



Uniwersytet
Ekonomiczny
w Katowicach



blisko

międzynarodowo



przez całe życie

Zrównoważona mobilność – nowy paradygmat miejski czy oksymoron?

Robert Tomanek

Seminarium

„Bezpłatny transport zbiorowy w miastach: przyszłość czy populizm?”

Katowice, 14.09.2018

Agenda

- Zrównoważone rozwiązania jako obszar badań ekonomicznych
- Istota zarządzania mobilnością miejską
- Instrumenty równoważenia mobilności miejskiej
- Rowerowa mobilność w praktyce metropolitalnej
- Wnioski

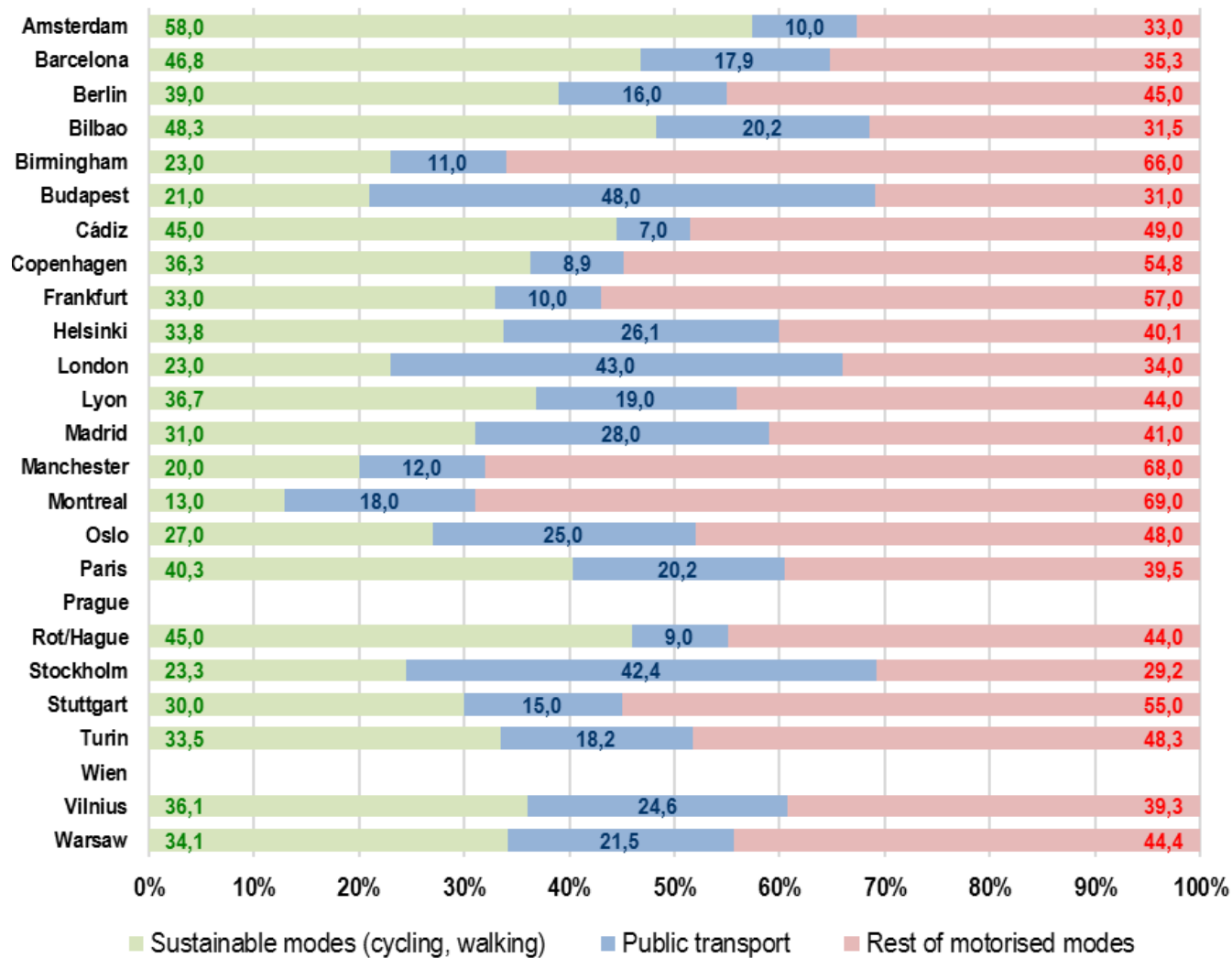
Zrównoważony rozwój jako obszar badań ekonomicznych

- Sustainable development, green economy – uwzględnienie kosztów zewnętrznych w rachunku efektywności, problemem jest metodologia szacowania wartości nierynkowych (np. zdrowie)
- Ryzyko ujmowania zrównoważonego rozwoju (mobilności) jako systemu idealnego, z punktu widzenia nauki taka konceptualizacja pojęcia może prowadzić do powstania teorii niefalsyfikowalnych i tym samym nienaukowych – zob. U. Brand, Green Economy – the Next Oxymoron (www.oekom.de/gaia 2012)

Zarządzanie mobilnością miejską

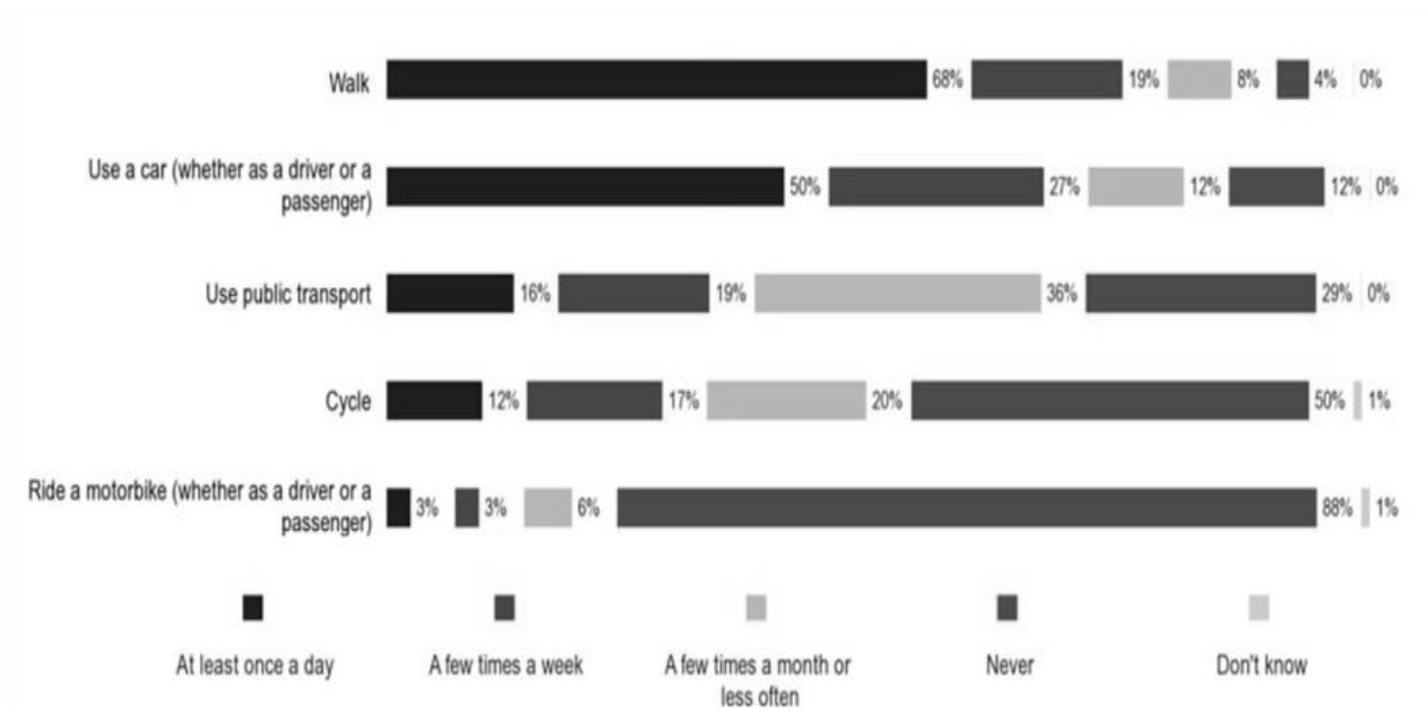
- Zrównoważona mobilność – w praktyce: kształtowanie niskoemisyjnego modelu realizacji potrzeb przewozowych polegające na ograniczaniu dostępu samochodów głównie na rzecz transportu zbiorowego oraz roweru (w tym e-rowerów)
- Rozwiązania „zrównoważone” nie mogą być traktowane jako cel sam w sobie – należy postulować dążenie do wzrostu efektywności w szerokim wymiarze (także środowiskowym i społecznym)
- Model zrównoważonej mobilności wymaga zastosowania (w pierwszej kolejności) klasycznych instrumentów prowadzących do wzrostu udziału mobilności nisko i zeroemisyjnej





Rys. 1. Modal split (podział zadań przewozowych) na obszarze metropolitalnym obsługiwanym przez jednego organizatora (2015)

Źródło: 2015 EMTA Barometer. 11th edition, CRTM Madrid, Paris 2017, <http://www.emta.com/spip.php?article267&lang=en> (11.11.2017).



Rys. 2. Częstość użycia podsystemów transportowych w UE 28 (2013)

Źródło: *Attitudes of Europeans towards urban mobility. Special Eurobarometer 406*. European Commission, Brussels 2013, http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf (11.11.2017).

Instrumenty równoważenia mobilności miejskiej

- Rozwój PTZ (oferta, jakość usług, konkurencyjne ceny, integracja, priorytety w ruchu ulicznym)
- Rozwój systemów rowerowych (infrastruktura – w tym priorytety ruchowe, systemy roweru miejskiego, integracja działań)
- Ograniczenie dostępu samochodów (parkingi strategiczne, opłaty kongestyjne i parkingowe)

Rowery w obsłudze przewozów na obszarze aglomeracji katowickiej

- Obsługa przewozów – udział marginalny
- Infrastruktura
 - Wycinkowa, o charakterze rekreacyjnym, brak informacji (map – nawet na stronach miast), brak integracji międzymiejskiej
- Rower miejski
 - Model B2B (lokalizacja i inne parametry nastawione na klienta biznesowego, a nie indywidualnego realizującego potrzeby mobilnościowe /2% przychodów/), brak integracji

Rowery: realizacja funkcji transportowej i rekreacyjnej w praktyce, Siemianowice

- Infrastruktura spójna, przewidziano punkty przesiadkowe nazwane na wyrost Zintegrowanymi Centrami Przesiadkowymi (ZPC-4)

Ale

- Brak powiązań z sąsiednimi miastami (a jeśli są to przypadkowo bez uwzględnienia w sieci – Chorzów, Katowice, Czeladź)
- Szlaki są przerywane przez przystanki autobusowe, prowadzone także ulicami lub chodnikami, czasem o bardzo dużym pochyleniu (ul. Jagiełły-Łokietka), niebezpieczne krawężniki
- Infrastruktura ZPC niefunkcjonalna

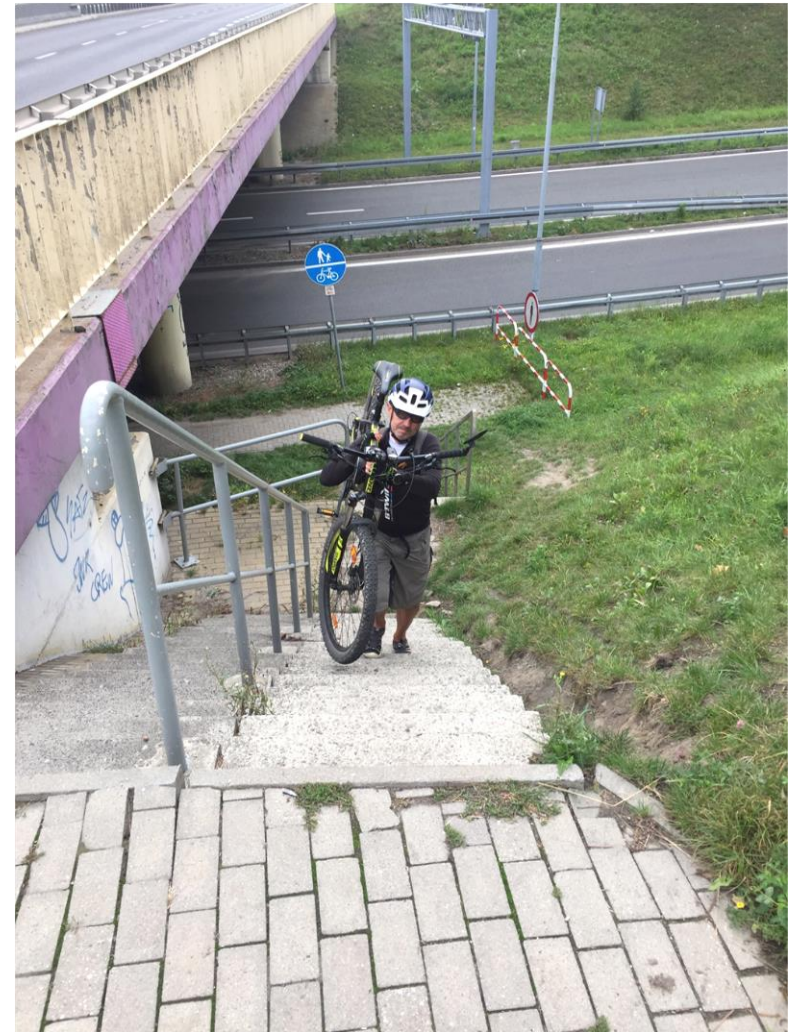


Ul. Śląska, Siemianowice Śl., 2018.



ZPC, Siemianowice Śl, Bazantarnia, 2018.

Rowery: realizacja funkcji rekreacyjnej w praktyce, szlak 103. Katowice (Park Śląski – Lasy Panewnickie)



Szlak 103, Katowice, 2018.

Rowery: realizacja funkcji rekreacyjnej w praktyce, szlak 103. Katowice (Park Śląski – Lasy Panewnickie)



Szlak 103, Katowice, 2018.



Rowery: realizacja funkcji rekreacyjnej w praktyce, Bytom, Zespół Żabie Doły (szlaki pokolejowe)



Żabie Doły, Bytom, 2018.

Rowery: realizacja funkcji rekreacyjnej w praktyce, Bytom, Zespół Żabie Doły (przewaga funkcji pieszej)



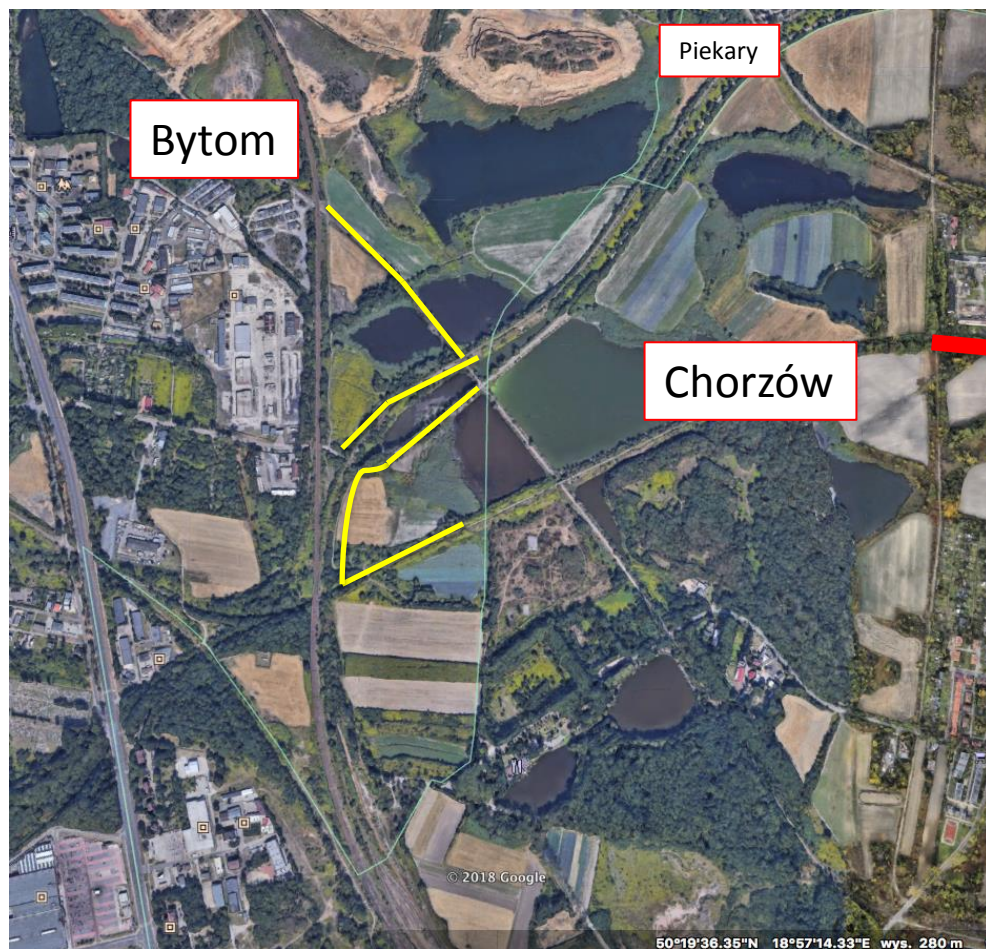
Żabie Doły, Bytom, 2018.

Rowery: realizacja funkcji rekreacyjnej w praktyce, Bytom, Zespół Żabie Doły (przewaga funkcji pieszej)



Żabie Doły, Bytom, 2018.

Rowery: realizacja funkcji rekreacyjnej w praktyce, Bytom, Zespół Żabie Doły (ryzyko zniszczenia potencjału rozwoju w wyniku braku integracji metropolitalnej)



Maciejkowice-Chorzów, 2018.

Żabie Doły, Google Earth Pro, 2018.

Rowery: negatywy modelu B2B - lokalizacje

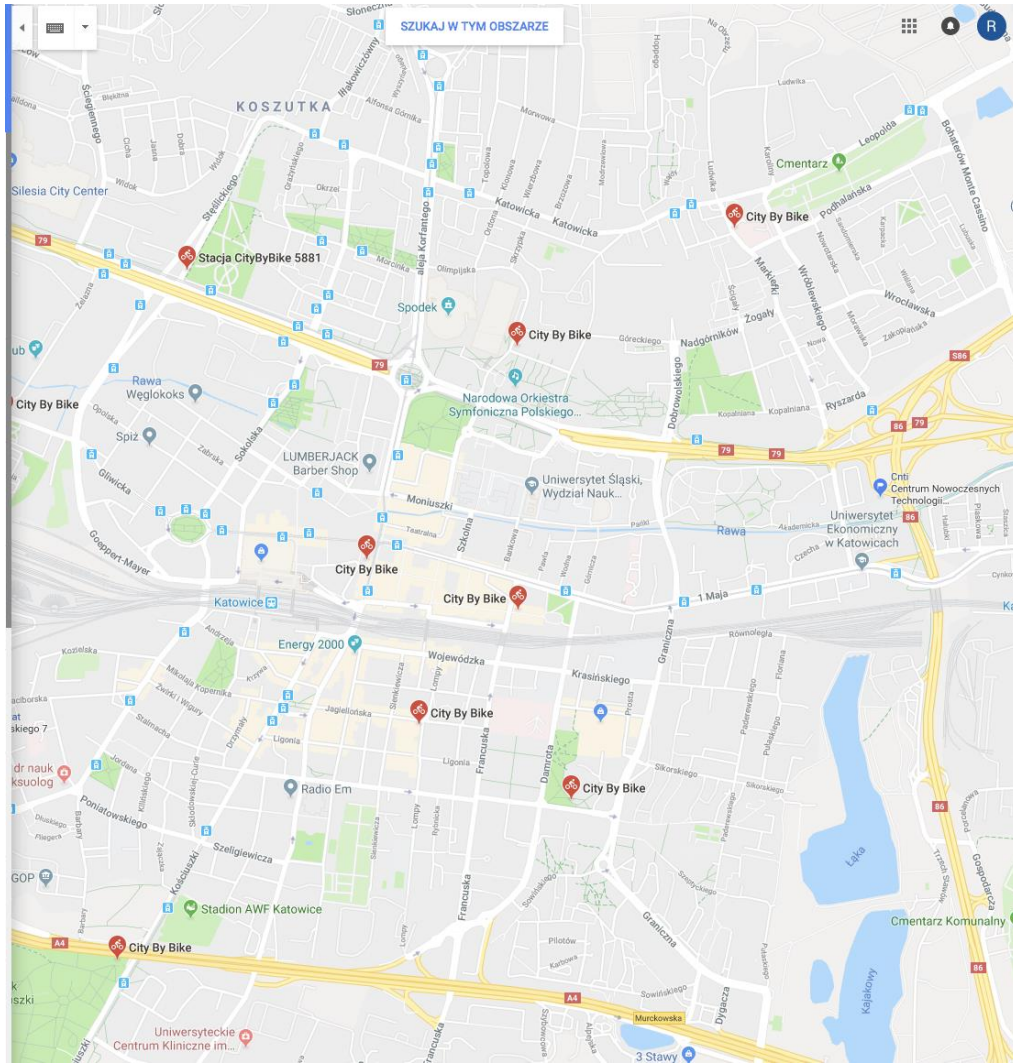


Katowice-Szopienice, 2018.



Stacja paliw Orlen, Katowice, 2018.

Rowery: negatywy modelu B2B - lokalizacje



Screen mapy GoogleMaps (3.09.2018).

Rowery: negatywy modelu B2B – rower jako mobilna reklama



Katowice, 2018.



Siemianowice, 2018.

Rowery: model B2C – przykłady zagraniczne



Gijon, Hiszpania,

<https://pl.depositphotos.com/64237553/stock-photo-some-bicycles-of-the-bike.html>



Lion, Francja,

<https://pl.depositphotos.com/203344792/stock-photo-lyon-france-july-2018-velo.html>



Paryż – system Velib

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f7/Velibvelo1.jpg>

Wnioski

- Zrównoważoną mobilność należy traktować jako system efektywny
- Nadużywanie pojęć (zrównoważana mobilność, zrównoważony rozwój, green economy) nie tylko nie rozwija nauki, ale także powoduje, że w praktyce realizuje się przedsięwzięcia nieefektywne (co najwyżej efektowne z punktu widzenia PR)
- Praktyczna realizacja idei w załączku – rowery: na obszarze aglomeracji katowickiej infrastruktura zatomizowana i zautonomizowana, z przeszkodami przerywającymi ciągłość ruchu, brak informacji, systemy rowerów miejskich nieefektywne z punktu widzenia mobilności (zdecydowanie lepszy byłby model B2C niż B2B)

W aglomeracji górnośląskiej zrównoważona mobilność to mglista idea, raczej oksymoron niż paradygmat miejski.





Uniwersytet
Ekonomiczny
w Katowicach

www.ue.katowice.pl