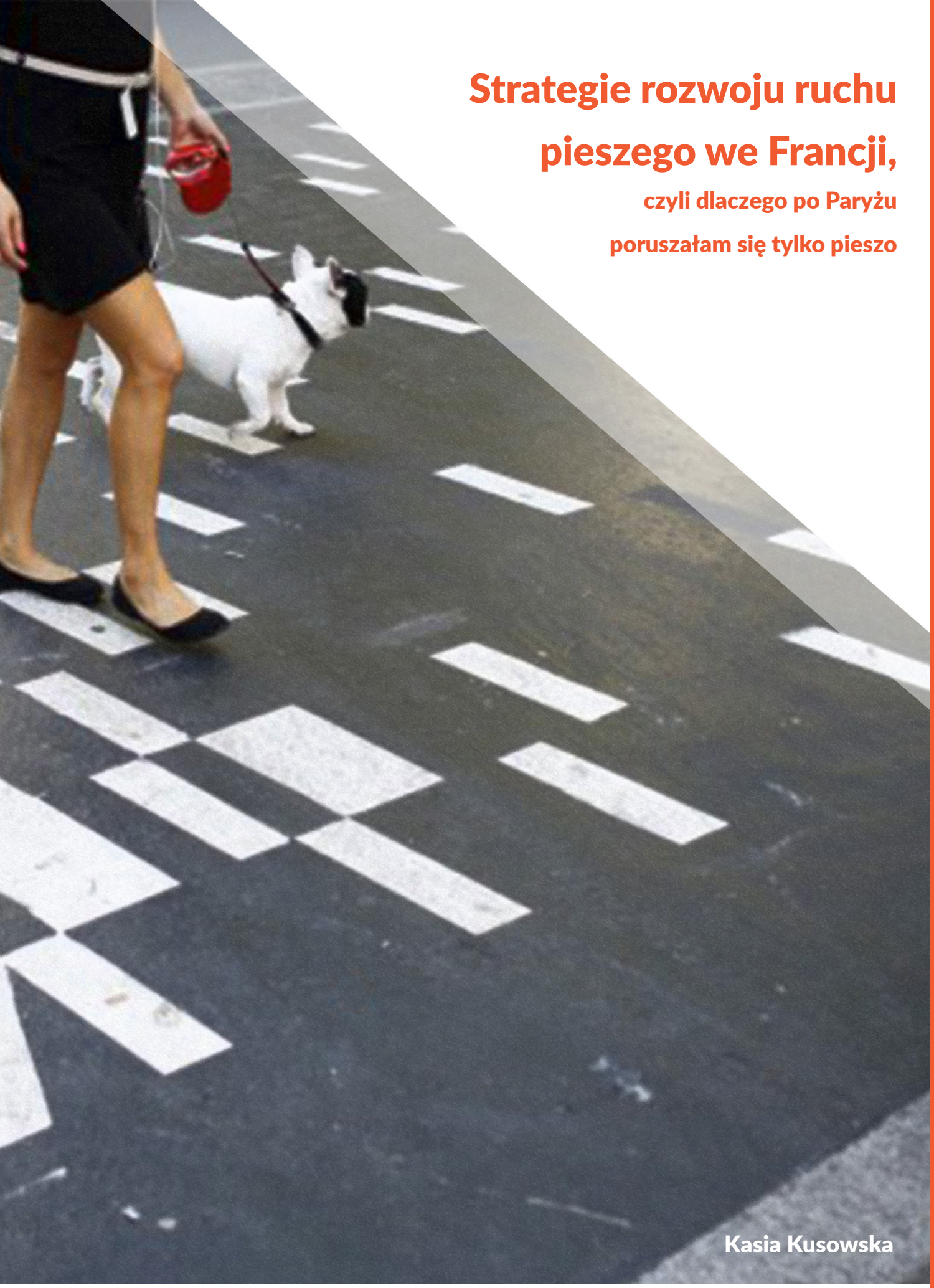
Strategie rozwoju ruchu pieszego we Francji,

czyli dlaczego po Paryżu poruszałam się tylko pieszo



Kasia Kusowska

AKCJA MIASTO
ICELAND LIECHTENSTEIN NORWAY eea grants
FUNDACJA BATOREGO
POLSKA FUNDACJA DZIECI I MŁODZIEŻY

Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

Zmienia się myślenie o metropoliach. Wśród wielu idei, definicji i wzorców dobrze radzi sobie pomysł na miasto, w którym przestrzeń publiczna stanowi solidną podporę jego mobilności. W tym prostym pomyśle przestrzeń publiczną tworzą ludzie - ich nastroje, relacje pomiędzy nimi, a także sposób w jaki się poruszają. Tajemnica sukcesu niektórych miast nie tkwi bowiem w szybkości przemieszczania się - zwłaszcza w aglomeracjach europejskich, ze względu na specyfikę ich zabudowy oraz charakter społeczeństwa. Wygrywa nie tylko dostępność środków komunikacji, ale przede wszystkim różnorodność codziennych podróży.

Fot 1. 14. lipca 2013r., Pola Marsowe, Paryż - Święto Narodowe Francji

autor: Michael Gandlmayr

Chodzenie czy w ogóle mobilność, nie jest już tylko i wyłącznie sposobem, w jaki możemy się dostać z punktu A do punktu B. Miasto nowoczesne ma bowiem proponować połączenie wielu rodzajów transportu. Wielofunkcyjność, wieloosiowość i wielopunktowość codziennej podróży ma być tu bodźcem do rozwoju na innych polach: rozrywki, kultury, konsumpcji i wypoczynku. W tę stronę konsekwentnie zmierzają miasta francuskie.

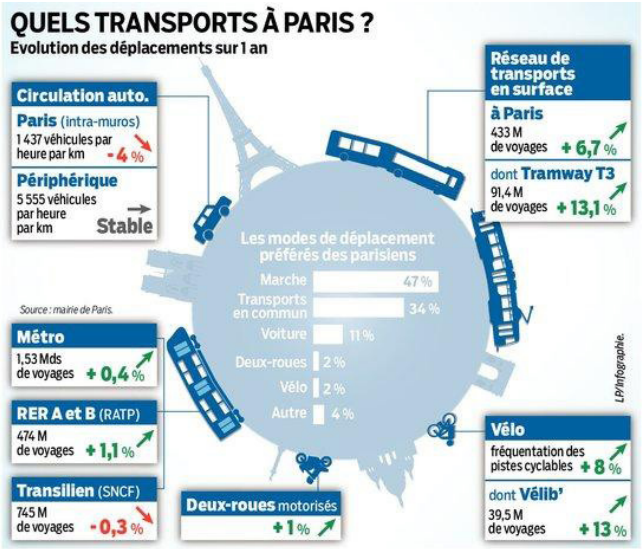
Fot 2. Paryż, 27.09.2015r. - Niedziela bez samochodu, plakat merostwa Paryża. źródło: www.paris.fr

Fot 3. Paryż 27.09.2015r. - Niedziela bez samochodu - Pola Elizejskie, VIII Dzielnica, Paryż, źródło: fr.fashionmag.com

Fot 4. Paryż, 27.09.2015r. - Niedziela bez samochodu, źródło: leparisien.fr

Holizm: 1. teoria zakładająca, że świat stanowi całość, niedającą się sprowadzić do sumy części; 2. pogląd głoszący, że zjawiska tworzą układy całościowe

Ruch pieszy może stać się filarem zrównoważonego rozwoju danej metropolii. Nie ma się co oszukiwać - za faktem, że po jakimś mieście chce nam się chodzić, stoją strategie, będące częścią konsekwentnie prowadzonej polityki mobilności. Mądrze przygotowane, oprócz promocji użycia siły własnych nóg w codziennych podróżach oraz wdrażania w życie rozwiązań inżynierskich zwiększających dostępność dróg dla pieszych, chronią ich już na poziomie prawa administracyjnego. Konsekwencją są decyzje podejmowane na najwyższym szczeblu, w którym pieszy staje się najbardziej chronionym uczestnikiem ruchu drogowego. Nagrodą są liczby. Badania[1] polskiej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przeprowadzonych w 15 krajach UE, pokazały, że najbezpieczniejszy, a jednocześnie najbardziej uprzywilejowany jest pieszy we Francji i w Norwegii. Polska plasuje się tu na końcu zestawienia razem z Rumunią, Węgrami, Słowacją i Słowenią.



Fot 5. Wybór środków transportu wg paryżan: ruch pieszy 47%, komunikacja zbiorowa 34%, samochód 11%, rower 2%. Dane z 2014r., badania przeprowadzone dla urzędu miasta. źródło: www.lefigaro.fr

Bardzo ważne jest holistyczne podejście do mobilności we francuskich miastach. Przepisy tylko sprzyjające pieszym albo tylko ograniczające ruch samochodowy miałyby o wiele mniejszą szansę powodzenia, gdyby nie to, że są częścią znacznie większego planu, zakładającego poprawę jakości życia wszystkich Francuzów. Chcielibyśmy zachęcić do dzielenia przestrzeni ulicy pomiędzy wszystkich jej użytkowników i chronić tych najbardziej bezbronnych. Wraz ze starzeniem się populacji, pojawi się coraz więcej osób o ograniczonej sprawności ruchowej[2] - powiedziała Michèle Merli z francuskiego Resortu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, chwilę po wprowadzeniu zmian w prawie dotyczących ochrony pieszych z 2010r[3].

Jednym z przedmiotów na większości francuskich szkół wyższych szkolących architektów i planistów jest socjologia, zgodnie z założeniem, że zrównoważony rozwój miast, to również rozwój jego mieszkańców - ich spokój, komfort i zadowolenie z życia. Przy analizie mobilności Francuzów nie bierze się więc pod uwagę tylko jednego sposobu poruszania się albo wyboru tylko jednego środka lokomocji. Ogromne znaczenie ma tu analiza tej podróży rozbitej na drobniejsze odcinki tworzące jedną całość. Nawet jeśli podróż do pracy przeciętnego Francuza trwa godzinę, to nie jest to czas spędzony tylko i wyłącznie w jednym środku komunikacji, np. za kierownicą samochodu. Na podróż tę składają się: odwiezienie dziecka, a potem odebranie go z przedszkola lub ze szkoły, poranna kawa w ulubionej kawiarni, drobne zakupy lub wizyta u szewca.

Pieszy na francuskiej ulicy jest numerem jeden. Dzięki zmianom sprzed kilku lat (Dekret nr 2010-1390 z dnia 12 listopada 2010r.) jest chroniony już wtedy, kiedy znajduje się w pobliżu przejścia dla pieszych. Kierowca ma obowiązek przepuścić go nie tylko w sytuacji, gdy pewnym krokiem wchodzi na jezdnię, ale już w momencie, w którym dopiero sygnalizuje zamiar przejścia na drugą stronę ulicy. W praktyce wygląda to tak, że nie ma definicji wyraźnego sygnalizowania takiego zamiaru, zatem kierowcy są niejako zmuszeni do tego, żeby poświęcić pieszym większą uwagę.

1 http://www.brd24.pl/prawo/jak-kraje-ue-chronia-pieszych/

2 http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2010/11/18/01016-20101118ARTFIG00738-de-nouveaux-droits-pour-les-pietons-et--les-cyclistes.php, tłum. KKusowska

3 Dekret nr 2010-1390 z dnia 12 listopada 2010r.

W 2014 roku francuskie Ministerstwo ds. Zrównoważonego Rozwoju wydało bardzo istotny, z punktu widzenia polityki pro-pieszej, dokument - Plan działania na rzecz mobilności aktywnej[4], poprzedzony pilotażem z 2013 roku.

Jak wyglądają podstawowe założenia tego planu?

Opracowanie systemu intermodalnego[5] transportu publicznego i mobilności aktywnej.

Odległości i czasy dojścia lub dojazdu do przystanku nie powinny zniechęcać do korzystania ze środków komunikacji miejskiej. Zaproponowano zwiększenie liczby chronionych parkingów dla rowerów i pozostałych jednośladów oraz zapewnienie możliwości ich ewentualnego przewozu w środkach komunikacji miejskiej, a także wykorzystanie nowoczesnych nośników informacyjnych dla pieszych pasażerów udających się na przystanek lub już na nim przebywających.

Podział i reorganizacja przestrzeni publicznych przy dbałości o bezpieczeństwo wszystkich ich użytkowników.

Zaproponowano wprowadzenie szeregu rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo wszystkich użytkowników pasa drogowego, aby zminimalizować możliwość kolizji pomiędzy pieszymi, rowerzystami i samochodami, a także pomiędzy samymi pieszymi i rowerzystami.

Waloryzacja ekonomiczna transportu rowerowego.

Podkreślono zalety roweru, jakimi są, w porównaniu z pozostałymi środkami transportu, jego szybkość, niezawodność i łatwość przemieszczania, a także zerowy wpływ na środowisko naturalne, przy jednoczesnym dynamizowaniu ekonomii lokalnej. Zaproponowano promocję roweru jako podstawowego środka transportu w codziennych podróżach przy podkreśleniu jego zalet społecznych, ekonomicznych i ekologicznych.

Stworzenie i wprowadzenie strategii związanych z mobilnością aktywną w działania związane z planowaniem przestrzennym i gospodarką mieszkaniową.

W planie zapisano, że przy planowaniu nowych inwestycji należy wziąć pod uwagę specyfikę aktywności związanych z mobilnością aktywną. Planowanie dróg, przestrzeni publicznych, a przede wszystkim nowych inwestycji deweloperskich już na etapie koncepcji odbywać się winno przy zwróceniu uwagi na ich podstawowego użytkownika, którym w tym przypadku ma być pieszy, później rowerzysta. Zapisy dotyczące konkretnych rozwiązań powinny znaleźć się również w tworzonych w przyszłości dokumentach urbanistycznych.

Opracowanie atrakcyjnych turystycznie ogólnokrajowych tras rowerowych.

Celem jest tu nie tylko zachęcenie do uprawiania turystyki aktywnej, ale też stworzenie nowych miejsc pracy. Plan zakłada wzrost udziału podróży rowerowych we wszystkich podróżach związanych z turystyką z 3% w roku 2010 do 6% w roku 2020 oraz stworzenie 12.000 nowych miejsc pracy związanych bezpośrednio z tą gałęzią turystyki.

Zwrócenie uwagi społeczeństwa na zalety poruszania się pieszo i rowerem.

Zaplanowano promocję ruchu pieszego i transportu rowerowego jako zdrowszej alternatywy dla pozostałych typów transportu indywidualnego, wprowadzanie nowych przepisów ruchu drogowego korzystniejszych dla pieszych i dla rowerzystów oraz konsekwentną realizację strategii zapisanej w planie aktywności mobilnej. W dłuższej perspektywie czasu działania te przynieść mają wymierne korzyści dla całego społeczeństwa. Istotne jest tu uświadomienie Francuzom wagi i znaczenia tych zmian już na etapie ich wprowadzania.

4 "Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA). La marche et le vélo.", wyd. przez francuskie Ministerstwo Ekologi, Zrównoważonego Rozwoju i Energii oraz Ministerstwo Transportu, Morza i Rybołówstwa, marzec 2014r., tłum. KKusowska

5 Transport intermodalny, czyli transport wykorzystujący więcej niż jeden środek komunikacji.

Fot 6. źródło: france24.com

Przedstawiony powyżej Plan działania na rzecz mobilności aktywnej jest szczególny, ponieważ zwraca uwagę nie tylko na ekonomiczne i ekologiczne zalety rozwoju tzw. indywidualnego transportu miękkiego[6]. Podkreśla się tu wpływ XX-wiecznej polityki rozwoju i budowy francuskich miast pod transport samochodowy na społeczeństwo. Nie chodzi tylko o przysłowiowy "ruch to zdrowie", ale o to, że samochód w mieście znacząco wpływa na rozwój chorób cywilizacyjnych, a więc też na stan zdrowia i poczucie szczęścia jego mieszkańców. W Polsce i w naszej części Europy w ogóle, temat mobilności aktywnej ciągle raczkuje. Szkoda, bo może okazać się, że poprzez swoją specyfikę polskie metropolie mają o wiele większy potencjał od miast zachodnich do wprowadzania tego typu polityki. W dalszym ciągu się odbudowujemy - w centrach gęsta przedwojenna tkanka miejska, sprzyjająca ruchowi pieszemu, często występuje obok ciągle niezagospodarowanych działek. Na obrzeżach budują się nowe osiedla - najczęściej w sposób rozproszony, wymykający się spod kontroli władz danego miasta i na to zjawisko nie ma jednoznacznego lekarstwa. Są jednak sposoby na to, żeby bezpośrednio wpływać na kształt tych osiedli, ich strukturę, a więc także fakt czy ich mieszkańcy będą robić codzienne zakupy udając się piechotą do lokalnego sklepu spożywczego, czy też będą zmuszeni wsiąść w samochód i jechać znacznie dalej. Nie bez znaczenia pozostaje też dostępność komunikacji zbiorowej rozumiana nie tylko jako ilość i częstotliwość kursowania pojazdów, ale też komfort dojścia na przystanek. Polityka transportowa jest tu kluczowa.

W badaniu z 2010 roku wykazano, że około 61% codziennych podróży paryżan w obrębie metropolii to podróże piesze. Tylko 7% z nich wybiera na co dzień samochód[7]

Po francuskich ulicach chodzi się nie tylko bezpiecznie, ale i przyjemnie. Moje doświadczenie pokazuje, że właśnie tu może kryć się tajemnica sukcesu francuskich miast. Paryż nie jest miastem ani cichym, ani spokojnym. Nie jest też miastem szczególnie zrównoważonym. Jednak dzięki dość konsekwentnie prowadzonej polityce mobilności, zarówno w stolicy jak i w całej Francji, bardzo często to właśnie odgłosy ludzi, a nie maszyn przebijają się tu na pierwszy plan.

Żeby uwierzyć, należałoby na chwilę przysiąść przy stoliku jednej z przyulicznych kafeterii w Paryżu. Zamówić kawę i obserwować, nic więcej. Najlepiej robić to w godzinach szczytu - rano lub wieczorem. Idealnie przy stacji metra albo podmiejskiego pociągu RER. Przyjrzeć się panom w trzyrzędowych garniturach zsiadającym z hulajnogi i składającym je w biegu przed zejściem do metra. Spojrzeć na nonszalanckie paryżanki, które po

6 Indywidualny transport miękki - transport indywidualny zakładający użycie siły własnych mięśni, tj. ruch pieszy, rowerowy, rolkarze, itd.
7 "Le bilan des déplacements à Paris. Enquete globale de transport (EGT) 2010", badanie z 2010 roku przeprowadzone przez STIF--OMNIL-DRIEA na potrzeby magistratu Paryża

dwóch godzinach spędzonych przed lustrem i osiągnięciu wyglądu “jakbym-właśnie-wstała-z-łóżka” odpinają rowery miejskie ze stojaków. W tłumie można dojrzeć elegancką starszą panią z torbą na kółkach na zakupy, która prawdopodobnie przyjechała tu prosto z XIV Dzielnicy do ulubionej krawcowej. Wszystko w szumie miejskich odgłosów: ryku silników taksówek, trąbiących klaksonów, gwaru rozmów, stukotu obcasów. Pieszych jest tu mnóstwo, a miejscowych od turystów można poznać po tym, że bardzo się gdzieś spieszą. I wcale nie jest ich mniej.

Paryż ma dość długą, bo sięgającą co najmniej do lat 60. ubiegłego wieku, historię świadomego tworzenia przestrzeni dla pieszych: promenad, kładek i mostów nad Sekwaną, przebudowy ulic pod zmniejszenie natężenia ruchu samochodów[8]. Jednak to, co wydarzyło się w ciągu ostatnich kilku lat i będzie się działo dalej, jest już częścią większej strategii, obejmującej całą Francję.

Fot 6. Plac Republiki u zbiegu II, X i XI Dzielnicy, Paryż - przed i po przebudowie w 2013r.

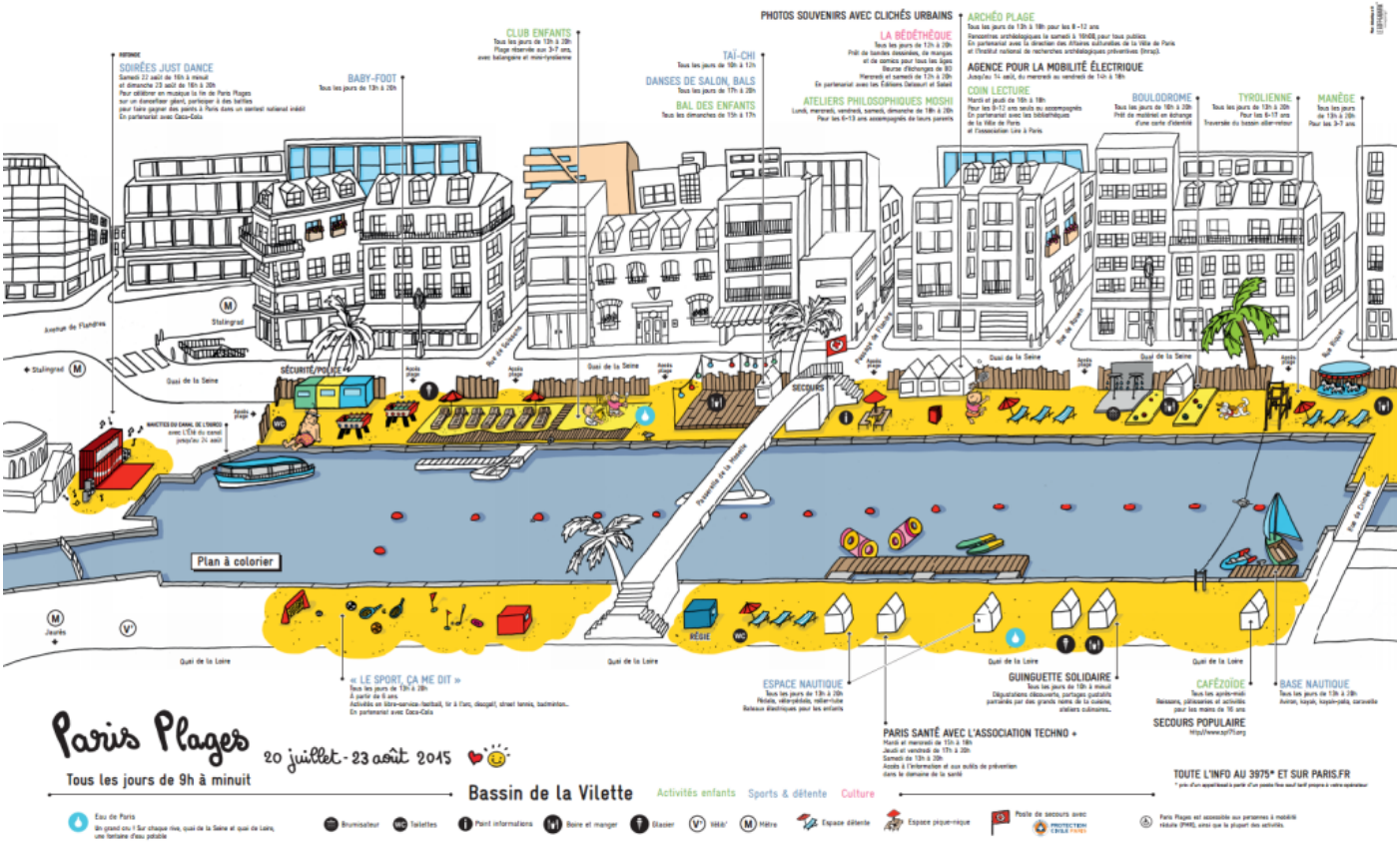
Żeby się o tym przekonać, można zaszaleć i usiąść pod drzewem na Placu Republiki. A po powrocie do domu spojrzeć na fotografie tego miejsca sprzed kilku lat. Plac ten w 2013 roku przeszedł spory lifting. Kultowe miejsce manifestacji staje się powoli symbolem nowej rewolucji. Jeszcze kilka lat temu ⅔ miejsca zajmowały tu samochody. Obecnie proporcje się odwróciły i ruch samochodowy to ⅓ przestrzeni. O jego kształcie decydowali w dużej mierze mieszkańcy Paryża, bo projekt wspierały kilkutygodniowe konsultacje społeczne “Nowy Plac Republiki dla wszystkich”[9]. Nie brakowało przeciwników tego rozwiązania, głównie wśród zmotoryzowanych. Ostatecznie jednak zadecydowały liczby. Przeprowadzone w latach 2001-2010 badania pokazały, że około 61% codziennych podróży paryżan w obrębie metropolii paryskiej to podróże piesze. Tylko 7% podróży na trasie dom-praca odbywa się samochodem. Sześciu na dziesięciu Francuzów wybiera w tym przypadku komunikację miejską[10]. Oznacza to zmianę o około 6% na korzyść podróży pieszych w stosunku do roku 2001. To bardzo dobry wynik, w tak krótkim czasie. I rzeczywiście - wystarczy kilka godzin na paryskiej ulicy, żeby przekonać się o słuszności tych badań. Coraz częściej nie chce się wsiadać do samochodu - zniechęca sprawnie działająca, tańsza komunikacja miejska i podmiejska oraz rozwiązania odsuwające ruch samochodowy na dalszy plan. Taka polityka ma prowadzić do tego, żeby na samochód decydowało się jak najmniej osób.

Po Paryżu chce się chodzić - po wyjściu ze stacji metra zachęcają do tego szerokie i wygodne chodniki, które pomieszczą i miejscowych, i turystów, a także stoliki przyulicznych kawiarni. Ważna jest też specyfika samej ulicy, nie tylko w turystycznym ścisłym centrum. Większość ulic realizuje tu bowiem założenia wysokiej jakości przestrzeni publicznej z kafeteriami, restauracjami i sklepikami dostępnymi dla wszystkich - niezależnie od wieku, płci czy stanu zdrowia.

8 Celowo nie sięgam tu aż do tzw. “Haussmannowskiej przebudowy Paryża” z XIX wieku. Mimo tego, że jej przebieg miał ogromny wpływ na dzisiejszy wygląd miasta - jego bulwarów, skwerów, deptaków, tak była ona wtedy spowodowana w głównej mierze kwestiami higieny (rozprzestrzenianie się epidemii), a także potrzebą kontroli nad społeczeństwem - szersze bulwary pozwalały na ruchy wojsk i miały uniemożliwiać zakładanie barykad przez rewolucjonistów. A ostatecznie miasto mogło przecież te przestrzenie wykorzystać w zupełnie inny sposób, a jednak oddaje je pieszym.

9 Informacje ze strony http://www.placedelarepublique.paris.fr/

10 “Le bilan des déplacements à Paris. Enquete globale de transport (EGT) 2010”, badanie z 2010 roku przeprowadzone przez STIF-OMNIL-DRIEA na potrzeby magistratu Paryża



Fot 7. Projekt „Paris plage" (plaże Paryża). Plaże wraz z infrastrukturą czynne od 9 do północy.
Tu: ulotka informacyjna obszaru Bassin de la Viletteźródło:https://parisexpat2012.files.wordpress.com/2013/06/01_place_avant_apres.jpg

Nie tylko Paryż

Ruch pieszy we Francji to nie tylko strategie ogólnokrajowe czy działania na terenie stolicy. To zbiór inicjatyw poszczególnych francuskich miast, które na potrzeby własne przeprowadzają wewnętrzne analizy, opracowują pomniejsze strategie i plany piesze.

Fot 8. Paris plage, źródło: http://3.bp.blogspot.com/-ZuieM2coH50/VaoosaqM9uI /AAAAAAAAPnE/S6yyQv-iRoY/s1600/credits-photo-paris-shanghai--fashion-com.jpg

Strasbourg, miasto w ruchu - raport z 2012 roku, powstały w wyniku kilkuletnich badań, które pokazały jak ważny jest ruch pieszy w Strasbourgu:

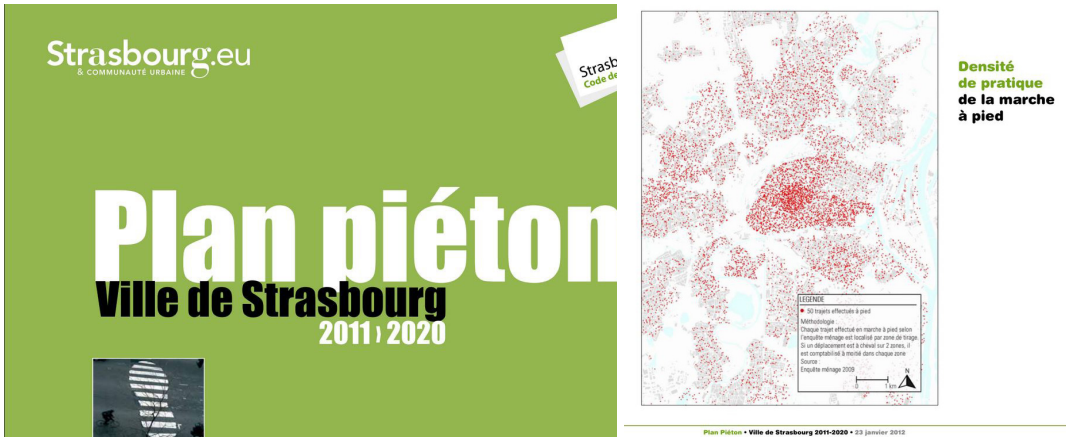
- statystyczny mieszkaniec Strasbourga jedną podróż na trzy odbywa na piechotę,
- w centrum miasta piesze podróże stanowią aż 52% wszystkich podróży,
- dworzec główny generuje około 24.000 podróży pieszych, z których 40% stanowią podróże przyjezdnych - pozostałe mają związek z codziennymi dojazdami i dojściem do przystanków transportu publicznego.

W dokumencie czytamy: Spośród wszystkich rodzajów podróży, które tworzą mobilność współczesnego miasta tylko ruch pieszy przynosi zysk na tak wielu polach: na polu ekologii, ekonomii, dobra jednostki, zdrowia publicznego. Często jednak zapomina się o jego największej zalecie - chodzenie jest miastotwórcze[11]. Miejskość rozkwitła dzięki praktyce pieszej, która jednocześnie dawała swojego rodzaju wolność i swobodę w jego planowaniu. XX wiek natomiast, wraz z przybyciem do miast samochodów, wolność tę znacznie ograniczył. Urząd miasta, za którego kadencji powstał plan, na samym jej początku postawił sobie za cel odzyskanie

11 Cytat z: Plan piéton. Ville de Strasbourg 2011-2020, tłum. KKusowska

przynajmniej części miejsca dedykowanego samochodom, które zajmowały około 90% przestrzeni publicznych w mieście[12]. W 2009r. zwrócono uwagę na to, że wciąż ponad 25% codziennych podróży poniżej 1km to podróże samochodem. Powody są dwa:

- W momencie powstawania planu pieszego Strasbourg pochwalić mógł się jedną z najlepszych ofert komunikacji zbiorowej (głównie tramwajowej) we Francji[13]. Pomimo tego, statystyczny mieszkaniec tego miasta wybierał samochód, jeśli uważał, że jego codzienna droga na przystanek jest niebezpieczna lub po prostu nieprzyjemna.
- Pomimo faktu, że większość dzieciaków w Strasbourgu nie ma do szkoły dalej niż 1km, ich rodzice wolą je podwieźć samochodem. Argumentem jest tu kwestia ich bezpieczeństwa, chociaż większa liczba aut przy szkołach paradoksalnie to bezpieczeństwo zmniejsza.



Fot 9. Plan pieszy miasta Strasbourg, 2009r., „Przemieszczenia piesze" źródło: www.strasbourg.eu

Fot 10. Plan pieszy miasta Strasbourg, 2009r. „Obecny i docelowy przekrój przez ulicę śródmiejską" źródło: www.strasbourg.eu

Magistrat postawił sobie więc trzy cele do osiągnięcia na lata 2011-2020: zwiększenie o 10% liczby przemieszczeń pieszych w podróżach do 1km, podniesienie o 5% liczby przemieszczeń pieszych w podróżach 1-2km, a w podróżach na odległość ponad 2km zwiększenie udziału podróży łączących ruch pieszy i komunikację zbiorową. Żeby te cele osiągnąć stworzono 10 punktów składających się na Plan pieszy miasta Strasbourg:

- Promocja ruchu pieszego - kampanie społeczne, edukacja w szkołach.
- Zwiększenie procentowego udziału przestrzeni przeznaczonej dla pieszych we wszystkich przestrzeniach pu-

12 http://www.rue89strasbourg.com/index.php/2012/06/06/societe/tribune-il-y-a-un-conflit-entre-pietons-et-cyclistes-a-strasbourg/

13 Dane z: http://polskanarowery.sport.pl/blogi/velorution/2013/01/plan_strasburga_na_miasto_pieszych__science_fiction/1

blicznych - założono 50% przestrzeni ulicy wolne od ruchu kołowego, tzn. przeznaczone dla ruchu pieszego, rowerowego i tramwajów.

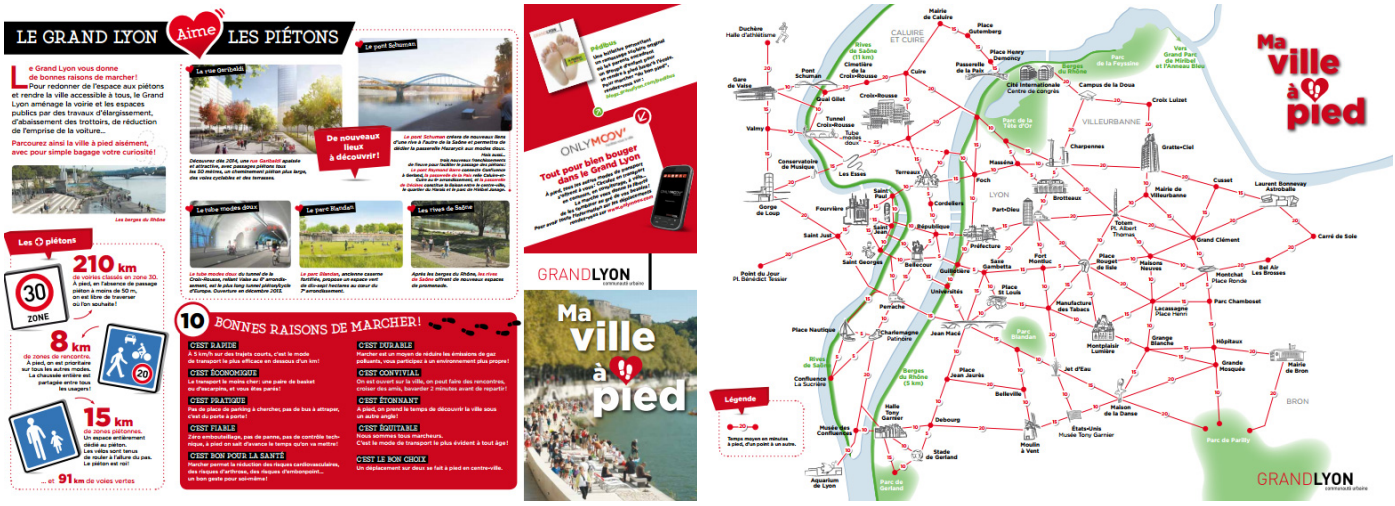
- Wprowadzenie rozwiązań pozwalających na uniknięcie konfliktu pieszy-rowerzysta - projektowanie infrastruktury pieszej i rowerowej poza ścisłym centrum miasta oddzielonej od siebie, a w samym centrum zachęcanie rowerzystów do tego, żeby pozostawili swoje jednoślady na wjeździe. Pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo przed wszystkimi pojazdami.
- Stosowanie dokumentów planistycznych przy projektowaniu nowych inwestycji, przy użyciu znajdujących się w nich zaleceń i zapisów, które sprawiają, że dana przestrzeń jest nie tylko bezpieczna i dobrze zaprojektowana, ale i przyjazna dla użytkownika. W skrócie - pieszy nie powinien być zmuszany do chodzenia "na około", jeśli już, to na odległość nie większą niż 50m.
- Przeznaczenie 1% środków na pieszych przy okazji każdej inwestycji w transport publiczny, co można rozumieć np. poprzez stworzenie przejścia dla pieszych do nowoprojektowanego przystanku autobusowego;
- Edukację najmłodszych - wprowadzenie systemu tzw. busów pieszych ("pédibus") do przedszkoli i szkół podstawowych.
- Poprawę bezpieczeństwa pieszych na drogach o natężeniu ruchu 50km/h i więcej, poprzez tworzenie większej ilości przejść dla pieszych na tych arteriach.
- Poprawę sytuacji pieszych na skrzyżowaniach - dostosowanie cyklu świateł, piesi mają być priorytetem.
- Ogólną poprawę jakości infrastruktury dla pieszych - w tym przypadku budowa brakujących kładek nad ciekami wodnymi dla usprawnienia komunikacji pieszej.
- Stworzenie sieci pieszej z centrum na obrzeża miasta - połączenie ścisłego centrum Strasbourga ciągami stricte pieszymi z dzielnicami mieszkaniowymi.

Oprócz oficjalnych dokumentów, jak wspomniany wyżej plan pieszy Strasbourga, działania na rzecz pieszych we Francji związane są przede wszystkim z edukacją społeczeństwa na temat tego, jakie wymierne korzyści niesie za sobą ruch pieszy lub ruch pieszy połączony z komunikacją miejską w stosunku do innych środków transportu. Kampanie społeczne, reklamy na przystankach i w lokalnej prasie, akcje ulotkowe, a także szeroko rozumiane akcje edukacyjne w szkołach - jeszcze do niedawna większość z nich powstawała z inicjatywy lokalnych aktywistów i ekologów czy po prostu rodziców. Od momentu wejścia w życie ogólnokrajowej polityki na rzecz ruchu pieszego obserwuje się coraz więcej tego typu inicjatyw podejmowanych przez władze poszczególnych francuskich miast. Czasem są one częścią dokumentów pieszych, jak w przypadku Strasbourga. Czasem są wynikiem obietnic i założeń przedstawionych w kampanii wyborczej danego polityka, jak ma to miejsce w przypadku mer Paryża - pani Anne Hidalgo, która od momentu objęcia stanowiska, bardzo konsekwentnie realizuje postanowienia związane z uspokojeniem ruchu samochodowego w stolicy. Czasem kampanie te stanowią część większej akcji promocyjnej komunikacji zbiorowej.

Fot 11. Bordeaux, program „Droga naprzód", kadry z filmu promocyjnego. źródło: https://vimeo.com/132082484

Program “Droga naprzód” (La marche à suivre) promował w Bordeaux ruch pieszy jako nieodłączny element systemu transportu zbiorowego. Mieszkańcy miasta często rezygnowali z tramwaju ze względu na panujący w nich tłok i niewygodę w godzinach szczytu. Na tablicach informacyjnych przystanków oprócz czasu oczekiwania na następny tramwaj i czasu dojazdu na konkretną stację pojawił się więc również czas dojścia na piechotę. Często był on mniejszy, niż zsumowany czas oczekiwania na pojazd i czas samej jazdy. Program promowany był w mediach i w Internecie poprzez film animowany[14] pokazujący to rozwiązanie w praktyce.

Żeby zachęcić mieszkańców do podróżowania komunikacją miejską, władze miasta sięgnęły również po inny sposób - pilotażowy program, w którym jeden dzień w miesiącu centrum Bordeaux wolne jest od ruchu samochodowego. Jego mieszkańcy i turyści mogą cieszyć nim od godziny 10 do 18, w każdą pierwszą niedzielę miesiąca. Na ten czas kierowcy dostają specjalne bilety na parkingi wokół centrum.



Fot 12. Bordeaux, program „Droga naprzód”, kadry z filmu promocyjnego. źródło: https://vimeo.com/132082484

Przykładem innego miasta, którego władze wykonały ukłon w stronę pieszych, jest Lyon. Od kilku lat każdej zimy na parę tygodni historyczne centrum, malowniczo położone na wzgórzu, zamienia się w teatr światła. Coroczny festiwal Święto Światła (Fête des Lumières) przyciąga tłumy turystów. Jakiś czas temu postanowiono, że na czas jego trwania centrum miasta zostanie całkowicie zamknięte dla ruchu samochodów. Stało się tak nie tylko ze względów estetycznych, związanych z montowaniem instalacji świetlnych i performance’ami na ulicach, ale również ze względów praktycznych. Przyjezdnym po Lyonie porusza się bardzo trudno, zwłaszcza samochodem, ze względu na dużą ilość ciasnych, jednokierunkowych uliczek. Parkowanie jest dla odważnych, a zagubieni turyści wjeżdżający na prywatne posesje uprzykrzają życie mieszkańcom Lyonu. Teraz każdy przyjezdny dostaje na wjeździe poradnik i mapę pieszą[15] z odległościami pomiędzy poszczególnymi, najbardziej charakterystycznymi punktami miasta podanymi w minutach oraz poradami dotyczącymi parkingów przed wjazdem do centrum.

Działania te wpłynęły na wszystkich mieszkańców miasta i na sposób, w jaki planuje się jego układ komunikacyjny. Do tej pory wprowadzono tam strefę tempo 30 na ulicach o łącznej długości 210km, a także ulice w strefie 20km/h o łącznej długości 8km. Wolnych od ruchu kołowego jest tu już w sumie około 15km ulic, głównie w centrum miasta.

“Wszystko sprowadza się do zaufania. Wg psychologii ewolucyjnej nasi przodkowie znacznie lepiej radzili sobie w starciu z dzikimi zwierzętami czy wrogami, jeśli pracowali razem. (...) Naukowcy odkryli, że nasze mózgi przesyłają bodźce związane z dobrym samopoczuciem, jeśli współpracujemy z innymi ludźmi - nawet tymi, których nie znamy. Szybki powrót do godzin szczytu: jeśli kiedykolwiek utknąłeś wtedy w samochodowym korku w Paryżu, Vancouver czy Sydney z pewnością doświadczyłeś wściekłości i kolejnych zastrzyków adrenaliny do krwi. Emerytowany profesor Uniwersytetu Kolumbii Brytyjskiej John Helliwell, badający zależności pomiędzy szczęściem i więziami społecznymi, powiedział mi, że to samo uczucie towarzyszyło naszym przodkom zagubionym samotnie w dżungli. To ty, sam na sam z lwami.”[16]

14 Film można obejrzeć tu: https://vimeo.com/132082484
15 Mapa piesza Lyonu: http://www.onlymoov.com/fileadmin/user_upload/media/PDF/20131119_om_guidepieton.pdf

16 Cytat z “Happy city”, autor Charles Montgomery, tłum. KKusowska

Ogromną zaletą i punktem wspólnym wszystkich francuskich działań na rzecz pieszych jest ich przystępność. Dla wszystkich. Nie są to tylko suche teksty raportów, pełne liczb, wykresów i analiz. Ich grafika, sposób, w jaki są przedstawione i język, którym są napisane, sprawiają, że są one dostępne dla każdego. Działania związane z edukacją i potrzeba dotarcia do jak największej części społeczeństwa sprawiają, że polityka piesza Francji jest sprawą wszystkich Francuzów. To nie kolejne ustawy mogą zadecydować o sukcesie francuskich miast, ale wspólne tworzenie prawa, w którym kolejne zapisy spowodowane są rzeczywistymi potrzebami mieszkańców Paryża, Strasbourga, Lyonu czy Bordeaux. W Planie działania na rzecz mobilności aktywnej czytamy: Jeśli dynamika zmian wynika z oddolnie sygnalizowanych potrzeb - mieszkańców, aktywistów, organizacji - państwo powinno je wspierać i nadać im konkretne ramy. Winno utwierdzić się w roli mediatora i koordynatora, poprzez opracowanie konkretnych i zrównoważonych rozwiązań w dziedzinie transportu, bezpieczeństwa, zdrowia, turystyki, zrównoważonego rozwoju, urbanistyki, edukacji i sportu oraz zapewnić korzystne warunki do realizacji tych wizji i ambicji.[17]

Fot 13. źródło: lepoint.fr

17 "Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA). La marche et le vélo.", wyd. przez francuskie Ministerstwo Ekologi, Zrównoważonego Rozwoju i Energii oraz Ministerstwo Transportu, Morza i Rybołówstwa, marzec 2014r., tłum. KKusowska

ZAINWESTUJ W AKCJĘ MIASTO

Wspierając nas, pomagasz nam realizować kolejne projekty.
Dzięki Tobie możemy zmieniać Wrocław na lepsze!

Numer konta:
Bank Gospodarki Żywnościowej SA
51 2030 0045 1110 0000 0394 4080

tytuł przelewu: **darowizna na cele statutowe**

Stowarzyszenie Akcja Miasto
Śliczna 51/21
Wrocław 50-566

www.akcjamiasto.org/wesprzyj/

fot. Janusz Krzeszowski

AKCJA
MIASTO