

Transkrypcja wystąpienia

URBANISTYKA

dr Marta Szejnfeld

Transkrypcja wystąpienia, które odbyło się podczas I cyklu spotkań organizowanych w ramach projektu Kto pyta nie błądzi – Nauka dostarczy odpowiedzi. Wystąpienie miało miejsce 16 kwietnia 2024 roku.

Marta Szejnfeld: Witam wszystkich bardzo serdecznie. Ostatnia prelekcja będzie dotyczyła mitów związanych z urbanistyką. Zaraz właśnie wyjaśnię. Czy ktoś z Was wie, co to jest urbanistyka? Nie? Dobrze, ale urbanistyka to jest sztuka projektowania przestrzeni. Czy wiecie, kim jest architekt i co robi? Tak, czyli architekt projektuje budynki, tak, w których mieszkamy, w których pracujemy, Wasze szkoły, przedszkola, prawda, szpitale. A urbanista projektuje miasto, czyli projektuje tereny, które mają być przeznaczone pod zabudowę, które tereny mają być wyłączone z zabudowy, na przykład mają być parki, gdzie mają być drogi. Jak one mają być ułożone, jak mają być ułożone budynki w mieście. Tym zajmuje się urbanista. Więc urbanistyka, to jest dziedzina, która zajmuje się właśnie projektowaniem przestrzeni. To może być przestrzeń miejska dużego miasta, małego miasta, czy też terenów wiejskich. I dzisiaj chciałabym Wam, z Wami razem wspólnie obalić 7 mitów, właśnie dotyczących urbanistyki.

MIT 1

Czy mieszkanie na przedmieściach jest tańsze?

Marta Szejfeld: Mit dotyczy pytania, czy mieszkanie na przedmieściach jest tańsze. No to właśnie zaraz porozmawiamy o tym, czy rzeczywiście tak jest. Przede wszystkim pytanie jest takie, co to są przedmieścia. Niekoniecznie wioska, to są ogólnie tereny, które są zabudowane, zaraz za granicą miasta, czyli nie są to tereny, które należą do miasta, tylko to są zaraz te, które są tuż za granicą. To nie zawsze muszą być tereny wiejskie, to nie zawsze muszą być małe miasteczka, to mogą być po prostu tereny, które zostały zabudowane. Czy ktoś z Was mieszka na przedmieściach? Kiedyś tak, teraz nie. Ok... Dużo osób w Polsce mieszka na przedmieściach, i myślę, że część z Was właśnie też, ponieważ zaraz właśnie powiem co jest tańsze, a co nie jest tańsze. Niestety w Polsce mamy bardzo, taką niekorzystną sytuację, kiedy w wielu terenach, które nie powinny być zabudowane, tak jak tutaj widzicie, w po prostu terenie rolniczym, gdzie są same pola, powstała nowa zabudowa, i powstały nowe budynki. Co jest takie ciekawe w Polsce, i co jest takim pewnym fenomenem, jeżeli chodzi o całą Unię Europejską, kraje w Unii Europejskiej, to jest to generalnie, że w Polsce bardzo dużo osób zaczyna mieszkać właśnie na terenach przedmieść. Przede wszystkim mieszkają te osoby na przedmieściach dużych miast, tak zwana wielka piątka, to są tutaj te czerwone plamki, czyli mamy, jak widzicie Poznań, mamy Wrocław, mamy Kraków, mamy Gdańsk i mamy oczywiście, Warszawę, czyli w tych gminach podmiejskich w tych terenach podmiejskich tych dużych miast mamy największe skupisko i największe procesy właśnie związane z powstawaniem nowej zabudowy na przedmieściach. Tutaj widzicie, jak się zmienia i jak dużo jest ogólnie, generalnie ludności, właśnie w tych poszczególnych takich obwarunkach można powiedzieć, takich prawda, rogalikach, które otaczają właśnie poszczególne duże miasta w Polsce. I jakie są koszty, tak naprawdę rozlewania się tej zabudowy na te tereny, które nie są stricte terenami miejskimi, czy terenami wiejskimi? Rocznie 84 miliardy złotych kosztuje nas niekontrolowany rozwój przestrzenny, czyli to, że powstają tereny pod zabudowę, otaczające przede wszystkim duże miasta, ale nie tylko. Czyli ludzie przenoszą się na tereny przedmiejskie, z czego wynika taki koszt? Z inflacji może niekoniecznie, ale zaraz pokażę właśnie, jakie są rzeczywiste koszty tego zjawiska. Przede wszystkim do takich nowych terenów musimy doprowadzić transport publiczny, do takich terenów musimy też zapewnić dostęp do edukacji, przede wszystkim, do szkół podstawowych i do przedszkoli. Do takich terenów

odległych musi też dojeżdżać karetka pogotowia, straż pożarna. Do takich terenów musimy też zapewnić zieleni urządzoną, zieleni publiczną, dostęp do kultury. Musimy zabierać z takich miejsc odpady, musimy do tych miejsc wybudować drogi, musimy do tych miejsc również wybudować kanalizację, wodociągi, no i zapewnić też uczniom dojazd do szkoły. I teraz jeżeli mamy tak rozproszoną zabudowę, no to koszty właśnie związane z zapewnieniem tych wszystkich elementów, wszystkich nas bardzo dużo kosztują, a najwięcej oczywiście kosztuje to nasze lokalne samorządy, nasze miasta. Czy mieszkanie na przedmieściach jest tańsze, jeżeli chodzi o zakup mieszkania, to dlatego większość osób poszukuje mieszkania na przedmieściu, bo w cenie mieszkania w Poznaniu na przykład, możemy na przedmieściu kupić niewielki dom albo w cenie mieszkania w Poznaniu możemy kupić na przedmieściach większe mieszkanie. I to skłania wielu z nas, Waszych rodziców na przykład, tak, czy znajomych do tego, żeby przenieść się na te tereny podmiejskie, ale są za to dużo większe koszty dojazdów, przede wszystkim dojazdów do pracy i dojazdów do szkoły. Myślę, że część z Was jest wożona przez rodziców do szkoły. Na zajęcia dodatkowe na przykład, ponieważ w okolicy tego typu rzeczy nie ma. I jakie to są koszty rocznie, jeżeli chodzi o koszty dojazdu do pracy, to rocznie kosztuje nas to 25 miliardów złotych rocznie. To jest oczywiście koszt związany zarówno z transportem prywatnym, czyli po prostu, że jeździmy sobie samochodami, ale też jest to koszt związany z obsługą komunikacji publicznej, na te koszty dojazdów oczywiście składa się paliwo, składają się różne opłaty, na przykład za przejazdy przez drogi albo to, że zużywamy nasz samochód. No i oczywiście jeżeli chodzi o komunikację, no to też są to dodatkowe ceny biletów. I teraz chciałabym Wam pokazać właśnie, jak widać tutaj w tych kolorach, gdzie najbardziej ciemne kolorki są na mapie, gdzie ludzie najczęściej dojeżdżają i widać wyraźnie, że właśnie najczęściej osób mieszka poza Warszawą, a dojeżdża do pracy głównie do Warszawy. Potrafią te osoby jeździć codziennie, na przykład po 100km w jedną stronę do pracy, ponieważ nie stać ich na mieszkanie w Warszawie, i mieszkają właśnie na tych terenach podmiejskich. Ale oprócz oczywiście kosztów, czyli na przykład zakupy paliwa, też kosztem jest to, ile czasu spędzamy w takim samochodzie, dojeżdżając do pracy czy do szkoły. No i tutaj liczby też są dosyć zatrważające, że rocznie mamy 610 milionów osobogodzin spędzonych w samochodach w całej Polsce, dla osób które jeżdżą przynajmniej 30 minut do pracy w jedną stronę. Przy założeniu, ile kosztuje godzina pracy, od tego roku jest to 22 zł i 7 groszy za godzinę to mamy znowu bardzo dużą kwotę, którą moglibyśmy spożytkować w inny sposób. To znaczy, na przykład pracując na miejscu i nie musieć dojeżdżać do pracy. Także mit obalony, co do kwestii związanej z tym czy rzeczywiście na przedmieściach mieszka się taniej.

MIT 2

Czy potrzebujemy więcej terenów do zabudowy?

Marta Szejfeld: Kolejny mit jest pytaniem, czy potrzebujemy więcej terenów pod zabudowę? Jak myślicie? Nie, nie potrzebujemy i zaraz powiem, dlaczego nie potrzebujemy. Kilka faktów, zobaczcie proszę, że przez 18 lat od 2000 do 2018 roku aż 1250000000 ha terenów naturalnych, czyli terenów zieleni, terenów przede wszystkim rolniczych, zostało przekształconych pod tereny zabudowane. I tutaj ładnie pokazuje właśnie zdjęcie to, jak ta urbanizacja, czyli jak te procesy przekształcania tych terenów rolniczych, pod tereny zabudowy w Polsce występują. Druga rzecz, Polska generalnie jest pierwsza wśród czołowych krajów, jeżeli chodzi o urbanizację, urbanizację, która przewyższa znacznie przyrost liczby ludności. Chyba wszyscy wiecie, bo ostatnio też w telewizji o tym często mówimy, że Polaków jest coraz mniej, tak, coraz mniej dzieci się w Polsce rodzi, a terenów pod zabudowę przybywa. No i też kolejny fakt jest taki, że jesteśmy właśnie trzecim miejscem w Unii Europejskiej, dotyczącym intensywności procesu urbanizacyjnego, czyli mówiąc krótko, na potęgę przekształcamy tereny, które są terenami zieleni, które są terenami otwartymi, które są terenami rolniczymi pod tereny zabudowy i głównie pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, czyli pod tak zwane domy, tak, jednorodzinne. I kolejny fakt, czy wiecie, że wokół właśnie naszych dużych miast, dziennie przekształca się aż 20000 m² gruntów pod zabudowę, czyli codziennie prawie 3 boiska piłkarskie znikają, jak gdyby z naszej mapy i zostają przekształcone pod nowe tereny inwestycyjne. Co to znaczy, tak naprawdę, prawda, czy liczba ludności może się zmieścić na tych terenach, czy jest to potrzebne. W Polsce mamy około 37, prawie 38 milionów mieszkańców i mamy w takich dokumentach, które się nazywają planem miejscowym, czyli w takich dokumentach, gdzie przeznaczamy właśnie tereny niezabudowane pod tereny zabudowy, mamy już na 2012 rok, bo nie ma najnowszych danych niestety, już ponad 234.004.000 ha pod zabudowę mieszkaniową. Co znaczy, że moglibyśmy w tym czasie już dla dodatkowych ponad 62 milionów osób mieć miejsce do nowego zamieszkania. Z tego w większości właśnie pod zabudowę jednorodzinną, widzicie 4341000000 i 19000000 mogłoby mieszkać w zabudowie wielorodzinnej, czyli w różnego rodzaju blokach, inwestycjach deweloperskich. Czyli tak naprawdę nie potrzebujemy wcale więcej, mamy i tak nadto już tych terenów, które zostały przeznaczone właśnie pod nową zabudowę.

MIT 3

Czy smog występuje tylko w dużych miastach? Czy za smog są głównie odpowiedzialne przemysł i samochody? Czy smog występuje tylko w zimie?

Marta Szejnfeld: Czy smog występuje tylko w dużych miastach? Bardzo dobrze, bardzo dobrze, smog występuje niestety wszędzie. Czy za smog odpowiadają głównie przemysł i samochody? No to mamy zdania tutaj widzę podzielone, tak oczywiście częściowo tak, ale nie jest to główna przyczyna smogu w Polsce. Czy smog występuje tylko zimą? Bardzo dobrze, nie występuje. W Polsce występują w niektórych miejscach przez cały rok. Zaczniemy może troszeczkę szybciotko od definicji, oczywiście no smog to jest właśnie taka mgiełka, która powstaje w takich niekorzystnych zjawiskach atmosferycznych, czyli kiedy mamy właśnie taką inwersję, wszystko stoi, nie ma wiatru, nie ma gdzie atmosfera, że tak powiem, powietrze uciekać z terenów, najczęściej miejskich, i wtedy właśnie w wyniku zgromadzenia się różnego rodzaju zanieczyszczeń, mamy właśnie tak, niską chmurę, którą nazywamy smogiem. Zresztą widzicie, że z angielskiego właśnie to jest to połączenie słówka dym, i słówka mgła, bo właśnie jest to taka zanieczyszczona, nisko siedząca mgła. No i tak jak powiedzieliście wcześniej, czy smog występuje tylko w dużych miastach, no właśnie nie. W większości oczywiście tak nie jest. Smog może oczywiście występować wszędzie, no i niestety, ale Polska jest tutaj, że tak powiem przodownikiem na listach najbardziej zanieczyszczonych miast w Europie. Aż 36 z 50 miast w Unii Europejskiej, o największym stężeniu właśnie tych niekorzystnych pyłów znajduje się w Polsce. Czyli mamy jedną z najgorszych, jeżeli chodzi o jakość powietrza. Drugi fakt, oczywiście, nie występują tylko w dużych miastach, mogą występować w mniejszych miejscowościach, a nawet na terenach wiejskich prawda, kiedy nasi sąsiedzi palą śmieciami. Czasami jak się jedzie przez tereny wiejskie samochodem, prawda, to trzeba zamknąć klimatyzację, bo tak nieprzyjemnie, że tak powiem pachnie z dworu, właśnie ze względu na palone śmieci w tych terenach wiejskich. No i tutaj właśnie mapka z miastami, które mają najwyższe stężenie pyłów, czyli są najbardziej zanieczyszczonymi miastami. Widzicie wyraźnie, że jednak jest to też związane z lokalizacją. To znaczy miasta, które są położone w kotlinkach, w dolinkach, gdzie nie ma przewietrzania, mają zdecydowanie gorszą jakość powietrza, niż na przykład miasta nad morzem. I zarówno miasta właśnie duże i małe są te same praktycznie można powiedzieć, jeżeli chodzi o stężenie pyłów, jak i też stężenie właśnie tego benzopirenu, który jest substancją, niestety, ale rakotwórczą. Czy za smog właśnie odpowiedzialne są głównie samochody i przemysł? Niestety, ale w większości jest to wynik

spalania i spalania w naszych domach jednorodzinnych. W Polsce mamy ponad 2,5 miliona tak zwanych kopciuchów, czyli starych pieców, gdzie większość osób nie pali tylko węglem, ale też różnego rodzaju śmieciami, i przez to mamy właśnie tak bardzo zanieczyszczone powietrze i to jest wynik smogu. Czy smog występuje tylko zimą? To już żeście odpowiedzieli, że nie i rzeczywiście nie, ale oczywiście jego stężenie jest zdecydowanie większe zimą, kiedy ogrzewamy nasze domy jednorodzinne piecami i wtedy mamy zdecydowanie większy problem. Także mit obalony.

MIT 4

Czy osiedla grodzone są bardziej bezpieczne?

Marta Szejfeld: Czy osiedla grodzone są bardziej bezpieczne? Zależy oczywiście, ale zaraz powiem, dlaczego do końca nie jest to wcale prawdą, chociażby się wydawało oczywiście, że jak jesteśmy ogrodzeni, to powinniśmy być bardziej bezpieczni. Czy w ogóle wiecie, co to są osiedla grodzone? A więc, osiedla grodzone, prawda, to też jest coś co w Polsce bardzo często występuje, zwłaszcza w nowych inwestycjach, w nowej zabudowie, gdzie całe osiedle czy część, czy fragment jest ogrodzona. I tylko mieszkańcy tego osiedla mogą do takiej przestrzeni wejść. Jak wejść? No to musi się, że tak powiem ktoś włamać albo przeskoczyć przez płot, tak, prawda różnie może być, to są właśnie takie przestrzenie, które są zagrodzone i do których mamy właśnie dostęp, jeżeli jesteśmy mieszkańcami takiego osiedla. Co tutaj jest w ogóle czasami bardzo śmieszne, że na przykład, właśnie tu na zdjęciu mamy naszą Polską Żabkę, która jest dostępna niestety tylko dla mieszkańców tego osiedla. Prawie, że prywatny sklep, dokładnie. Także jest to coś, co jest bardzo specyficzne, u nas, w Polsce, bardzo mało takich osiedli jest w krajach europejskich, nie są one popularne zupełnie. Natomiast w Polsce są one bardzo popularne. Polacy lubią mieszkać w takich przestrzeniach i lubią kupować mieszkania na tego typu osiedlach. Ale czy właśnie jest to osiedle bardziej bezpieczne? Po pierwsze, jak donoszą badania, wcale nie jest to rzecz, która nam pozwala lepiej spać. To znaczy, jeżeli jesteśmy w terenie grodzonym, to zaczynamy mieć takie poczucie, że to co jest za tym terenem grodzonym, jest czymś niebezpiecznym, i my się tego czegoś musimy bać. Czyli mamy takie poczucie strachu, że to co na zewnątrz, to jest coś innego i może nas spotkać jakieś niebezpieczeństwo. Druga rzecz to oczywiście jest taka, że jeżeli coś jest strzeżone, i coś jest ogrodzone, to dla złodziei jest sygnał, że może jest tam coś cennego. Złodziej, jak najbardziej włamywacz, prawda. No

i oczywiście też kwestia bezpieczeństwa, w takich osiedlach grodzonych, mamy też utrudniony dostęp do wszelkiego rodzaju służb, na przykład karetek pogotowia, straży pożarnej. Bo ktoś musi otworzyć bramę, żeby na przykład w czasie pożaru taka straż pożarna mogła wjechać na taki teren. Ha, ha no staranować można zawsze. Ale oprócz tej kwestii związanej z tym, czy rzeczywiście się czujemy bezpiecznie na takim osiedlu, czy nie, to takie osiedla mają bardzo duży wpływ na nas wszystkich. To nie jest tylko tak, że dotyczą one tych osób, które mieszkają na danym osiedlu. Dlaczego? Dlatego, że przez takie ogrodzone osiedla, my nie możemy swobodnie przechodzić. Czasami mamy bardzo blisko do sąsiada. Ale ze względu na to, że mamy jedno wyjście z osiedla, musimy całe osiedle obejść, żeby się dostać do naszego sąsiada, który mieszka w punkcie B, albo przez płot, ale nie każdy potrafi, nie każdy jest sprawny fizycznie do tego, żeby to zrobić, więc tworzą się takie enklawy. Lepsi i gorsi, często bogatsi biedniejsi, właśnie w kontekście tych osiedli grodzonych. I one o tyle jeżeli jesteśmy sprawni, i dla nas nie ma większego problemu, żeby przejść większą odległość, do naszego kolegi czy koleżanki, tak na przykład dla osób z niepełnosprawnościami, albo dla osób starszych, już ta odległość ma bardzo duże znaczenie. I takie grodzenie osiedli, czasami bardzo dużych powierzchni w mieście powoduje, że te osoby naprawdę muszą nadrabiać bardzo dużą drogę. No i bardzo często właśnie te osiedla grodzone, uważane są za osiedla ekskluzywne, prestiżowe, dla bogaczy. Ponieważ w większości, ceny rzeczywiście mieszkań na takich osiedlach są dużo wyższe. Także nie jest wcale bezpieczniej, a dla nas wszystkich i dla przestrzeni jest to bardzo niekorzystne zjawisko.

MIT 5

Czy reklama w przestrzeni publicznej jest zawsze skuteczna?

Marta Szejnfeld: Czy reklama jest zawsze skuteczna? Nie zawsze, zgadza się, reklama jest nie zawsze skuteczna, a zwłaszcza reklama, która pojawia się w przestrzeni publicznej. I tu chciałam Wam zaprezentować, taką animację, gdzie mamy budynek dworca głównego w Berlinie, w Niemczech. Ogólnie i w wielu krajach Unii Europejskiej mamy bardzo restrykcyjne prawo dotyczące reklam w przestrzeni publicznej. Ten sam dworzec, który mógłby w przestrzeni polskiej, tak. Także mamy taką rzeczywistość, można się śmiać oczywiście jest to trochę zabawne, ale z drugiej strony, jest to rzeczywiście bardzo przykre, tak. Więc mamy bardzo duży problem z reklamami w przestrzeni publicznej, i te reklamy

nikogo nie zachęcają do zakupu żadnego produktu, ponieważ jest ich taka cała masa, że nie jesteśmy się w stanie skupić na jednej prawdzie, reklamie. I rzeczywiście, z tej reklamy, z tej reklamy skorzystać. Takie reklamy w przestrzeni publicznej, bardzo często powodują, że my w ogóle nie widzimy na jaki budynek patrzymy. Czyli są one tak zmienione przez natłok tych reklam, że w ogóle nie widzimy tak zwanej fasady czy elewacji budynku. Od 2015 roku mamy w Polsce próbę zmiany tej sytuacji, tak zwaną uchwałę krajobrazową, która pozwala poszczególnym gminom, poszczególnym samorządom lokalnym, do tego, żeby stworzyć własne standardy dotyczące lokalizacji reklam. I tu chciałabym Wam pokazać przykłady właśnie działania tych uchwał krajobrazowych, jak mogą wyglądać te przestrzenie, jak wyglądają te przestrzenie, kiedy zdejmie się reklamy. One wyglądają zupełnie inaczej, mamy zupełnie inny odbiór przestrzenny. Czy nawet Żabka się musiała dostosować, widzicie, tak, także reklama w przestrzeni publicznej nie zawsze jest skuteczna.

MIT 6

Czy tylko ekrany akustyczne chronią przed hałasem?

Marta Szejfeld: Przedostatni mit dotyczy tego, czy tylko ekrany akustyczne chronią nas przed hałasem? I tak i nie, zaraz porozmawiamy. Przede wszystkim, co to jest, prawda hałas i jakie są źródła tego hałasu? Największym hałasem oczywiście w miastach, to jest hałas związany z drogami, z koleją oraz z lotniskiem. To są największe źródła hałasu, na które jesteśmy narażeni my wszyscy, mieszkańcy terenów zurbanizowanych. Szczególnie miast, co jest ważne, hałas, tak samo jest negatywny, jak na przykład złe odżywianie, tak, czy na przykład, branie niestosownych leków. Tak samo hałas ma na nas bardzo negatywny wpływ. Przede wszystkim oczywiście jest to kwestia związana z tym, że się źle czujemy, boli nas głowa, możemy być niewyspani, możemy być zmęczeni, jeżeli jesteśmy ciągle narażeni na hałas, możemy mieć podniesione ciśnienie krwi, podniesiony cukier w krwi. To są również takie objawy czysto medyczne, oczywiście wiąże się to też czasami z utratą słuchu, czy w ogóle z gorszym słyszeniem. Aż do uszkodzenia prawda słuchu, no i tak jak widzicie ten ruch uliczny, na który my jesteśmy wszyscy narażeni, prawda, no to jest właśnie na takim pograniczu można powiedzieć tego, czy jest to zdrowe czy niezdrowe i bezpieczne dla naszego zdrowia. Niestety właśnie, jest to już taka wielkość, kiedy rzeczywiście normalnie w miastach my jesteśmy cały czas narażeni na te hałasy

dobiegające właśnie z tego życia miejskiego. Każde miasto, duże, ma swoją mapę akustyczną, czyli możemy sobie sprawdzić, gdzie mamy przekroczenia hałasu. Na przykład, jakbyście chcieli sobie kiedyś w przyszłości kupić mieszkanie czy dom, to możecie sprawdzić, czy ta lokalizacja, którą chcielibyście sobie wybrać, jest właśnie w tym obszarze, gdzie mamy ciągle hałas. No i właśnie jak jest z efektywnością ekranów akustycznych? Oczywiście one są efektywne, ale dzielą nam miasto, powodują utrudnienia w poruszaniu się, oddziałują na krajobraz. Czyli jest, że tak powiem brzydziej, są mało estetyczne, no i oczywiście oddziałują na środowisko. Chyba sami widzieliście, że takie ekrany akustyczne bardzo często mają takie naklejone ptaszki, albo kropki tak, ponieważ bardzo dużo ptaków nie widzi takich przezroczystych ekranów akustycznych, i po prostu w nie wpada, i, no i niestety ponoszą śmierć. Jak w takim razie chronić się przed hałasem, żeby nie korzystać z ekranów akustycznych, zwłaszcza w miastach? Przede wszystkim mamy właśnie takie rozwiązania przestrzenne, czyli urbanistyczne, gdzie możemy odpowiednio projektować, na przykład układ budynków, tak żeby było więcej ciszy za budynkiem. Od drogi albo projektować budynki, które nie wymagają takiego komfortu akustycznego, na przykład hotel, czy jakieś usługi, a dopiero za tym budynki mieszkalne. Możemy oczywiście też stosować rozwiązania drogowe, czyli tak, projektować bardzo teraz jest dużo projektów obwodnic poszczególnych miast i miasteczek. Ograniczać wjazd na osiedla, czy też oczywiście poprawiać stan nawierzchni, która bardzo często w Polsce jest jednak w tym stanie, złym. No i ostatnie, rozwiązania ruchowe, czyli ograniczamy ruch, ograniczamy prędkość, no i oczywiście rozwijamy transport publiczny, czyli transport zbiorowy.

MIT 7

Czy poszerzanie dróg powoduje zmniejszanie korków?

Marta Szejnfeld: Ostatni mit na dzisiaj. Czy poszerzanie dróg powoduje zmniejszanie korków? Zdecydowanie nie, zdecydowanie nie. Są liczne badania pokazujące właśnie to, że im szersza droga tym zaraz pojawia się więcej nowych samochodów, przede wszystkim. Wiecie na pewno, że generalnie, w tym ruchu ulicznym mamy dużo różnych użytkowników, mamy pierwszych, rowerzystów, osoby jeżdżące na hulajnodze, samochody, autobusy, wszelkiego rodzaju możliwe środki transportu. I każdy użytkownik ma swoje preferencje. Ktoś, kto jeździ na rowerze, chce więcej miejsca na ścieżki rowerowe, ktoś, kto jeździ

samochodem chce więcej dróg dojazdowych i nie chce płatnego parkowania w centrum miast, prawda. Każdy ma swoje upodobania i każdy ma właśnie swoje preferencje, dotyczące zagospodarowania samej drogi. Czy właśnie mamy to zmniejszenie korków, generalnie nie, to znaczy tylko transport publiczny w mieście pozwala rzeczywiście rozładować korki, a poszerzanie dróg niestety nie daje takiego efektu. I chciałabym tutaj jeszcze właśnie w kontekście 3 poszczególnych faktów powiedzieć, dlaczego tak jest. Dlaczego tak jest, że wydawałoby się, że jak dodamy nowy pas do drogi, to będzie się nam jeździło szybciej, będziemy mogli szybciej przejechać, i nie będziemy stali w korku. I mamy 3 takie właśnie fakty dotyczące tego, dlaczego tak nie jest. Pierwszy fakt, to jest paradoks, który nam mówi o tym, że każda nowa inwestycja wpływa nam na to, jak zwiększa się czas przejazdu, i ten czas przejazdu nie zwiększa się tylko w tym miejscu, gdzie mamy nową lokalizację, nową inwestycję, ale wpływa to na całą sieć, dlatego, że sieć transportowa, sieć drogowa, jak sama nazwa wskazuje, właśnie jest elementem połączonym. To nie są odseparowane punkty, to rzeczywiście jest cała siatka uliczna. Drugie prawo, które właśnie mówi o tym, że generalnie, im bardziej będziemy poszerzali drogi, tym zaraz pojawią się nowi użytkownicy. Dlatego na przykład, w Stanach Zjednoczonych, gdzie mamy autostrady po 8 pasów w jedną stronę i tak są tymi autostradami wypełnione samochody po brzegi. No i oczywiście trzeci fakt, najważniejszy, jest taki, że tylko zrównoważony transport publiczny pozwala nam właśnie na to, żebyśmy nie stali w korkach.

Pytania zadane w formularzu:

I na koniec jeszcze 2 pytania zadane w formularzu online, które były związane z urbanistyką, czyli z planowaniem, i projektowaniem przestrzeni. Pierwsze pytanie to było pytanie, w jakim kierunku rozwijają się współczesne aglomeracje? Czy wiecie co to jest aglomeracja w ogóle? Aglomeracja to jest miasto i gminy sąsiednie, albo kilka miast, które są ze sobą powiązane. Na przykład aglomeracja poznańska to jest Poznań i wszystkie dookoła gminy, które znajdują się w Poznaniu. Ale mogą być też inne aglomeracje, na przykład Gdańsk, Gdynia Sopot prawda, trzy duże miasta, które są również ze sobą funkcjonalnie powiązane. I w jakim kierunku się one rozwijają? One się rozwijają w takim kierunku, że stają się w Polsce coraz większe, to znaczy, coraz więcej ludzi przybywa do aglomeracji kosztem mniejszych miast i terenów wiejskich, gdzie generalnie ludzi ubywa.

Drugie pytanie, dlaczego wszyscy chcą nagle wycinać drzewa z miast? To powiem szczerze, nie wiem, bo myślę, że chyba nie wszyscy chcą wycinać drzewa w miastach, ja na przykład nie chcę i myślę, że chyba większość z Was też nie



ul. Rubież 46, 61-612 Poznań
Sekretariat: +48 61 827 97 00
e-mail: ppnt@ppnt.poznan.pl
www.ppnt.poznan.pl



chce, żeby były te drzewa wycinane. Co więcej, myślę, że mamy coraz większy wpływ na to, żeby te drzewa w miastach zostawały, i domagamy się wszyscy tego, żeby właśnie jak najwięcej tych drzew w miastach było. A dlaczego są wycinane? No przede wszystkim wycinane są pod nowe inwestycje. Tak, czyli mamy nowe tereny pod zabudowę, gdzie inwestorzy wycinają te drzewa, no i czasami też pod nową infrastrukturę, pod nowe drogi, wszystko jest to związane właśnie z tą urbanizacją i z większym rozwojem. Dziękuję bardzo w takim razie.

---KONIEC---



Zabrania się powielania, kopiowania, przedruku treści zawartych w dokumencie, zarówno w całości, jak i w części, bez zgody autora.