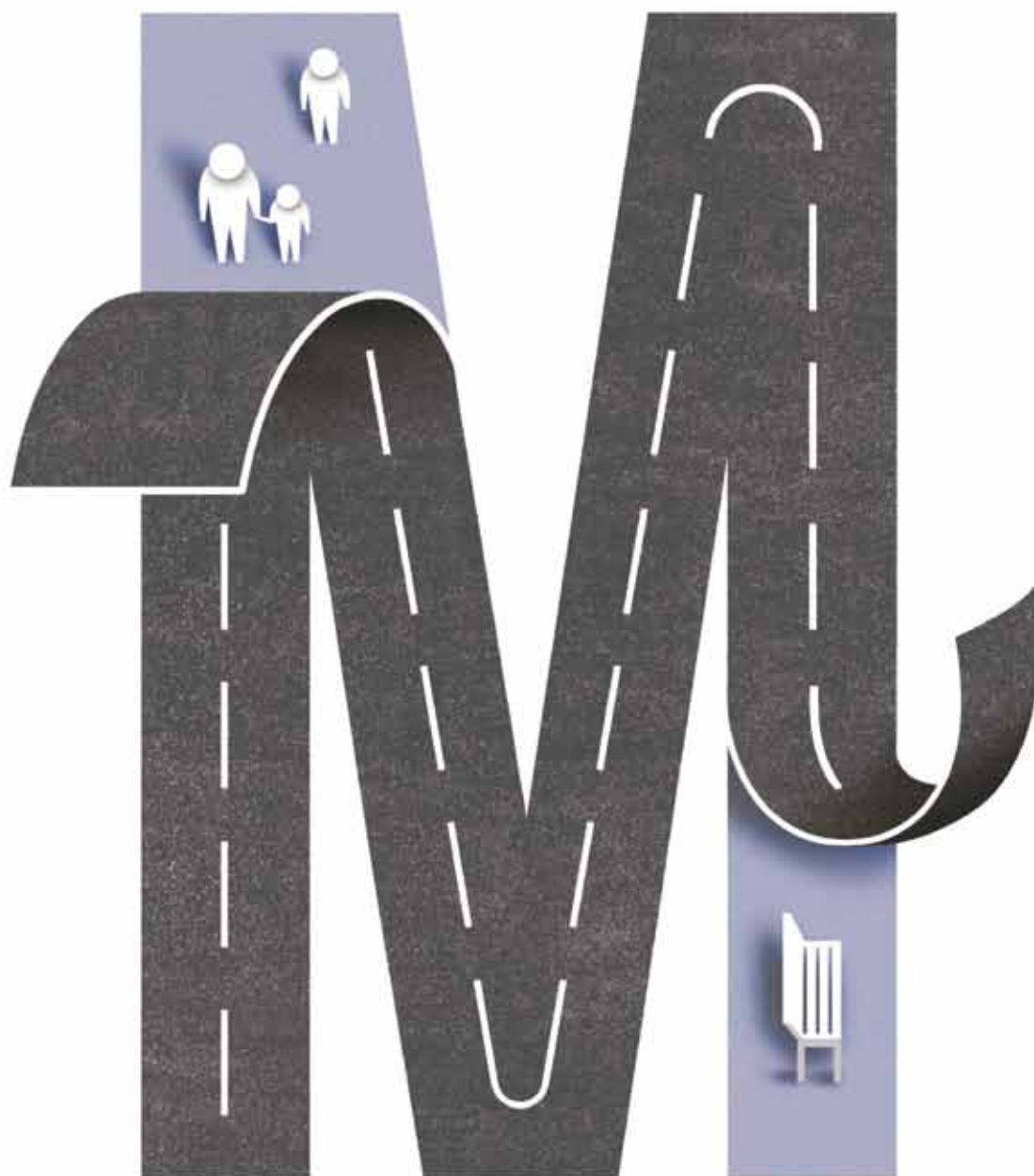


MAGAZYN **MIASTA #14**

kultura / ludzie / przestrzeń

Magazyn Miasta
kwartalnik
2(14)/2016
Cena: 16 zł (VAT 5%)



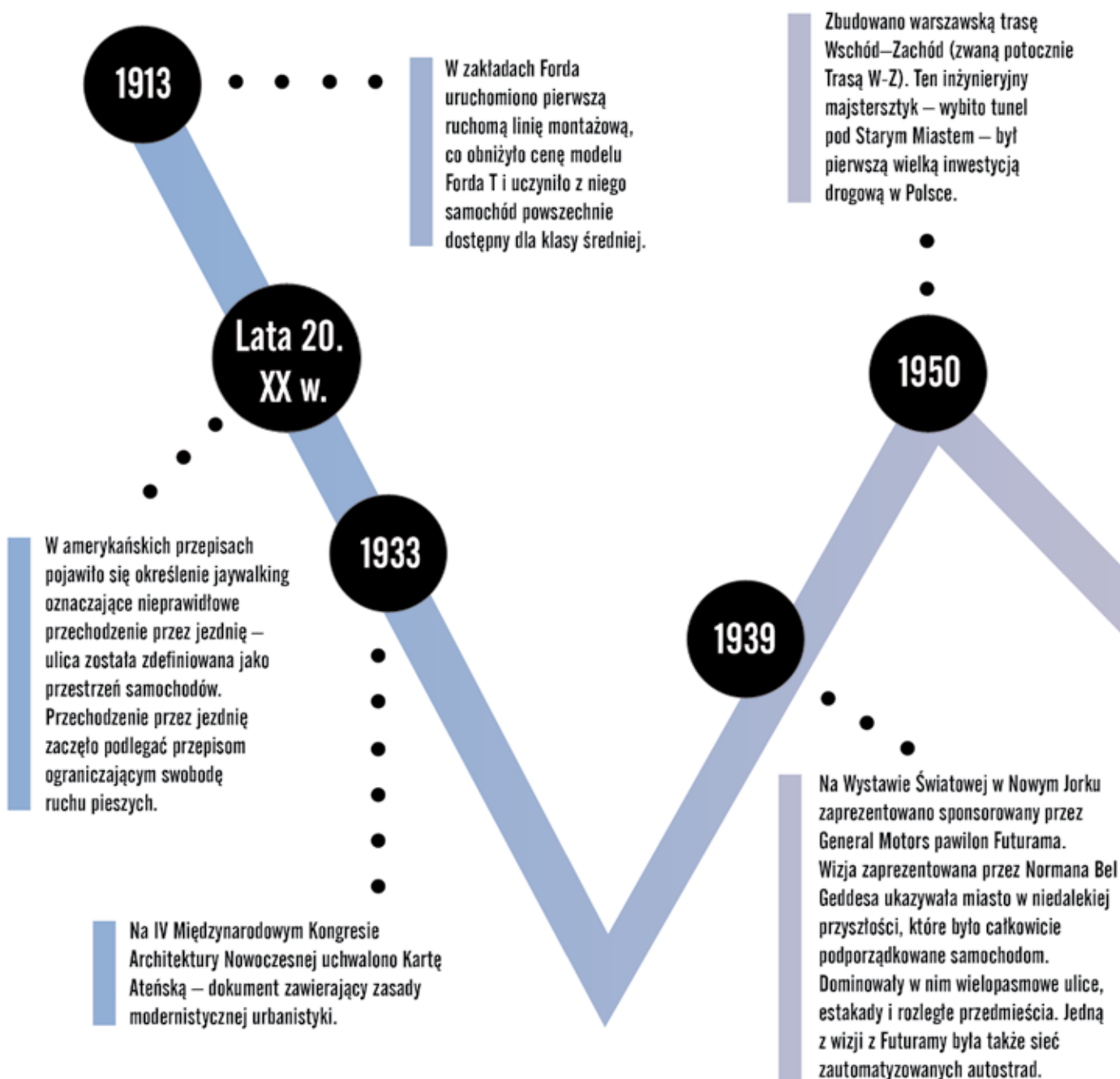
Konflikty przestrzenne

Wszyscy jesteśmy pieszymi / Nowa strategia mobilności / Gil Peñalosa / Ekonomia ulicy / Janette Sadik-Khan
Negocjacje przestrzeni / Woonerf / Pierzeje Rotterdamu / Filip Springer / Dodatek specjalny: Wolność w kulturze

STO TRZY LATA

miejskich rewolucji

Wytyczenie na osi czasu dat, które ilustrują przemiany w myśleniu o mobilności miejskiej, jest decyzją arbitralną i subiektywną. Mamy tego świadomość, ale bez nazwania pewnych punktów w historii trudno byłoby wytłumaczyć, jak bardzo zmieniło się w XX wieku podejście do projektowania przestrzeni publicznych w miastach. Czy drogi służą przede wszystkim kierowcom samochodów, czy też pieszym? Odpowiedzi na to pytanie bywały bardzo różne!



W Wielkiej Brytanii powstał ruch społeczny o nazwie Homes Before Roads. Jego członkowie protestowali przeciwko budowie tzw. Ringways w Londynie, czyli koncentrycznego systemu dróg szybkiego ruchu okalających miasta i przecinających centrum. Plany stworzenia Ringways powstały w ramach Draft Greater London Development Plan. Kampania prowadzona przez Homes Before Roads odniosła sukces – większościowa wówczas Partia Pracy wycofała się z tego projektu.

W Bostonie ruszyła realizacja projektu Big Dig, czyli pierwszej w takiej skali inwestycji drogowej, w ramach której zmieniono układ autostrad przecinających miasto, umieszczając je w tunelach. Inwestycję zakończono w 2007 roku.

Matematyk Dietrich Braess udowodnił, że budowa nowych dróg i poszerzanie istniejących nie jest skutecznym sposobem rozwiązywania problemów zakorkowanych ulic. Tzw. Paradoxs Braessa został zdiagnozowany m.in. w Stuttgarcie (w 1969 r.), w którym dodatkowe inwestycje drogowe znacznie pogorszyły warunki jazdy w centrum.

Luksemburski architekt Leon Krier skończył prace na projekcie miasteczka Poundbury, które miało powstać w południowej Anglii i być wzorem projektowania zgodnego z zasadami nowego urbanizmu. Budowa osiedla rozpoczęła się jednak dopiero 13 lat później. Wszystkie części Poundbury znajdują się blisko siebie i nie ma w nim przedmieść. Krier zmniejszył uzależnienie mieszkańców od samochodów, w zamian oferując im zintegrowaną sieć transportu rowerowego i publicznego.

Andreas Duany i Elisabeth Plater-Zyberk wraz z innymi architektami i urbanistami zakładają Kongres Nowej Urbanistyki (Congress for the New Urbanism – CNU). Chcą walczyć z błędami popełnionymi, ich zdaniem, w imię modernizmu. Dążą do powrotu do tradycyjnej kompozycji miast oraz do zorientowania urbanistyki na potrzeby społeczności lokalnych. W 1996 roku spisują zasady nowego urbanizmu w „Karcie Nowej Urbanistyki”

Prezydent Stanów Zjednoczonych Dwight D. Eisenhower podpisał Federal-Aid Highway Act, na mocy którego na budowę 66 tys. km autostrad przeznaczone zostało 25 mld dol. Na decyzję prezydenta wpływ mieli lobbysci koncernów samochodowych, którzy stworzyli grupę National Highway users Conference i opracowali system dróg łączących wielkie amerykańskie miasta. Autostrady te zazwyczaj przecinały centra miast, co od dekad wpływa na jakość życia ich mieszkańców.

1956

1968

1970

1980

1993
– 1996

Amerykański projektant i artysta Michael E. Arth formułuje zasady radykalnego odłamu nowej urbanistyki – New Pedestrianism. Nurt ten dąży do priorytetowego traktowania ruchu pieszego w miastach. W powstałych w myśl tej idei wioskach dla pieszych (ang. Pedestrian Villages) ruch zmotoryzowany jest całkowicie usuwany lub ukryty z tyłu budynków. Od frontu zabudowy przebiega ciąg komunikacyjny o szerokości pięciu metrów – podzielony na strefy dla pieszych, rowerzystów oraz rolkarzy.

1999

Władze Seulu likwidują część estakady Cheonggyecheon w centrum miasta, odkrywają rzekę ukrytą dekady temu na potrzeby budowy autostrady i tworzą wzdłuż jej brzegów park linearny. Inwestują jednocześnie w rewitalizację przestrzeni publicznych w całym mieście, uwalniając place i chodniki od miejsc parkingowych i zwężając ulice.

2003

Władze Madrytu decydują się na ogromną inwestycję infrastrukturalną polegającą na stworzeniu 43-kilometrowej sieci tuneli, w które zostają wpuszczone trasy szybkiego ruchu wokół rzeki Manzanares. Uwolnione w ten sposób przestrzenie publiczne przekształcone zostają w parki i inne, uwielbiane przez mieszkańców i turystów, miejsca rekreacji.

1997

Państwa członkowskie ONZ uchwalają Protokół z Kioto – instrument prawny, którego zapisy mają pomóc w powstrzymaniu zmian klimatu i w walce z nadmierną emisją gazów cieplarnianych odpowiedzialnych za prędkość globalnego ocieplenia.

2006
– 2011

Podczas nieformalnego spotkania w Lipsku ministrowie z państw członkowskich UE przyjmują Kartę Lipską na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Miast Europejskich.

2007

Z inicjatywy Stowarzyszenia „My Poznaniacy” w Poznaniu odbywa się pierwszy w Polsce Kongres Ruchów Miejskich (KRM). Powstaje dziewięć Tez Miejskich i tzw. Apel Solidarności Miast. Uczestnicy KRM stawiają na społeczeństwo obywatelskie, demokrację miejską, partycypację oraz prawo do miasta. Od tej pory aktywnie pracują na rzecz zrównoważonego rozwoju polskich miast.

W Nowym Jorku dzięki wieloletnim staraniom Janette Sadik-Khan — ówczesnej szefowej wydziału transportu NYC — słynne, zakorkowane Times Square przekształcone zostaje w plac publiczny z wyłączonym ruchem samochodowym. Analizę urbanistyczną do projektu wykonywało słynne duńskie biuro Gehl Architects.

2011

W Łodzi na ul. 6 Sierpnia powstaje pierwszy w Polsce woonerf — strefa ruchu uspokojonego.

2009

W Polsce powstają dwa dokumenty będące wyrazem troski o polską architekturę, krajobraz kulturowy i przyrodniczy. Z inicjatywy Polskiej Rady Architektury zostaje uchwalona Polska Karta Architektoniczna, a III Kongres Urbanistyki Polskiej Towarzystwa Urbanistów Polskich i Związek Miast Polskich zatwierdzają Kartę Przestrzeni Publicznej.

Kraje członkowskie UE podpisują europejską agendę miejską, tzw. Pakt Amsterdamski. W ramach 12 kluczowych obecnie wyzwań dla krajów UE pojawia się zrównoważony transport i powiązana z nim jakość powietrza. W dyskusjach wokół paktu co i rusz cytowany jest tegoroczny apel WHO do władz miast, w którym eksperci nawołują do „wyciągnięcia ludzi z samochodów i inwestowania w zrównoważony transport”, jako że z roku na rok coraz więcej osób zapada na poważne, śmiertelne choroby z powodu braku ruchu.

2012

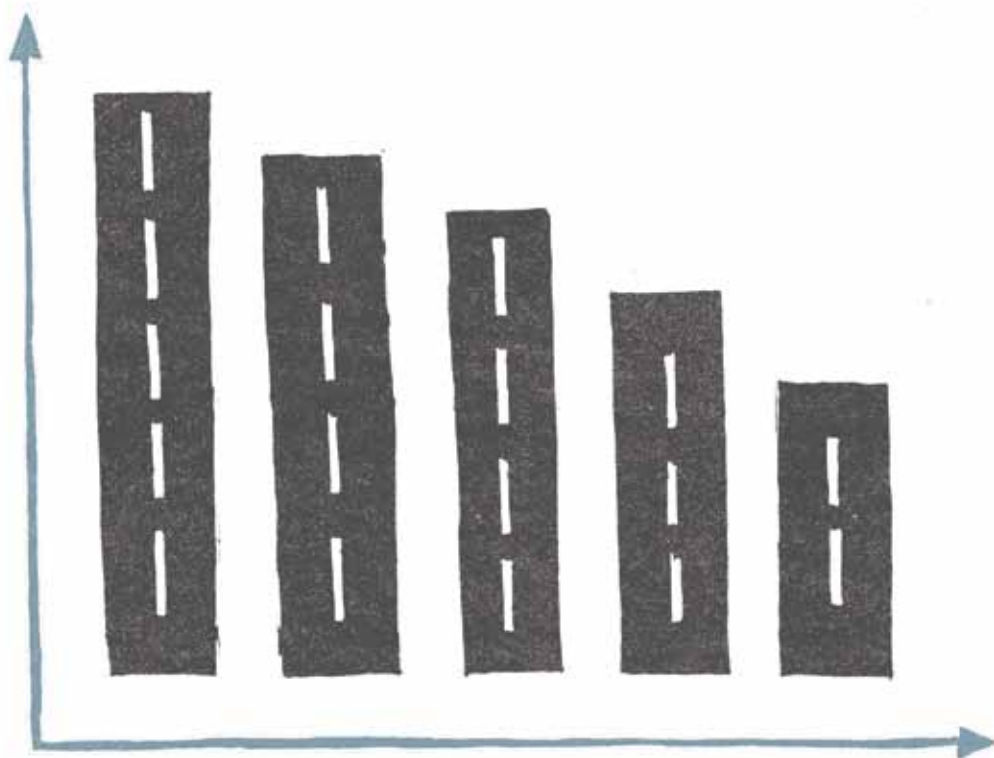
2014

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju publikuje „Krajową Politykę Miejską” (KPM) przygotowaną we współpracy z ekspertami zewnętrznymi (m.in. Kongresem Ruchów Miejskich). KPM stawia m.in. na zrównoważony transport i rozwój przestrzeni publicznych.

2016

2015

UN Habitat (ONZ) organizuje w październiku w Quito trzecią konferencję poświęconą zrównoważonemu rozwojowi miast (United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development) — Habitat III. Od maja b.r. trwają prace nad ustaleniem nowej globalnej polityki miejskiej, która zostanie na nim uchwalona. UN Habitat deklaruje m.in. dążenie do zrównoważonego i zdrowszego transportu w miastach, podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach i bardziej zrównoważonego projektowania infrastruktury drogowej.



Wojciech Makowski

TRANSPORT

– *chory*
sektor
Europy

Polskie miasta, realizując proekologiczne projekty transportowe, robią to w poczuciu, że dokonują jednego z możliwych wyborów. Tymczasem wiele ośrodków miejskich w innych krajach konsekwentnie realizuje politykę zwrotu w stronę zielonej mobilności, bo w ich ocenie nie mamy już żadnej alternatywy

Korzyści płynące z każdej podróży są większe niż koszty, które generuje – inaczej byśmy nie podróżowali. Mobilność stanowi wartość dla tego, kto się przemieszcza. Z punktu widzenia społeczeństwa sytuacja ta wygląda jednak inaczej: fakt, że dana podróż pociąga za sobą większe korzyści niż koszty dla podróżującego, nie oznacza, że z punktu widzenia ogółu kalkulacja ta wygląda tak samo. Jeżeli decydujemy się polecieć gdzieś na weekend, płacąc 10 euro za bilet samolotowy, korzystając z lotnisk wybudowanych za dotacje Unii Europejskiej i z usług przewoźnika pobierającego opłatę od miast, w których ląduje, spora część kosztów naszej podróży przenoszona jest na tzw. społeczeństwo. Nikogo pewnie nie zdziwi, że ta kwota nie pokrywa jednoosobowych kosztów obsługi lotniska i paliwa (paliwo lotnicze zazwyczaj jest nieopodatkowane). Nie wystarczy również na zapewnienie funduszu pokrywającego koszty leczenia chorób wywołanych długofalowym przebywaniem w środowisku o zanieczyszczonym powietrzu i nadmiernym hałasie, do którego przyczynia się każdy lot. Pieniądze te nie pokrywają też kosztów zmian klimatycznych wywołanych m.in. emisją zanieczyszczeń samolotów. Wydatki związane z naszym przemieszczaniem się i ponoszone przez ludzi niezaangażowanych w naszą podróż nazywane są kosztami zewnętrznymi. Unia Europejska definiuje je jako „sytuacje, w których użytkownik transportu nie ponosi pełnych kosztów swojej aktywności (np. pogorszenia stanu środowiska, korków czy wypadków)”.



/// ilustr. Poppek-Banach / Banach

KOSZTY I ZYSKI ZEWNĘTRZNE

Koszty zewnętrzne jakiegokolwiek podróży autem dla wszystkich krajów Unii Europejskiej obliczone zostały przez naukowców z Politechniki Drezdeńskiej. Przekonują oni, że „dla wspólnego dobra niezbędne jest, aby wszystkie koszty zewnętrzne były pokrywane przez użytkowników, bowiem transport może działać efektywnie tylko wtedy, gdy ceny dóbr pokrywają rzeczywiste koszty”.¹ Aby było to możliwe, należy skalkulować koszty każdej podróży dla wszystkich ludzi, krajów i pokoleń. Oczywiście osiągnięcie stuprocentowej dokładności nie jest tu możliwe – nie zwalnia nas to jednak z prób osiągnięcia dokładności. Według opracowania naukowców z Drezna koszty zewnętrzne mobilności samochodowej wynoszą dla Polski prawie 15 eurocentów (60 gr) na kilometr podróży. W przeliczeniu na jeden zarejestrowany samochód jest to prawie 1 tys. euro (4,4 tys. zł) rocznie. Największy udział w tych kwotach mają oczywiście wypadki i choć część ich kosztów ponoszą sami uczestnicy – w formie ubezpieczeń – środki te nie są wystarczające. Duża część obciążeń przenoszona jest więc na społeczeństwo.

Czy istnieją zatem sposoby poruszania się, które generują efekt odwrotny, czyli „zyski zewnętrzne”?

¹*The True Costs of Automobility: External Costs of Cars Overview on existing estimates in EU-27*, Technische Universität Dresden, 2012.

Urząd miasta Kopenhaga oszacował² koszt podróży rowerem i samochodem w godzinach szczytu. Każda podróż samochodem przynosi socjoekonomiczną stratę w wysokości 5,64 korony na kilometr (3,34 zł) – dla społeczeństwa największe wydatki łączą się przy tym z kosztami zwiększających się korków. Podróż rowerem prowadzi natomiast do socjoekonomicznych zysków w wysokości 1,62 korony na kilometr (96 gr), z czego największym zyskiem dla społeczeństwa jest jednak spadek wysokości kosztów opieki zdrowotnej w przypadku regularnych użytkowników roweru. Jadąc rowerem, poruszamy się jednak wolniej niż samochodem (nawet w Kopenhadze, gdzie rowerzyści mogą często liczyć na „zieloną falę” świateł), a więc „wydajemy” swój czas. Jeżeli wyliczenia te miałyby zostać przekształcone w faktyczne rozliczenia miasta z jego użytkownikami, Kopenhaga musiałaby pobierać od kierowców 5,64 korony za kilometr, a rowerzystom płacić 1,62 korony. Zyski z aktywnej mobilności liczy się także w Austrii. Według szacunków wykonanych na potrzeby tamtejszej narodowej strategii rozwoju ruchu rowerowego, osiągnięcie założonego celu (10 proc. podróży

²*The Bicycle Account 2014*, City of Copenhagen, 2015. Dostępny w internecie: <http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2015/05/Copenhagens-Bicycle-Account-2014.pdf>, s. 18-19.

realizowanych rowerem) doprowadzi do oszczędności na ochronie zdrowia w wysokości 811 mln euro rocznie³.

UBÓSTWO TRANSPORTOWE

Nie trzeba jednak obliczać kosztów zewnętrznych, żeby zauważyć, że model mobilności miejskiej oparty na ruchu samochodowym jest kosztowny, a może być nawet jeszcze droższy. Według szacunków przygotowanych na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury polskie gospodarstwa domowe wydają na transport średnio 14 proc. swoich budżetów, a kwoty te stopniowo rosną⁴. Ponad 70 proc. tych wydatków to koszty motoryzacji indywidualnej, co przekłada się na 2,5 tys. zł na osobę rocznie. Brakuje nam niestety danych określających, ile rodzin może doświadczyć ubóstwa, jeżeli paliwo ponownie wzrosną. Jest to oczywiście czynnik, na który samorządy nie mają żadnego wpływu, ale wpływać może na niego rząd, choć w ograniczony sposób – np. manewrując stawkami opodatkowania. Na razie wydatki na transport samochodowy w znakomitej większości nie przekładają się jednak na rozwój lokalnej gospodarki – z 8,3 mld euro rocznie, jakie w Polsce wydawane jest na benzynę i diesla, lwią część trafia do Rosji⁵. Tymczasem, jeżeli środki te udałoby się zaoszczędzić na pozatransportowe cele (na przykład poprzez postawienie na rozwój i promocję ruchu rowerowego), zostałyby one pewnie wydane przez mieszkańców na lokalne usługi. Przyczyniłyby się też do tworzenia miejsc pracy blisko miejsc zamieszkania, jeżeli zostałyby przekierowane na transport zbiorowy.

W transporcie miejskim mamy do czynienia z dwoma budżetami. Po pierwsze, budżet miejski, z którego dofinansowany jest transport publiczny – w warunkach polskich w większych miastach wpływy z biletów pokrywają około połowy kosztów. Samorząd płaci przewoźnikowi za każdy kilometr ruchu autobusu, tramwaju czy pociągu. „Stawka za wozokilometr” to jeden z kluczowych terminów żargonu osób zajmujących się transportem publicznym. Drugim budżetem, który trzeba wziąć pod uwagę, myśląc o transporcie, jest budżet czasu mieszkańców. Włoski fizyk Cesare Marchetti wykazał, że ludzie są gotowi poświęcić na codzienne przemieszczanie się godzinę (czyli 30 minut w jedną stronę). Fakt ten stanowi wyraźną barierę rozwoju przestrzennego miast. Zarządzanie transportem w mieście polega więc na ciągłym balansowaniu tych dwóch budżetów. Uruchamiając tramwaje i autobusy,

inwestujemy budżet w „wozokilometry”⁶ – tnąc rozkład, sprawiamy natomiast, że podróż z domu do pracy przestaje mieścić się w budżecie czasu mieszkańców. Tworzenie rozproszonej zabudowy, czyli rozlewanie się miast, przekłada się na wydłużenie koniecznych do pokonania dystansów i sprawia, że rosną koszty dostępu do transportu publicznego dobrej jakości. Rozproszenie zabudowy sprawia też, że mieszkańcy muszą przeznaczyć coraz większą część swojego budżetu czasu na dotarcie na przystanek. Według szacunków brytyjskich obsługa autobusowa jest możliwa (bo opłacalna, tzn. możliwa przy rozsądnym poziomie dopłat) dopiero w mieście, w którym gęstość zaludnienia przekracza 100 osób na hektar. Tramwaj staje się natomiast realną opcją dopiero przy gęstości zaludnienia powyżej 240 osób na hektar.

MODELE BARDZO TEORETYCZNE

Większość polskich miast, korzystając z modeli planowania ruchu, używa tych, które zakładają, że wraz ze wzrostem dochodów wzrastać będzie liczba samochodów w mieście i pokonywane przez nie dystanse. Modele te sprawdzały się w świecie zachodnim przez kilkadziesiąt lat. Aż przestały. W ciągu ostatniej dekady badań nad mobilnością zaobserwowano tzw. *peak car* – szczyt wskaźników korzystania przez mieszkańców z samochodów – po którym spada suma przejechanych kilometrów. Profesorowie Jeffrey Kenworthy i Peter Newman przypisują to zjawisko kilku czynnikom⁷. Coraz więcej miast „rozbija się” o ścianę Marchettiego, czyli nie jest w stanie rozwijać się dalej z zapewnieniem mieszkańcom codziennych 30-minutowych dojazdów samochodem. Ponadto inwestycje w transport publiczny przyniosły poprawę jego atrakcyjności i zatrzymały trendy spadkowe liczby pasażerów. W wielu miastach udało się jednocześnie zatrzymać spadek gęstości zaludnienia, a nawet doprowadzić do jej wzrostu. Duży wpływ na tę sytuację ma też fakt, że miejskie populacje się starzeją. Seniorzy korzystają z samochodów mniej intensywnie. Okres bardzo wysokich cen ropy (2008 rok i lata 2011–14) sprawił jednocześnie, że wiele osób zaczęło postrzegać mieszkanie bez dostępu do transportu publicznego za mniej atrakcyjne z uwagi na niepewność kosztów dojazdów. Mieszkanie w śródmieściu w wielu krajach stało się przy tym po prostu modne, zwłaszcza wśród „milleniów” – najbardziej wykształconego w historii pokolenia, które wchodzi właśnie na rynek pracy. Jakość życia łączy się dla nich coraz mniej z wolnością poruszania się samochodem, a coraz bardziej z możliwością wygodnego chodzenia

³ *The Health benefit of cycling – Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Cycling*, w: Werner Gronau, Karl Reiter, Robert Press (red.), *Transport and Health Issues*, Martin Eder, Verlag MetaGISIn-fosysteme, Mannheim 2011, s. 21–30.

⁴ *Prognozy rozwoju transportu w Polsce do roku 2030*, Jan Burnewicz na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, 2010.

⁵ *Zob. Polska może zaoszczędzić 3,6 mld euro rocznie wydatków na paliwa do roku 2030*. Dostępny w internecie: <http://miastowruchu.pl/polska-moze-zaoszczedzic-36-mld-euro-rocznie-wydatkow-na-paliwa-do-roku-2030/>.

⁶ Wozokilometr – stosowana przez specjalistów od transportu kołowego jednostka miary długości drogi wykonanej przez środek transportu (wozy) w czasie doby, miesiąca, roku, wybranego kursu itp. Odpowiednik kilometra.

⁷ *Zob. Jeff Kenworthy, Peter Newman, Peak Car Use: Understanding the Demise of Automobile Dependence*, World Transport Policy and Practice vol. 17.1, 2011.

i jazdy rowerem – w kolejnych krajach notuje się rekordowo niskie wskaźniki ubiegania się o prawo jazdy wśród tego pokolenia.

Zjawisko *peak car* jest już na tyle wyraźne, że doprowadziło do całkowitego zerwania statystycznego związku pomiędzy poziomem mobilności samochodowej i zamożności. W praktyce przełożyło się też na zestaw bankructw płatnych autostrad (np. w Hiszpanii i Australii) budowanych na podstawie założenia, że ruch samochodowy będzie wciąż wzrastał. W Polsce co prawda nie buduje się obecnie dróg ze środków prywatnych, a głównie z funduszy europejskich, ale *peak car* może sprawić, że inwestorzy nie będą w stanie spełnić wymagań dotyczących wskaźników liczby użytkowników i będą musieli zwrócić dotacje (zagrożenie to jest już realne w przypadku kilku regionalnych lotnisk, takich jak to w Lublinie czy w Łodzi, które nie spełniają wskaźników przyjętych w aplikacji o dotację na ich budowę). Formując listę miejskich inwestycji z założeniem, że większość mieszkańców chce poruszać się własnym samochodem, warto postawić sobie więc pytanie: Kiedy ostatnio wniosek ten rzeczywiście wyszedł w badaniach? W referendum w Krakowie w 2014 roku ponad 85 proc. głosujących mieszkańców stwierdziło, że chce szybszego rozwoju infrastruktury rowerowej (wynik jest wiążący dzięki wysokiej frekwencji). Szerokie badania opinii publicznej przeprowadzone w Poznaniu pod koniec listopada 2015 roku wskazały, że 44 proc. mieszkańców popiera wprowadzenie pasów ruchu dla rowerów kosztem pasów ruchu dla samochodów (przeciwne zdania jest 43 proc.)⁸. Pamiętajmy przy tym, że ten wysoki poziom poparcia zanotowany został w badaniu realizowanym w czasie niekorzystnych warunków pogodowych do jazdy rowerem i przed przeprowadzeniem w mieście jakiegokolwiek kampanii na rzecz takich rozwiązań. Powinien więc skłonić władarzy polskich miast do większej odwagi w rozstrzyganiu konfliktów o przestrzeń na korzyść „miękkiej mobilności” i inwestycji w zrównoważoną przestrzeń publiczną.

KOMISJA EUROPEJSKA GRZMI

Jeszcze do niedawna Komisja Europejska patrzyła przez palce na „osiągnięcia” części nowych krajów Unii Europejskiej w zakresie niskowęglowego transportu. Dostęp do funduszy na inwestycje w tym obszarze kierowanych w większości na budowę nowych dróg doprowadził do poważnych wzrostów emisji (w Polsce wzrosła ona aż o 150 proc. w porównaniu do 1990 roku i 30 proc. w ostatniej dekadzie). Jednocześnie technologiczna część niskowęglowej układanki zawiodła, a wprowadzenie zaostrzonych norm emisji spalin doprowadziło do ambitnych spadków emisji na testach. Na prawdziwych drogach okazują się one jednak o wiele skromniejsze. Afera Volkswagena była tylko czubkiem

góry lodowej nagłaśniającym mechanizmy, na które organizacje kierowców i ekologów wskazywały od kilku lat⁹. W sektorze ciężarówek postęp technologiczny w zakresie spadków zużycia paliwa w zasadzie zatrzymał się 30 lat temu. Podczas gdy wszystkie inne branże stają się bardziej efektywne energetycznie, brak postępów w transporcie sprawił, że – jak ogłosiła w czerwcu 2016 roku Europejska Agencja Środowiska – to właśnie ten dział gospodarki jest dziś największym źródłem emisji CO² w UE (30,8 proc.)¹⁰. Osiągnięcie unijnych celów redukcji emisji na 2030 rok nie jest więc możliwe bez poważnej zmiany polityki transportowej.

Wyraźna ewolucja zachodzi też w europejskich dokumentach strategicznych dotyczących transportu, w których zaczęto używać nowych pojęć i przeformułowano cele. Wizję równomiernego rozwoju różnych środków transportu i równych warunków konkurencji pomiędzy nimi zastępuje już (co najmniej od transportowej „Białej księgi” z 2011 roku) dążenie do maksymalnej oszczędności zasobów systemu transportowego oraz przerwania z powrotem na użytkowników kosztów zewnętrznych. Autorzy najnowszych ważnych dokumentów strategicznych, w tym Europejskiej Agendy Miejskiej, do oszczędności zasobów dodają też wskazanie konkretnych rodzajów mobilności, które będą wspierane przez Unię Europejską w najbliższym czasie i powinny być priorytetowe dla jej miast – transportu publicznego i „miękkiej mobilności” (ruchu pieszego, rowerowego, przestrzeni publicznych). Kluczowym tematem staje się przy tym dostępność – walka z różnego typu wykluczeniem dotyczącym przyjętego modelu mobilności: ze względu na drogie bilety, niepełnosprawność czy lokalizacje przystanków. Część polskich województw miała już poważne problemy z zatwierdzeniem swoich Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014 – 2020; Komisja Europejska uznała je za nadmiernie skoncentrowane na sieci dróg samochodowych i twardo je negocjuje. Może nadszedł więc czas na uświadomienie sobie, że prawidłowe odpowiedzi na pytania dotyczące mobilności mają dziś inny charakter, niż wydaje się wielu władarzom miast?

Wojciech Makowski – koordynator kampanii transportowych Instytutu Spraw Obywatelskich w latach 2011 – 2015, obecnie oficer rowerowy w Urzędzie Miasta Poznania. Uczestnik Kongresu Ruchów Miejskich, audytor polityki rowerowej wg standardu BYPAD

⁸ *Badania ankietowe mieszkańców Poznania dot. infrastruktury rowerowej. Raport z badań.* Public Profits dla Urzędu Miasta Poznania, grudzień 2015.

⁹ Zob. *Nie tylko VW? Różnice w wynikach „testów”*. Dostępny w internecie: <http://miastowruchu.pl/nie-tylko-vw-roznice-w-wynikach-testow/>.

¹⁰ Zob. *Transport is now Europe's biggest climate problem* - EEA data, Transport & Environment, <https://www.transportenvironment.org/press/transport-now-europe-s-biggest-climate-problem-eea-data>.