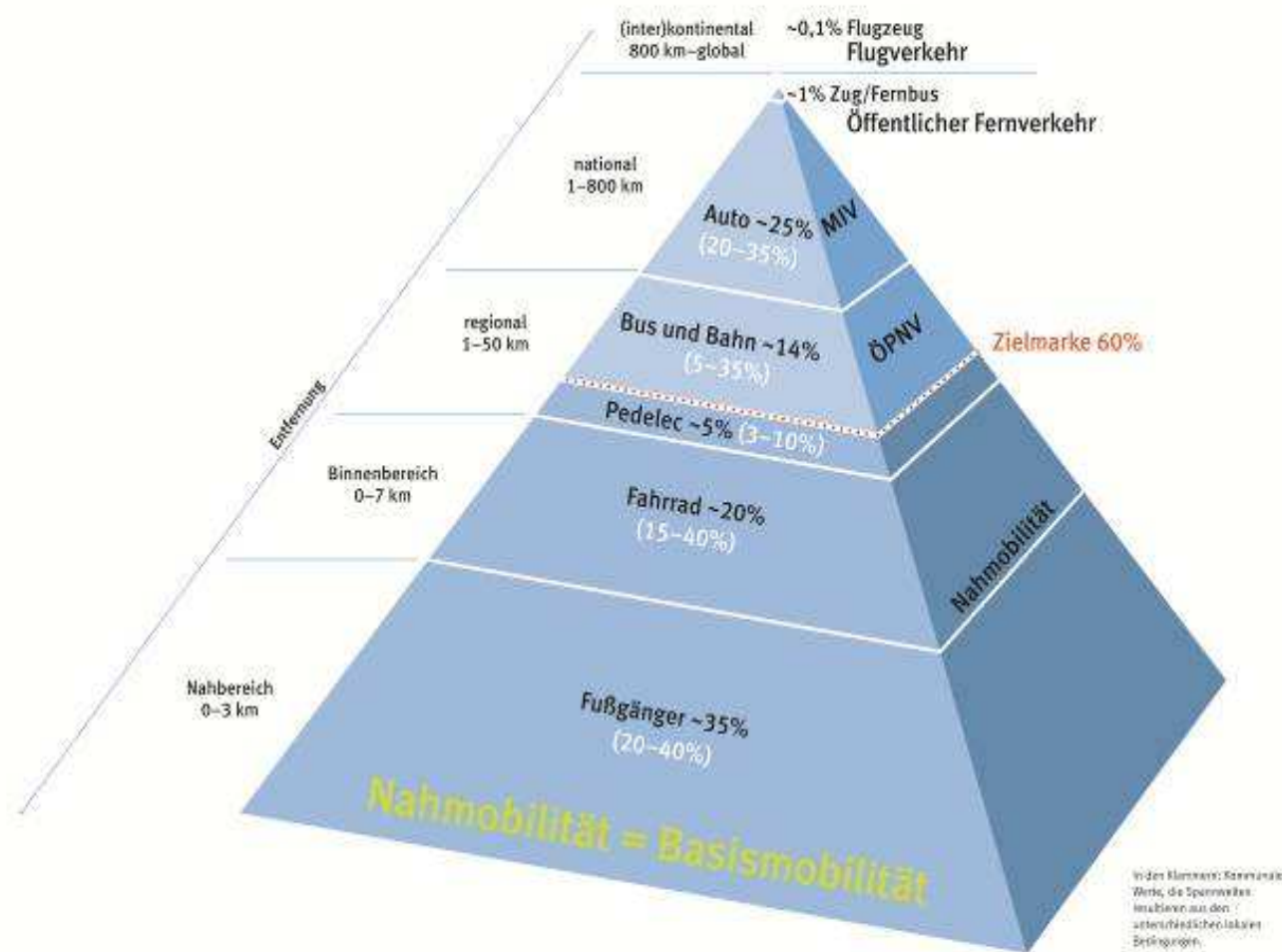
Indywidualna mobilność, realizowana
na przykład pieszo lub przy pomocy roweru ,
ale również przy pomocy innych
niezmotoryzowanych środków transportu lub
sposobów poruszania się w przestrzeni (na
rolkach, hulajnogach) , nie zawsze
wymagająca dedykowanej infrastruktury



Określana w AGFS jako
podstawa piramidy
transportu
(Basismobilität)

Źródło: opracowanie własne na podstawie prezentacji M. Blaess pt. Die AGFS z 21.02.2013, Kolonia 2013, zdjęcie: strona witryny www.ecf.com

Wizja AGFS – idealny podział modalny



Źródło: Michael Blaess, prezentacja pt. Die AGFS z 21.02.2013, Kolonia

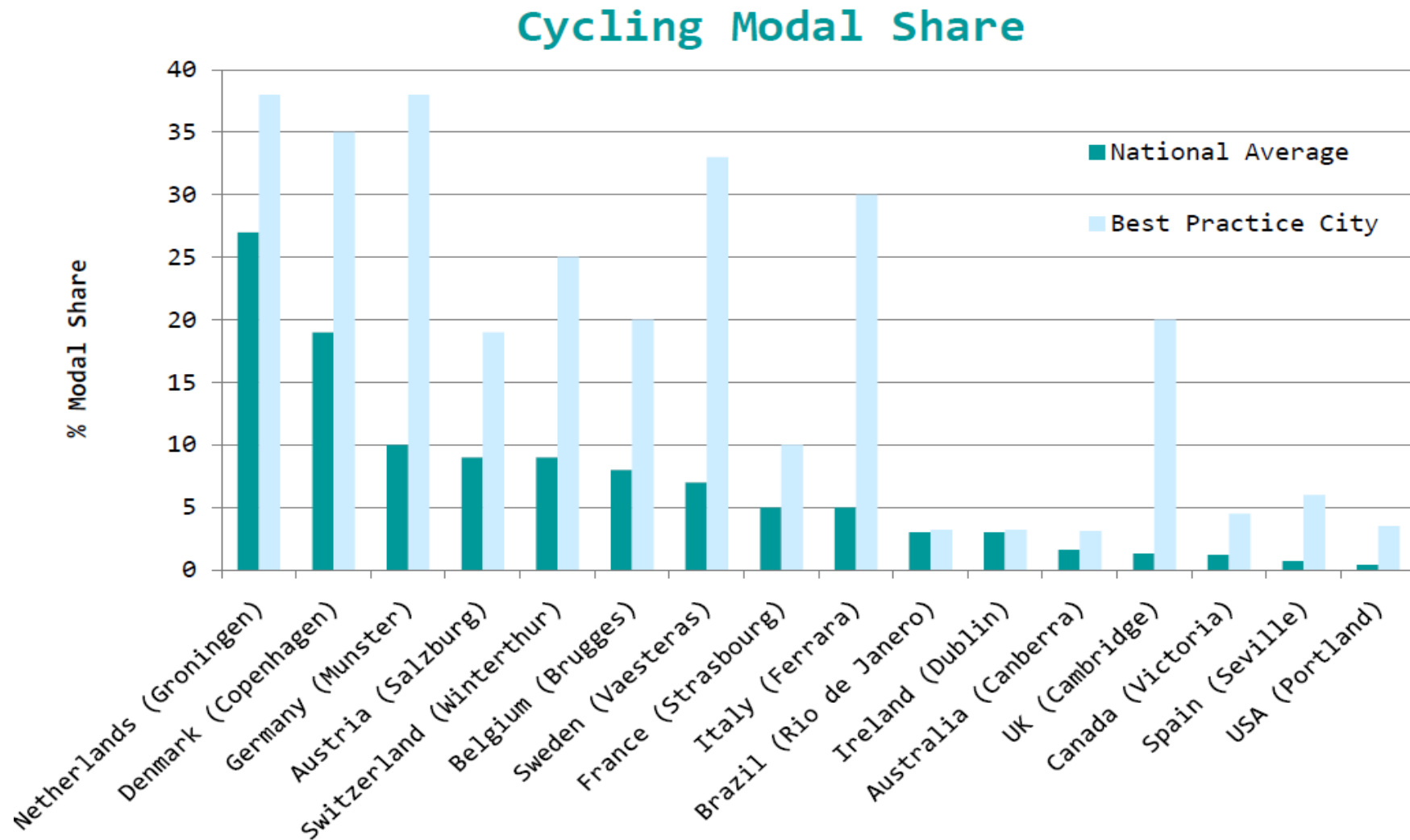
Wizja ECF zawarta w Karcie Brukselskiej



**Potroić skalę ruchu rowerowego
w Europie do roku 2020
do poziomu **15%** przeciętnego udziału
w ogólnej liczbie podróży
Polskie miasta – sygnatariusze Karty
Brukselskiej: Gdańsk, **Kraków**, Łódź**

**Wizja:
OK., ale
czy jest ona realistyczna?**

Znaczenie ruchu rowerowego w wybranych miastach



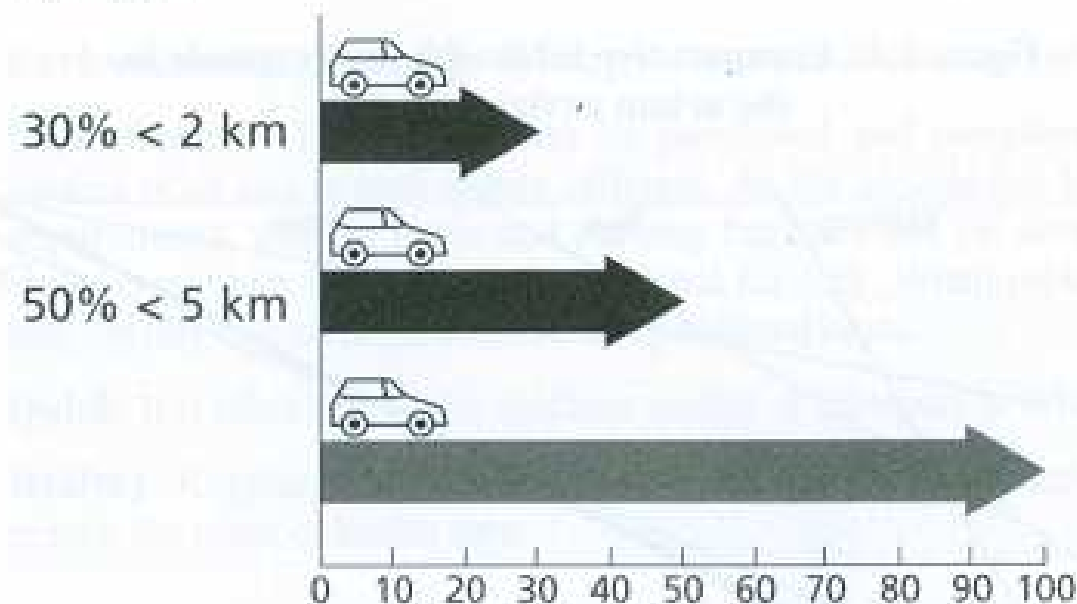
Źródło: prezentacja B.Ensinka na konferencji Veloforum III, Kijów 2011

Podstawy uznania wizji za realistyczną 1/2

Potencjał rozwoju ruchu rowerowego w Europie

Figure 1.5: Frequent Car Use

15 EU:



Źródło: prezentacja B.Ensinka na konferencji Veloforum III, Kijów 2011

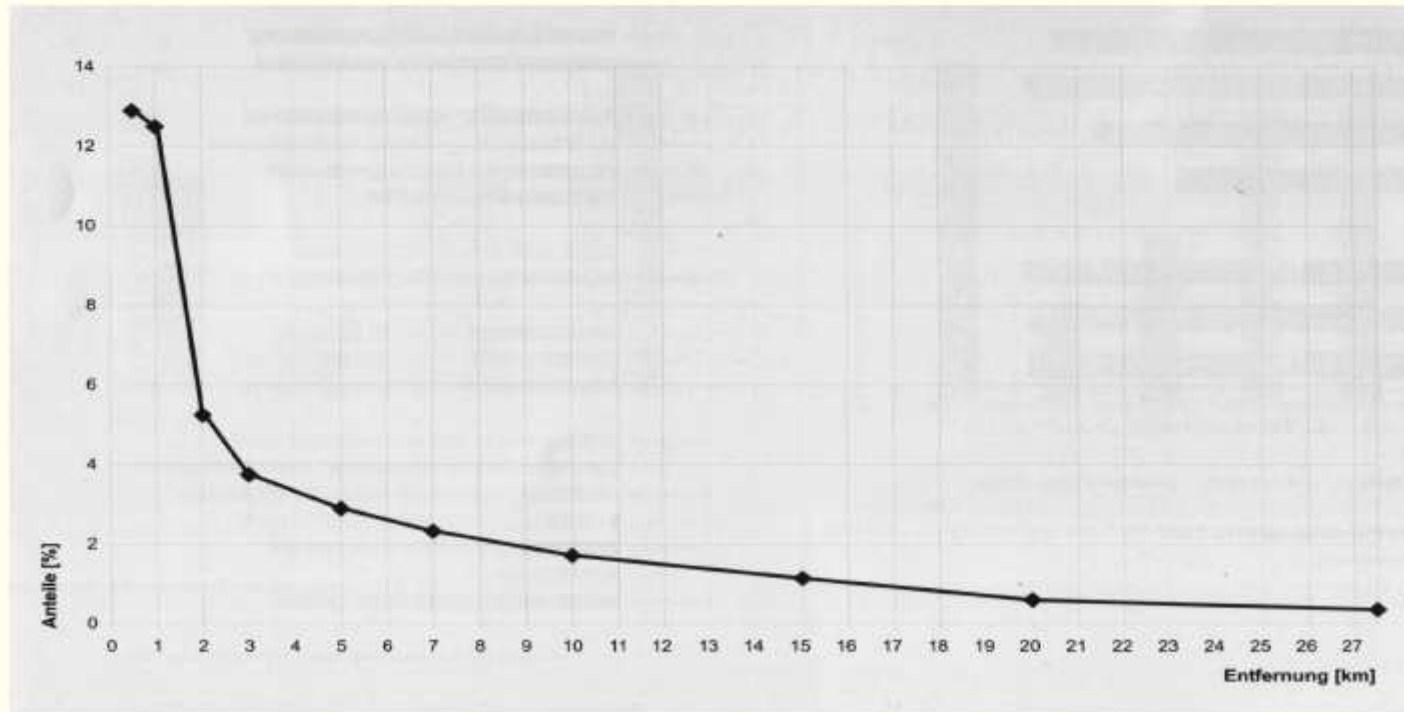
Podstawy uznania wizji za realistyczną 2/2

The Role of the Bicycle in "mobil 2010", the New Transport Strategy of Berlin

1

1. Berlin has Favorable Conditions for Bicycle Traffic

Berlin présente des conditions favorable à la circulation cycliste

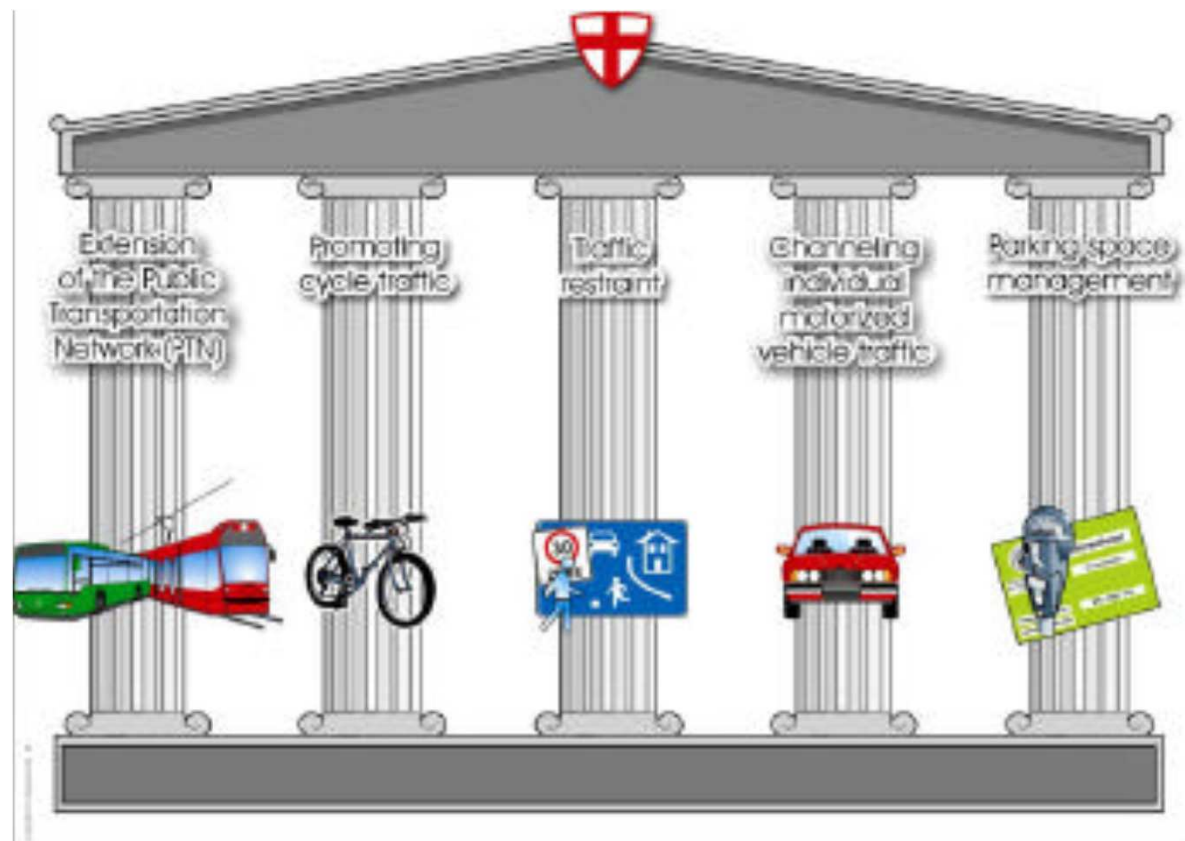


Distribution of Trip Length

répartition des longueurs de trajets à Berlin

Źródło: Tilman Bracher (Deutsches Institut für Urbanistik), Dr. Friedemann Kunst (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin)
Berlin: the revival of integrating cycling into a city's Public Transport

Pięć filarów polityki transportowej miasta



Rozszerzanie
zasięgu sieci TP

Promocja
korzystania
z roweru

Ograniczenia
ruchu

Kanalizowanie
strumieni ruchu
samochodów

Zarządzanie
przestrzenią do
parkowania

Źródło: Polityka transportowa miasta Freiburg

Zmiany liczby pojazdów/1000 mieszkańców w wybranych miastach

Rok	2006	2011	Różnica	%
Berlin	361.1	323.7	-37.4	-10.4%
Hamburg	484.2	406.3	-77.9	-16.1%
Brema	447.0	403.5	-43.5	-9.7%
Drezno	440.4	395.4	-45	-10.2%
Monachium	557.5	457.3	-100.2	-18.2
Kraków	533.0	604.0	+71	+13.3%

Źródło: ibikekrakow.com: Czy polityka transportowa Prezydenta Majchrowskiego jest skuteczna? [wejście 9 marca 2013 r.]

Podział modalny w wybranych miastach

Miasto/ rok	pieszo	rowerem	Transportem zbiorowym	autem
Kraków 2003	30%	1%	48%	21%
Kraków 2010	25%	1%	46%	28%
Paryż 2002	34%	1%	19%	46%
Paryż 2008	47%	3%	33%	17%
Wiedeń 1993	28%	3%	29%	40%
Wiedeń 2012	28%	6%	39%	27%

Źródło: ibikekrakow.com: Czy polityka transportowa Prezydenta Majchrowskiego jest skuteczna? [wejście 9 marca 2013 r.]

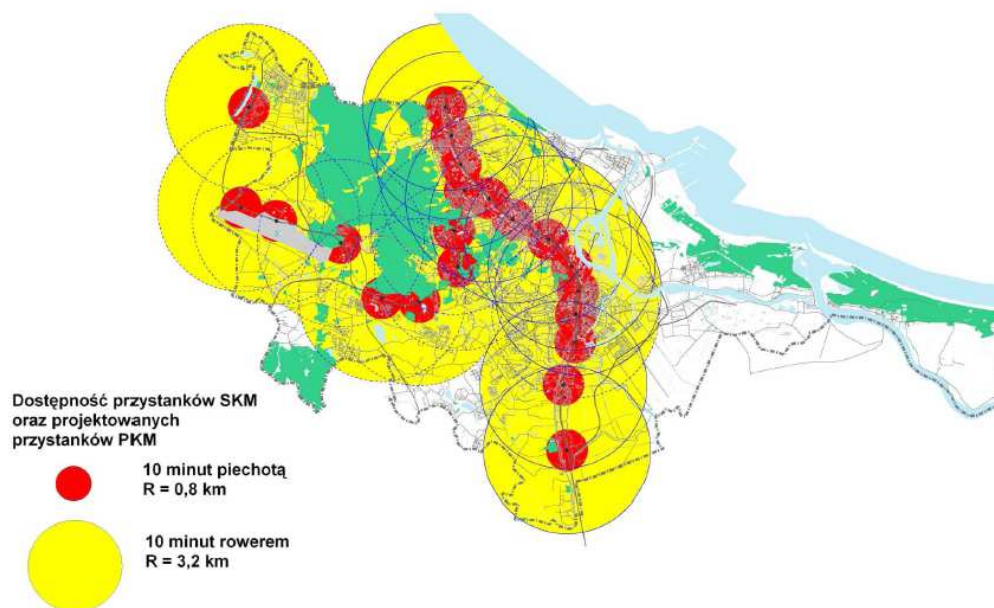
Zmiany podziału modalnego w wybranych miastach

Miasto	pieszo	rowerem	Transportem zbiorowym	autem
Kraków w 7 lat	-5%	0%	-2%	+7%
Paryż w 6 lat	13%	2%	14%	-29%
Wiedeń w 19 lat	0%	3%	10%	-13%

Źródło: ibikekrakow.com: Czy polityka transportowa Prezydenta Majchrowskiego jest skuteczna? [wejście 9 marca 2013 r.]

Podstawy uznania wizji za realistyczną w Polsce

Perspektywy systemu Bike & Ride w Gdańsku:



Źródło: materiały projektu STER (BRMG 2012)

w Trójmieście:



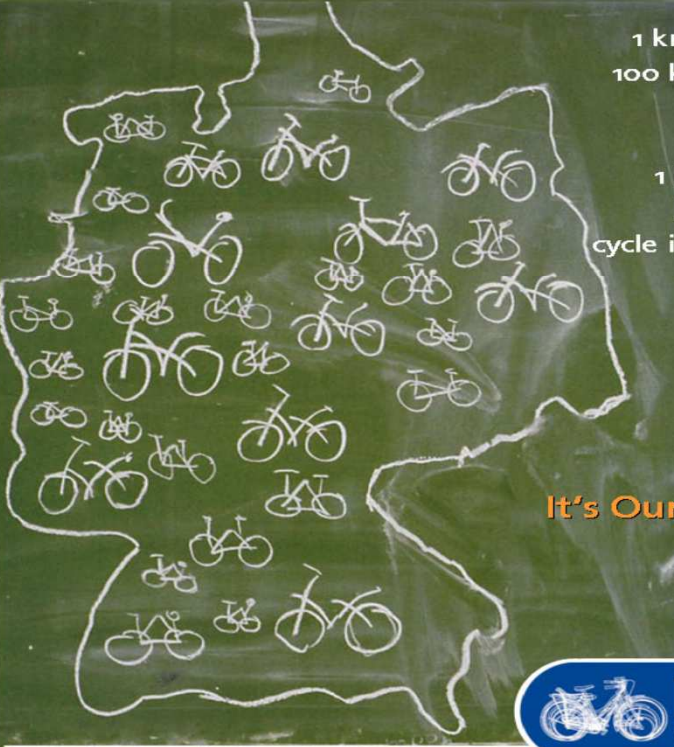
Źródło: Tymon Galewski, projekt aktywizacji rowerowej Trójmiasta 2008

Jeśli jest realistyczna

Jak ją realizować?

Infrastruktura czy promocja?


»Think Business«



1 km road builds
100 km cycle path.

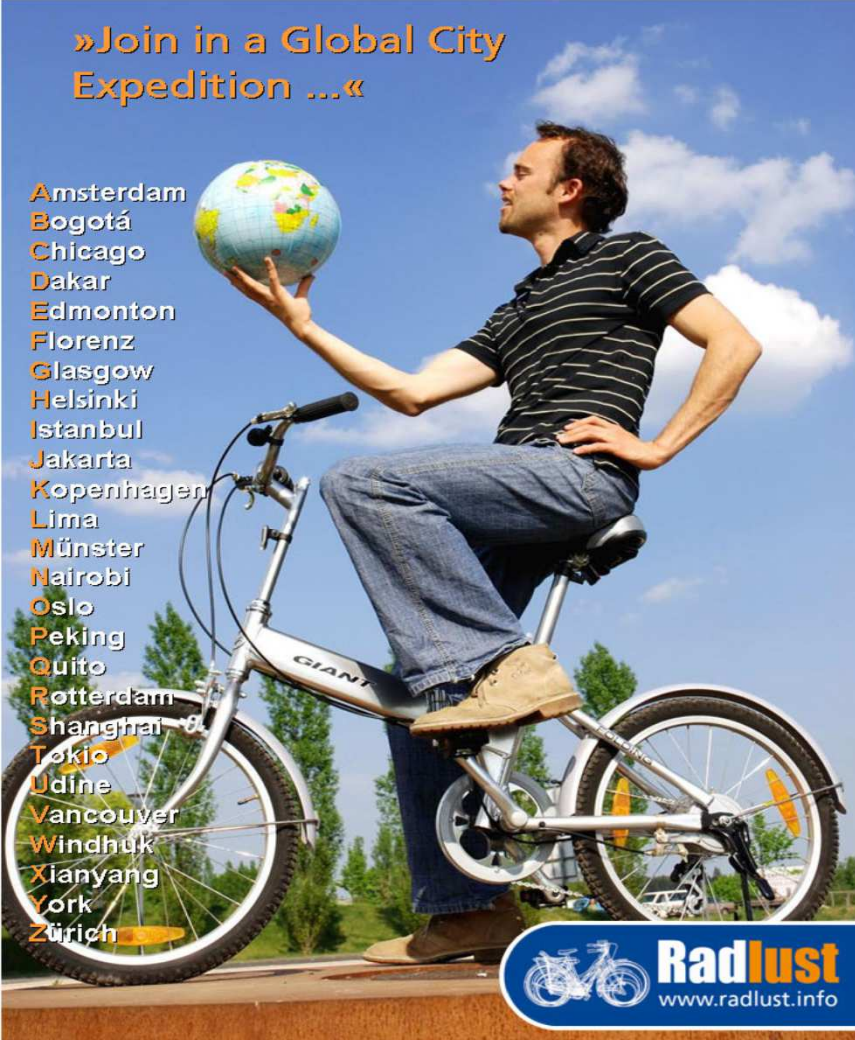
1 km Autobahn
builds 550 km
cycle infrastructure.

It's Our Choice.
Think!




Radlust
www.radlust.info

»Join in a Global City Expedition ...«

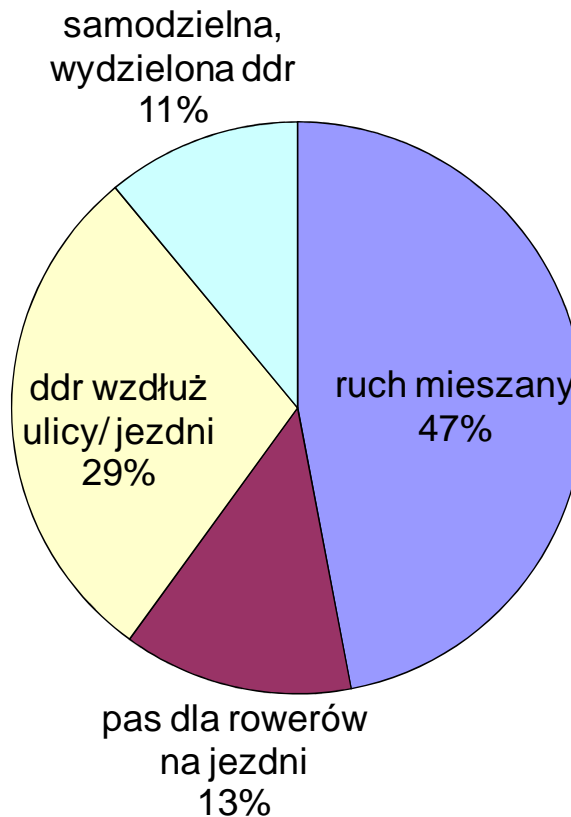


Amsterdam
Bogotá
Chicago
Dakar
Edmonton
Florenz
Glasgow
Helsinki
Istanbul
Jakarta
Kopenhagen
Lima
Münster
Nairobi
Oslo
Peking
Quito
Rotterdam
Shanghai
Tokio
Udine
Vancouver
Windhoek
Xianyang
York
Zürich



Radlust
www.radlust.info

Gdzie jeżdżą rowerzyści w miastach Holandii ?



Źródło: Wim van Bot, (Fietzersbond) prezentacja pt. Bicycle infrastructure in the Netherlands.

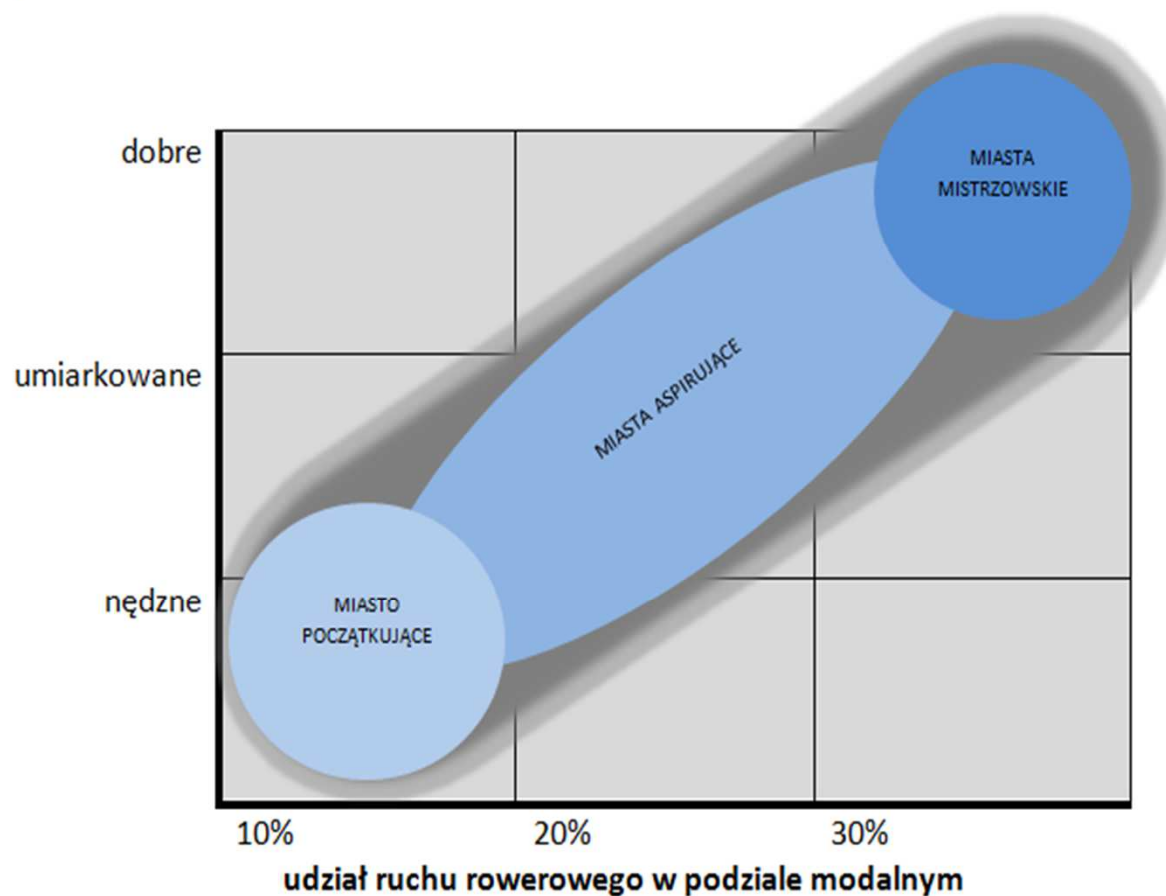
POLITYKA ROWEROWA JAKO PROCES



Źródło: Materiały BYPAD

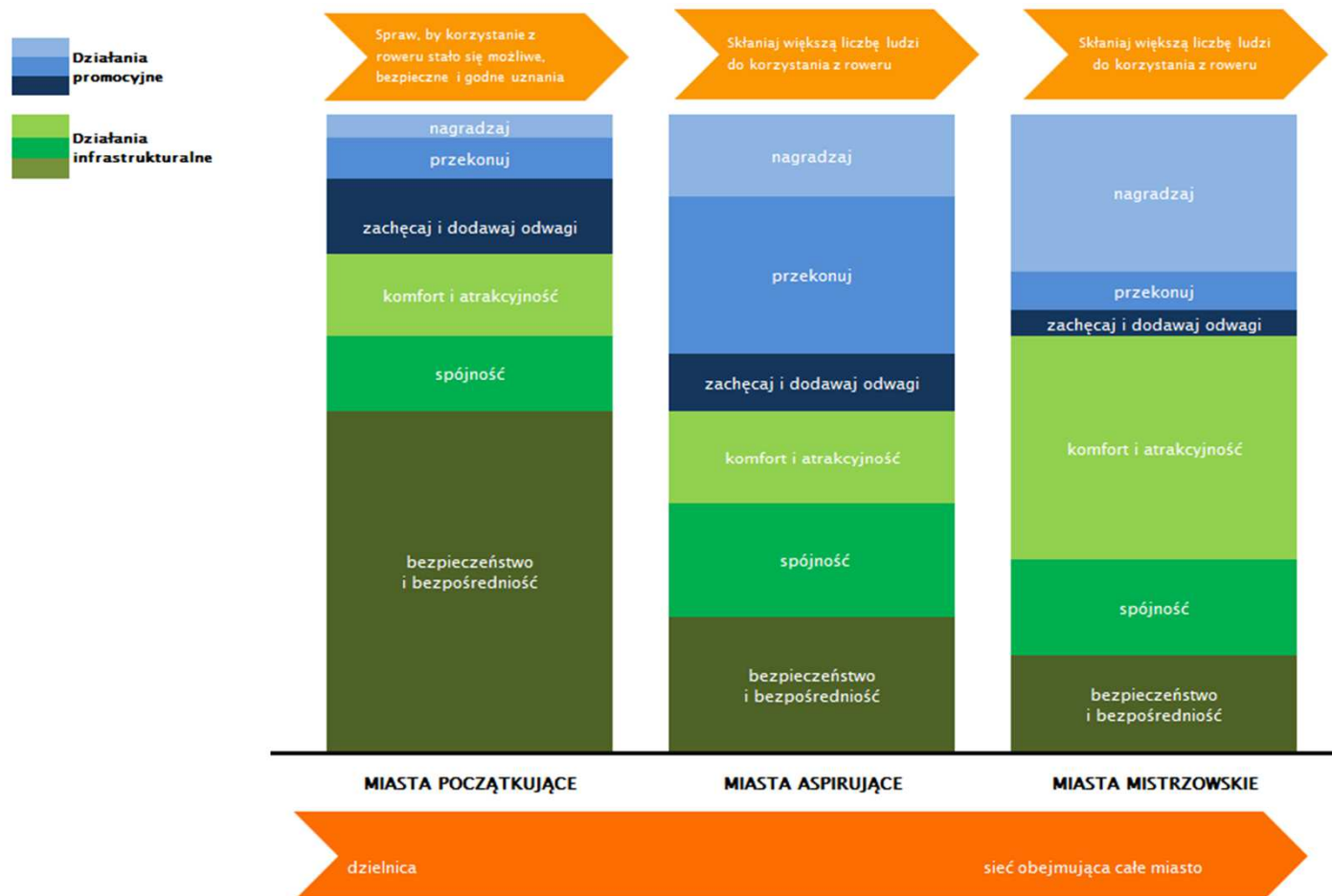
Różne warunki, różne podejście 1/2

warunki korzystania
z roweru



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów projektu PRESTO

Różne warunki, różne podejście 2/2



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Fabian Kuester, Bezpieczeństwo ruchu drogowego a infrastruktura rowerowa. Prezentacja na kongresie Velo-City Sevilla 2010 (materiały projektu PRESTO)

Opcje projektowania na obszarach zabudowanych

				Funkcja drogi rowerowej				
				Prędkość (km/h)	Intensywność ruchu (liczba samochodów/ dzień)	Element podstawowej sieci ruchu rowerów		Główna DDR
				Nie ma zastosowania	0	(I rowerów < 750/dzień	(I rowerów 500 –750/ dzień	(I rowerów > 2000/ dzień
Funkcja drogi/ ulicy dla ruchu kołowego	Lokalna ulica dojazdowa	Strefa piesza lub strefa 30 km/h		1 –2.500	Samodzielna droga dla rowerów			
				2.000–5.000	Ruch mieszany (z lub bez zaznaczenia fakultatywnego pasa dla rowerów)		Ulica rowerowa lub pas dla rowerów z pierwszeń stwem przejazdu	
				➤ 4.000				
	Ulica rozprawdzająca ruch	50 km/h	2x 1 pas	Nie ma zastosowania	Trakt rowerowy lub pas dla rowerów			
			2 x 2 pasy					
		70 km/h			Trakt rowerowy (przylegający do jezdni lub biegnący niezależnie od jezdni			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Fabian Kuester, Bezpieczeństwo ruchu drogowego a infrastruktura rowerowa. Prezentacja na kongresie Velo-City Sevilla 2010 (materiały projektu PRESTO)

Główne wyzwania proponentów zrównoważonego rozwoju miast w Polsce

- **Potrzeba obalenia szeregu mitów**
- **Niedostatek zintegrowanego myślenia o gospodarowaniu przestrzenią i zrównoważonym rozwoju transportu**
- **Priorytetowe traktowanie transportu publicznego w retoryce a potrzeb zmotoryzowanych w praktyce**
- **Przekonanie o dodatniej korelacji między prędkością a przepustowością sieci ulicznej wśród wielu kierowców, ekspertów i dziennikarzy**
- **Marginalizowanie aktywnej mobilności – zwłaszcza ruchu pieszych i rowerzystów w praktyce planistycznej**

Popularne mity polityki transportowej

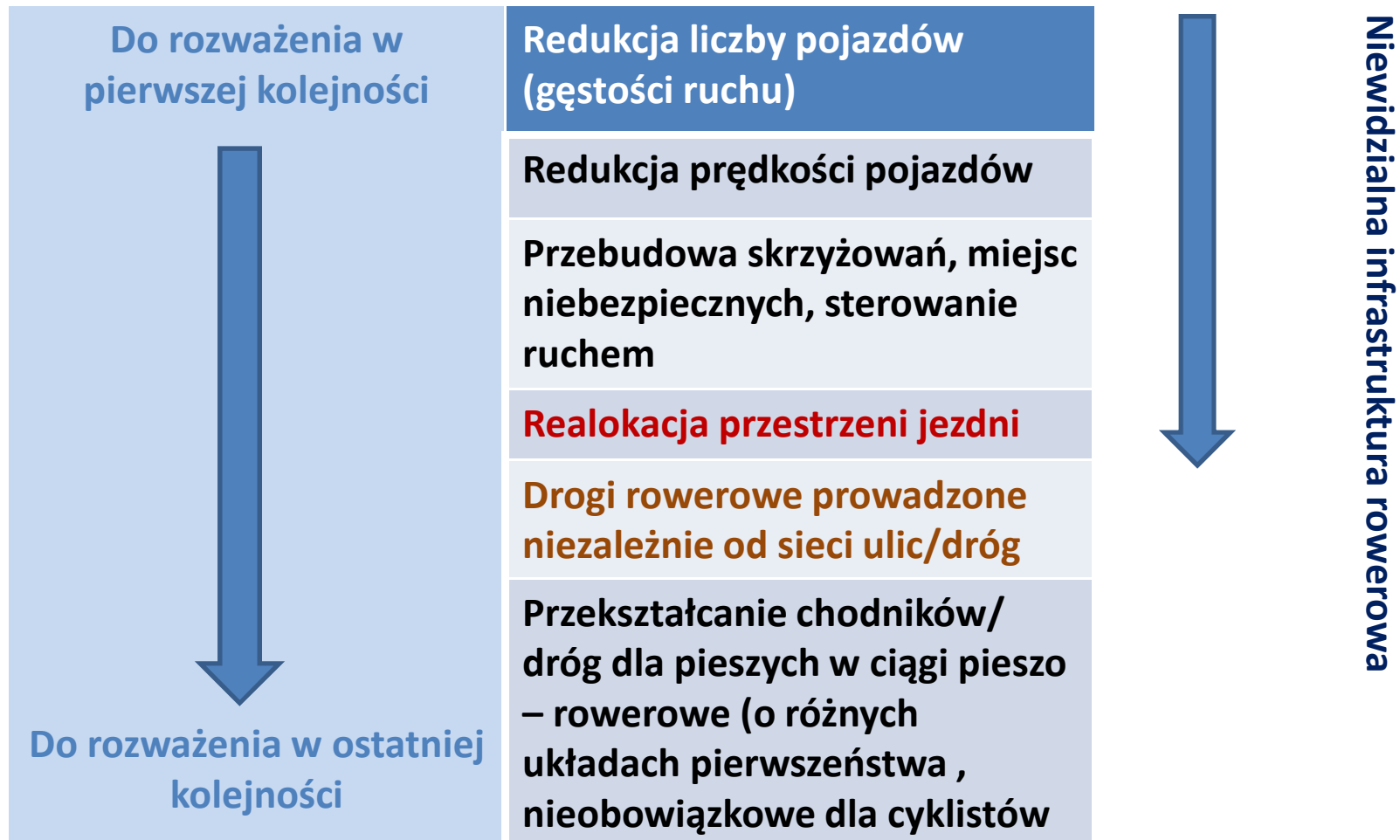
- Liczba samochodów będzie stale rosła
- Rozbudowa sieci ulic musi i może nadążać za wzrostem liczby samochodów
- Ruch rowerów na jezdni nie jest kompatybilny:
 - ani z ruchem samochodów na jezdni
 - ani z ruchem pieszym w strefach pieszych
- Promocja korzystania z rowerów może być odpowiedzialnie podejmowana przez decydentów miejskich jedynie po stworzeniu kompletnej, dedykowanej im infrastruktury

Zapewnienie bezpieczeństwa niezmotoryzowanym jednym z głównych wyzwań polskiej polityki miejskiej

Ryzyko pieszych w krajach europejskich w roku 2008 (liczba pieszych – śmiertelnych ofiar wypadków drogowych rocznie na 1 mln mieszkańców)



Hierarchia rozwiązań infrastruktury rowerowej



Źródło: Alex Sully, prezentacja na spotkaniu grupy projektu BYPAD , Tczew 2008

Podsumowanie i wnioski

1. Polska jest krajem w którym występuje olbrzymi potencjał rozwoju znaczenia aktywnej mobilności jako czynnika rozwoju lokalnego i regionalnego
2. Główną barierą bywa brak wyobraźni i woli politycznej
3. Warto kłaść większy niż dotąd nacisk na zintegrowane działania wyjaśniające, edukacyjne i promocyjne
4. Dobre praktyki europejskie mają dużą szansę pomyślnego wdrażania w Polsce
5. Zasady zrównoważonego rozwoju są proste – warto je wdrażać myśląc o następnym pokoleniu zwiększając szansę wygrania wyborów

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ ☺

**Zapraszam
na Konferencję Velo-City
do Wiednia w czerwcu 2013**



**oraz na Kongres Mobilności
Aktywnej w Gdańsku
we wrześniu 2013**

