

# Jak organizacja ruchu wpływa na jakość życia w mieście oraz jakość powietrza

**Miasto ma swoją skończoną powierzchnię** - wyznaczone ulice, parki, tereny mieszkaniowe, podwórka. **Nie da się nie wprowadzać pewnych ograniczeń dla samochodów**, jeśli chcemy żyć komfortowo i bezpiecznie w miastach.

Samochody i infrastruktura im niezbędna zajmują olbrzymią powierzchnię - Instytut Rozwoju Miast oszacował, że blisko 20 proc. powierzchni miasta Warszawa to parkingi. Kiedy spojrzeć na jakąkolwiek miejską ulicę, niemal zawsze największą jej część zajmują jezdnie dla samochodów.

**Ograniczenia dla aut robimy w każdym mieście już teraz:** nie w każdym miejscu można się zatrzymać, ograniczamy dopuszczalną prędkość, nie na każdej ulicy można jeździć w obu kierunkach (np. dlatego, że jest zbyt wąska). Jednak to za mało, by zadbać o jakość życia w mieście, dostępność chodników dla pieszych, płynny przejazd bez korków itd. Mamy po prostu za dużo samochodów.

Ruch samochodowy w mieście to kumulacja wszystkich wad tego sposobu przemieszczania się: zatory, hałas, utrudnienia dla pieszych, autobusy miejskie stojące wraz z autami, oraz zanieczyszczenia powietrza. Koktajl zanieczyszczeń (pyłów tak drobnych, że przenikają do organizmu przez skórę, albo cząsteczek tlenków azotu) odpowiada za przyspieszoną **śmierć 38 tysięcy ludzi, każdego roku w Polsce. W mieście takim jak Wrocław to ok. 500 do 750 osób każdego roku. Nowotwory, udary, uszkodzenia układu nerwowego, opóźniony rozwój intelektualny dzieci, astma** - to najczęstsze konsekwencje kojarzone ze wzrostem zanieczyszczeń powietrza.

**Z samochodem jest, jak z winem.** Obie rzeczy są bardzo fajne, ale nadużywane sprawiają kłopot. Żadne z miast nie ma zamiaru pozbyć się samochodów całkowicie - ale ograniczenie jest konieczne.

W Polsce każdy, kto myśli o jakości życia w mieście, o jakości powietrza, chciałby **zmniejszyć liczbę samochodów na ulicach o ok. 30 proc.** Czyli do stanu, który widzimy w szczycie wakacji. Po miastach jeździ się wtedy dobrze - korków niewiele, mniej hamowania i przyspieszania (czyli mniej pyłów), ciszej, mniej zmarnowanego czasu (przez kierowców, pasażerów autobusów czy tramwajów itd.), a mniej rur wydechowych to mniej spalin (tlenki azotu pochodzą z rur wydechowych).

## Jakie mamy narzędzia ograniczania/regulowania ruchu aut:

1. organizacja ruchu ulicznego,
2. strefy Tempo30,
3. strefy zamieszkania,
4. strefy ograniczonego ruchu (SOR),
5. strefy płatnego parkowania (SPP),
6. Strefy ograniczonego postoju (SOP)
7. strefy czystego transportu (SCT),
8. strefy kongestyjne/opłat kongestyjnych.

---

## Jak to działa:

1. **ORGANIZACJA RUCHU** - wpływa na tempo jazdy i pokonywane odległości. Jeśli na ulicach, które prowadzą przez osiedla czy kwartały kamienic, ruch w obu kierunkach, zamienimy na jednokierunkowy, **spowodujemy że zmniejszy się opłacalność przejazdu przez takie osiedle tranzytem.** Aby przejechać przez osiedle na skróty trzeba by kluczyć. Takie rozwiązanie **działa. W Krakowie** ograniczyliśmy w ten sposób liczbę przejazdów przez Stare Miasto - wg badań ruch uliczny spadł tam o 8 proc. Dodatkowo, aby podnieść bezpieczeństwo na 220 ulicach w centrum Krakowa wprowadziliśmy tzw.

kontraruch dla rowerów - rowerzyści mają prawo jeździć w obu kierunkach na ulicach jednokierunkowych dla samochodów. Kierowcy zwalniają, bo wiedzą że z przeciwka może nadjechać rowerzysta.

**Korzyścią z takiego rozwiązania jest więcej miejsc postojowych i możliwość usunięcia samochodów z chodników na jezdnię.**

Co więcej przy okazji reorganizacji w Krakowie, w obrębie strefy płatnego parkowania zlikwidowaliśmy z 23 tys. miejsc postojowych ok. 4 tys. miejsc. Przeszło to bez większego problemu, większość kierowców nie zauważyła, bo w zamian za ograniczenia na ulicach gdzie dominowały auta mieszkańców, przybyło miejsc tam, gdzie „załatwia się rzeczy”.

- 2. STREFY TEMPO30** to obszary, które tworzy się głównie ze względu na **bezpieczeństwo pieszych**. Tempo30 - to nic innego, jak kwartał, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Zaletą tego rozwiązania oprócz podniesienia bezpieczeństwa i zmniejszenia hałasu, jest też spadek zanieczyszczenia pyłami. Badania wykonane dla Transport for London pokazały, że **takie strefy wbrew obawom nie doprowadziły do wzrostu emisji** spalin z powodu jazdy na wyższych obrotach silnika - liczba spalin spadła, bo w takich obszarach samochody jeżdżą płynniej, rzadziej hamują.
- 3. STREFA ZAMIESZKANIA** - to obszar, w którym obowiązuje graniczenie prędkości do 20 km/h i **bezwzględne pierwszeństwo w ruchu dla pieszych**. Parkowanie dozwolone jest tylko w wyznaczonych miejscach. To obszar, na którym dziecko może legalnie przemieszczać się bez nadzoru dorosłego. [Na pozostałych dorosły nie może spuścić z oka dziecka do lat 10!]  
**Zaletą jest o wiele większa przestrzeń dla pieszych i duży spadek zapylenia.**
- 4. STREFY OGRANICZONEGO RUCHU** - to obecnie najsilniejsza forma ograniczania wjazdu samochodów. W obszar ten może wjechać tylko ten, kto ma zezwolenie zarządcy drogi. Dostęp do swoich nieruchomości mają mieszkańcy. Najczęściej w ciągu dnia wprowadza się okna czasowe, w których mogą zostać wykonane np. dostawy towarów.  
**SOR wprowadza się głównie w obszarach, gdzie w ruchu ulicznym dominują piesi**, zażytkowych kwartałach, gdzie szerokość ulicy jest zbyt mała, aby pomieścić wszystkich chętnych uczestników ruchu. Znamy to w formie deptaka. Kraków ma obecnie jedną z największych SOR w Europie, co wynika z charakteru Starego Miasta i atrakcyjności turystycznej.  
Ponieważ SOR da się wprowadzać tylko **na stosunkowo małych obszarach, nie przekładają się na jakość powietrza. SOR muszą być obsługiwane przez sprawną sieć transportu zbiorowego** i sieć dróg rowerowych.  
Obszary gdzie obowiązuje **SOR to obszar szczególnie intensywnego handlu i usług.**
- 5. STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA** - to obszary, gdzie za postój na ulicach wnosimy opłatę. Najbardziej znana forma ograniczania obecności samochodów. Jej zadaniem jest doprowadzenie do krótkiego czasu postoju, aby miejsce postojowe szybciej się zwalniało a inni kierowcy łatwiej znajdowali miejsce dla siebie. Dzięki skutecznym SPP na ich obszar nie wjeżdżają też samochody parkujące przez cały dzień, a więc ludzie np. dojeżdżający do pracy.  
**SPP działa dobrze jeśli ma odpowiednio wysokie ceny.** Do niedawna maksymalną ceną było 3 zł za godzinę, stawka która mało kogo odstrasza.  
Dzięki nowym zapisom nareszcie można pobierać opłaty wyższe niż 3 zł za godzinę. Decyzję aby z tego skorzystać podjęty na razie tylko **Kraków (6 zł za godzinę od początku 2020 r.) i Poznań (7 zł za godzinę od 1 lipca 2020 r.)**. Ze względu na inflację, a obecnie koszty zamknięcia wprowadzonego ze względu na Covid-19 ceny biletów komunikacji miejskiej bywają droższe niż 3 zł.  
Analizy jakie wykonywano w Krakowie wskazywały, że **dopiero kwota powyżej 6 zł za godzinę robi na kierowcach takie wrażenie**, że zastanawiają się czy przyjeżdżać samochodem i jak długo parkować. Na ulicach Krakowa efekt jest widoczny - kiedy w okresie izolacji społecznej miasto zawiesiło pobieranie opłat ulice błyskawicznie zapełniły się samochodami.  
Te ceny to nie jest zamach na portfele kierowców. Cena 3 zł za godzinę została wprowadzona jako maksymalna w 2001 r. - 20 lat temu ta kwota odpowiadała mniej więcej obecnym 7 zł. Te 6 czy 7 zł to mniej niż kufel piwa w najbardziej atrakcyjnych częściach miast, gałka lodów to obecnie ok. 5 zł. Czy oddalibyśmy komuś kawałek jezdni za 3 zł na godzinę, gdybyśmy mieli go na własność?  
**Zalety SPP to szybsze zwalnianie miejsc postojowych** i realne zmniejszenie częstotliwości odwiedzin

samochodem takie obszary miasta. **To korzyść dla mieszkańców SPP, którym łatwiej znaleźć miejsce postojowe oraz najczęściej korzystają z korzystnego cenowo abonamentu.**

Błędem jest wprowadzanie abonamentów postojowych dla osób spoza SPP nawet jeśli mają one wysoką cenę. Parking kosztujący 250 zł za cały miesiąc (jak w Krakowie) dla sporej grupy osób jest w zasięgu, efekt szybkiego zwalniania miejsc znika.

**SPP musi być dobrze obsłużona komunikacją zbiorową.**

**Wiele małych SPP rozrzuconych po całym mieście ogranicza podróże samochodem między dzielnicami.**

6. **STREFA OGRANICZONEGO POSTOJU** - czyli **obszar na którym obowiązuje zakaz zatrzymywania się. Od zakazu można zrobić wyjątki, jak np.** w wyznaczonych miejscach mogą zatrzymywać się pojazdy komunikacji miejskiej albo tylko **mieszkańcy**, można też zakazać postojów powyżej pół godziny.

Jak na razie w Polsce nie można zakazać postojów na ulicy np. dłużej niż dwie lub trzy godziny. Takie narzędzie świetnie działa np. w Budapeszcie albo w Wiedniu. W Wiedniu obowiązuje niemal na całym obszarze miasta - w efekcie, ten kto chce parkować dłużej musi wjechać na parking wielopoziomowy.

**Zaletą strefy jest zmniejszenie ruchu samochodowego i więcej przestrzeni dla pieszych, a także płynniejsza jazda, co w konsekwencji ma też wpływ na zapylenie powietrza.**

**Wiele małych SOP rozszarych po całym mieście skutecznie ogranicza podróże między dzielnicami.**

7. **STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU** - obszary na które można wjechać tylko samochodem spełniającym określone normy emisji spalin.

Takie strefy działają w Barcelonie, Paryżu, Stuttgarcie, Berlinie, Brukseli, Mediolanie... w bardzo wielu miastach.

W żadnym z tych miast nich reguły obowiązujące w SCT nie są radykalne. W Paryżu można jeździć 20-letnim benzynowym pojazdem i 14-letni Dieslem.

Inne wymagania dla Diesli biorą się stąd, że to Diesle emitują najwięcej tlenków azotu.

**W Krakowie sprawdziliśmy, że jeśli zakazać wjazdu dla samochodów benzynowych produkowanych przed 2001 r. i dla Diesli produkowanych przed 2006 r. ilość spalin w powietrzu spadłaby o połowę. A ile takich starych pojazdów jest na ulicach? Sprawdziliśmy na ulicach w realnym ruchu. Na 100 tys. zbadanych aut, które przejeżdżały pod kamerami tylko 6 proc. samochodów to wyprodukowane przed 2006 r. (Diesle) i przed 2001 r. (benzyna).**

**SCT mają sens tylko na dużych obszarach** - najlepiej na obszarze całego miasta lub przynajmniej w obrębie jego szeroko rozumianego centrum. W przeciwnym razie efekt naprawy jakości powietrza nie zostanie osiągnięty. **Żadne inne rozwiązanie nie ma tak wielkiego wpływu na zmniejszenie zanieczyszczeń.**

8. **STREFY KONGESTYJNE** - **za wjazd do nich pobieramy opłaty.** Rozwiązanie możliwe do wprowadzenia w Polsce, ale aby było skuteczne jest dość kosztowne na start, bo aby było skuteczne konieczna jest kontrola wideo lub foto.

Nie mamy żadnych doświadczeń z tego rodzaju rozwiązaniami. Podobne strefy obowiązują w Londynie, Oslo czy Sztokholmie.

W Sztokholmie przed wprowadzeniem mieszkańcy protestowali - po półrocznym teście przeprowadzono referendum i opłaty zostały utrzymane. Dlaczego? Bo choć **ze względu na opłaty ludzie wjeżdżali rzadziej i musieli planować interesy w centrum, żeby jednego dnia załatwić wszystkie rzeczy, to w zamian otrzymali brak korków i łatwość w parkowaniu.** Co ciekawe za przejazd pod bramką opłat płać także mieszkańcy. W ten sposób mniej podróży autem odbywa się między dzielnicami.

Rekomendacja:

- \* SPP - rozwiązanie znane w Polsce, skutecznie wpływające na ruch uliczny, ułatwia życie mieszkańcom, warunki skuteczności to odpowiedni cennik i podzielenie miasta na podstrefy.
- \* SCT - najmocniej i skutecznie wpływa na poprawę jakości powietrza, nie jest rozwiązaniem radykalnym.
- \* w obu przypadkach konieczny jest systematyczny rozwój sieci transportu zbiorowego i sieci dróg rowerowych