MIASTA PO EPIDEMII

Raport: jak kryzys Covid19 zmienił miasta świata

ULICE_TRANSPORT_ PROJEKTOWANIE

WRZESIEŃ 2020

BRIEF: Otwieracie miast po lockdownie, tak jak w większości sfer życia nie było powrotem do starej normalności. To co zostało ucięte za jednym zamachem, do życia wracało stopniowo i na całkiem innych zasadach. Problem przemieszczania się mieszkańców i korzystania z przestrzeni publicznej, a co za tym idzie przede wszystkim zagospodarowania ciągów komunikacyjnych dla większości miast był wyzwaniem numer jeden. Wiele z nich zdecydowało się ograniczyć ruch samochodowy, przekazując część dróg na rzecz pieszych i rowerzystów. Zmiany te w wielu przypadkach okazały się bardziej trwałe, niż tymczasowe. Co więcej kryzys epidemiologiczny, jak żaden poprzedni wpłynął nie tylko na organizowanie życia w mieście, ale także sposób myślenia o jego dalszym rozwoju oraz projektowaniu, zwłaszcza przestrzeni publicznej. Minęło zaledwie kilka miesięcy od wybuchu pandemii, ale zmiany te widoczne są już dziś.

//Fot: Bicanski, Pcs34560, Tech. Sgt. Kasey Phipps (Oklahoma National Guard)/

MIASTO 2077

O CZYM PISZEMY

O wszystkich tych zmianach przez ostatnie cztery miesiące na bieżąco pisaliśmy w Miasto2077 i uznaliśmy, że wiedzę tę warto zgromadzić w jednym miejscu. Nie chodzi o samo odtworzenie procesu otwierania miast, ale raczej przegląd praktyk stosowanych na całym świecie, które w trwały sposób mogą odcisnąć się na tak kluczowych kwestiach, jak organizowanie ruchu i życia w mieście, zagospodarowanie przestrzeni ze szczególnym uwzględnieniem ulic, a ostatecznie w projektowaniu tego miejsca, które nazywamy miastem.
Stąd raport podzieliliśmy na trzy działy:

- Ulica
- Transport
- Projektowanie

Teksty są niejako zapisem bieżących wydarzeń, zestawione chronologicznie. To oddaje dynamikę sytuacji i jak sposób myślenia zmieniał się wraz z otwieraniem miast.

ULICE

MEDIOLAN ZMIENIA ULICE W TRASY PIESZE I ROWEROWE

(3.05) W ramach poepidemiologicznego planu Mediolan postanowił stworzyć więcej przestrzeni dla transportu ekologicznego, a jednocześnie gwarantującego odpowiedni dystans społeczny. Akcja pod hasłem **Strade Aperte**, czyli **Otwarte Ulice** przewidywała m.in. czasową zmianę jezdni w miejską infrastrukturę pieszo-rowerową. Wielkie przemalowywanie zaczęło się wraz z początkiem maja.

Władze Mediolanu chciały, aby z epidemiologicznego kryzysu wynikło choć trochę pozytywnych konsekwencji. Miasto, gdzie jakość powietrza należy do najniższej we Włoszech, dostrzegło szansę na naprawdę poważne zmiany. Wykorzystało fakt, że w czasie pandemii ulice opustoszały, a mieszkańcy przyzwyczaili się do życia bez codziennego natłoku aut na ulicach. Strade Aperte zakładał stworzenie **35 kilometrów nowych tras rowerowych** w całym mieście, poszerzenie chodników dla pieszych i zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, aby powstrzymać kierowców przed wjazdem do centrum miasta. Pierwsza do zmiany poszło Corso Buenos Aires, jeden z głównych ciągów handlowych Mediolanu.

„Przez lata pracowaliśmy nad ograniczeniem korzystania z samochodu.

Jeśli wszyscy prowadzą auta, nie ma miejsca dla ludzi, nie ma miejsca na ruch, nie ma miejsca na działalność komercyjną poza sklepami", w rozmowie z Guardianem tłumaczył Marco Granelli, radny Mediolanu ds. mobilności przekonany, że to pomoże w restarcie życia gospodarczego."Chcemy ponownie otworzyć gospodarkę, ale uważamy, że powinniśmy to zrobić na innych zasadach niż wcześniej. To będzie Mediolan w całkiem nowej odsłonie. Musimy się dobrze przygotować i musimy wspierać naszych lokalnych przedsiębiorców – bary, restauracje i rzemieślników – i tworzyć dla nich jak najlepsze warunki działania", dodawał.

Więcej problemów nastręczał transport publiczny. W Mediolanie i regionie Lombardii wykorzystanie go podczas epidemii **spadło o ponad 88 proc.** Nowe plany dostosowania miejskiego systemu metra do obowiązkowego dystansu społecznego przewidują m.in. wyznacznie miejsca w wagonach metra i stacjach, które muszą pozostać puste, nawet w godzinach szczytu.

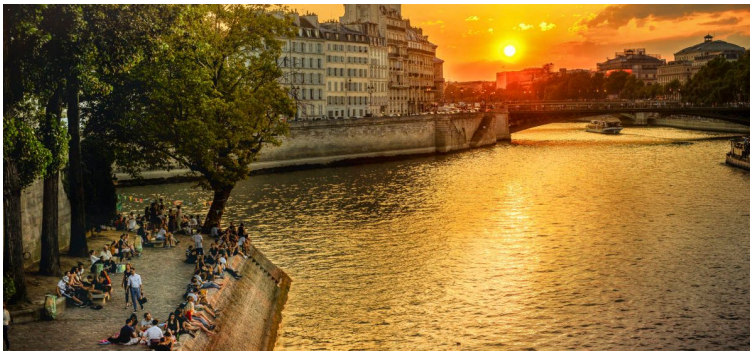
/Fot: Demetrio Scopelliti; Wallpaper Flare//

PARYŻ NIE CHCE WRACAĆ DO ŚWIATA SAMOCHODÓW

(6.05) "Nie ma opcji", aby Paryż po epidemii wrócił do dawnej rzeczywistości zdominowanej przez auta – to zdecydowana deklaracja mer miasta, Anne Hidalgo. Złożyła ją na specjalnej sesji rady miejskiej poświęconej przywracaniu Francji po epidemiologicznej izolacji. Anne Hidalgo nie chciała zmarnować tego, co dokonała w ostatnich latach zmniejszając znaczenie aut, na korzyść bardziej zrównoważonych środków transportu.

Ryzyko było o tyle istotne, że gdy życie znów zacznie się żwawo toczyć, a jednocześnie utrzymane zostaną zasady zachowania dystansu społecznego, nowa rzeczywistość może skłaniać ludzi do korzystania z transportu indywidualnego. Świetnie jakby to były rowery, ale raczej spodziewany był wzrost ruchu samochodów osobowych. Miał zyskiwać na popularności w sytuacji, gdy ograniczona przepustowość transportu publicznego zniechęci mieszkańców do tłoczenia się w metrze i autobusach.

„Mówię z całą stanowczością: **nie ma możliwości, abyśmy pozwolili sobie na nową inwazję samochodów** i zanieczyszczeń. To tylko pogorszy kryzys

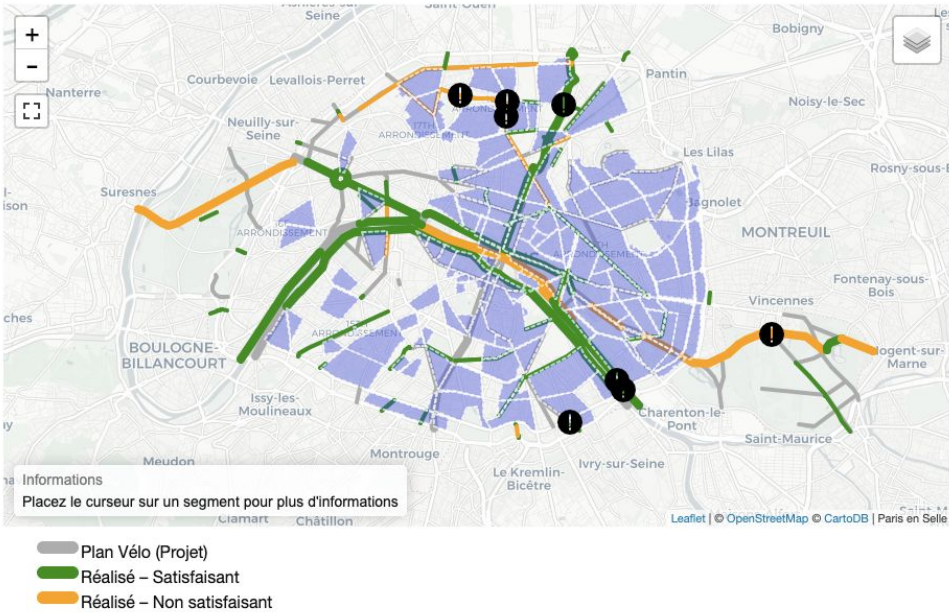


zdrowotny. Zanieczyszczenie samo w sobie jest już zagrożeniem, a zanieczyszczenie połączone z koronawirusem jest szczególnie niebezpiecznym koktajlem. Nie można więc przyjąć myślenia, że przyjazd samochodem do centrum miasta jest jakimkolwiek rozwiązaniem. To może tylko pogorszyć sytuację.”, zapowiedziała Anne Hidalgo, która nie rzuca słów na wiatr. Już na początku epidemii naukowcy z Harvardu wykazali bowiem, że wzrost zanieczyszczenia cząstkami zawieszonymi zaledwie o 1 mikrogram na m sześć. może **zwiększyć ryzyko śmierci osoby cierpiącej o 15 proc.** Zanieczyszczenie powietrza zaostrza też schorzenia, takie jak astma, które mogą zwiększać ryzyko śmierci spowodowanej Covid-19.

Anne Hidalgo, która przez pierwszą kadencję mocno ograniczała ruch samochodowy w mieście – m.in. stawiała bariery wjazdu do centrum, zwłaszcza dla starszych, mniej ekologicznych aut, przebudowywała i wyłączała z ruchu ulicę oraz uspokajała ruch – na razie nie przedstawiła szybkich recept, poza apelem aby każdy kto może kontynuował pracę zdalną z domu.

Program inwestycji w transport publiczny jest bardzo ambitny – **23 mld euro mają zwiększyć przepustowość metra o 40 proc.** – ale rozłożony na lata. Szybciej będą wprowadzane środki ekologicznej mikrokomunikacji, takie jak m.in. rowery elektryczne, które są lepszą alternatywą dla kierowców. Miasto już od dawna ma program ich upowszechniania, a obecna sytuacja sprawia, że nacisk na promocję rowerów w ogóle tylko się zwiększy. Anne Hidalgo na sesji rady wspominała zresztą o tworzeniu velostrad, które przecinając miasto pozwolą na szybki przejazd z obrzeży do centrum. To jej sztandarowy **Plan Velo**, który teraz ma nabrać przyspieszenia.

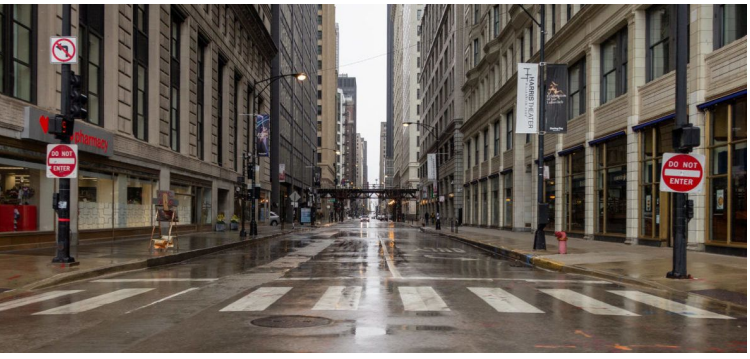
/Fot: Luc Mercelis//



SEATTLE CHCE UTRZYMAĆ ZAMKNIĘCIE CZĘŚCI ULIC DLA SAMOCHODÓW

(15.05) W kwietniu, gdy na skutek pandemii parki i chodniki stały się bardziej zatłoczone w Seattle, miasto uznało że to jest dobry moment, by stworzyć więcej miejsca do spacerowania i zaczęło ograniczać ruch samochodowy na części ulic. Wykorzystało fakt, że na skutek lokcdownu ludzie mniej używali samochodów, bo przestawili się na pracę w domu. Pomysł tak się spodobał mieszkańcom, że Seattle na tym nie poprzestało i podjęło decyzję, by

zamknąć ponad 30 kilometrów ulic w centrum miasta na stałe.



Nie chodzi o główne arterie miasta oraz ważne ciągi komunikacyjne, które na powrót zaraz zaczną służyć mieszkańcom do dojeżdżania do pracy. Do zamknięcia zostały wytypowane raczej odchodzące od nich lokalne ulice, z których wiele jest zielonych i już wcześniej służyło na przykład do jeżdżenia na rowerze. Władze Seattle uważają, że po wyjściu z pandemii ważne z punktu widzenia m.in. zdrowia psychicznego będzie oddanie społecznościom lokalnym większej przestrzeni do spacerowania, uprawiania sportu czy bawienia się.
Na razie chodzi o to, żeby zamknąć ulic całkowicie przed samochodami, ale żeby znacząco ograniczyć na nich ruch. Departamentu Transportu w Seattle zdecydował się na ten ruch po tym, z jakim entuzjazmem mieszkańcy miasta podeszli do udostępnienia ulic pieszym w okresie lockdownu, władze miasta były chwalone za postępowość i spotykały się z licznymi pozytywnymi reakcjami mieszkańców oraz przedstawicieli ich społeczności.

W ciągu ostatniej dekady odsetek mieszkańców Seattle, którzy jeżdżą do pracy samochodem, spadł bardziej niż w jakimkolwiek innym większym mieście w USA. W 2010 r. 55 proc. osób dojeżdżała w ten sposób do pracy, w 2018 r. **liczba ta spadła do 44 proc.** Wiele osób zaczęło korzystać z transportu publicznego, jeździć do pracy rowerem albo pracować z domu. Miasto ma nadzieję, że jego wysiłki powstrzymają ich przed powrotem do używania samochodów. Seattle było jednym z najszybciej rozwijającym się dużym miastem w minionej dekadzie w USA, głównie za sprawą powstawania tu nowych start-upów oraz licznie przybywających firm technologicznych.

BRUKSELA: PIERWSZEŃSTWO MAJĄ PIESI I ROWERZYŚCI

(18.05) Zatłoczone ulice, ładne place zastawione zaparkowanymi masowo samochodami, ścieżki rowerowe znikające na ruchliwych rondach – ścisły związek Brukseli z samochodem trwał od lat. Władze stolicy Belgii postanowiły wykorzystać nadzwyczajną sytuację związaną z koronawirusem, aby skończyć z dominacją samochodów. Priorytetem stało się **tworzenie ścieżek rowerowych i „powolnych ulic”**, które dają pierwszeństwo pieszym.

Od maja całe historyczne centrum miasta stało się przestrzenią, po której samochody mogą się poruszać z prędkością **do 20 km na godzinę**. Tu pierwszeństwo mają piesi i rowerzyści.

Chodzi o to, aby każdy mieszkaniec mógł spokojnie zachować zalecany 1,5 metrowy odstęp i jednocześnie pozwolić pieszym omijać osoby stojące w szeroko rozstawionych kolejkach pod supermarketami, piekarniami czy kioskami.

W centrum miasta zaczęły być instalowane znaki drogowe wskazujące pieszych i rowerzystów, jako priorytetowych użytkowników dróg. I chodź są to na razie środki tymczasowe, Zieloni (którzy w zeszłorocznych wyborach do władz miasta i regionu bardzo bardzo poprawili swój wynik) liczą, że staną się one podstawą do wprowadzenia bardziej trwałych zmian. Ich głównym hasłem, przysparzającym im zwolenników jest walka ze smogiem, który w Brukseli od dawna była bardzo dużym problemem. Dlatego już wcześniej zdecydowano się na dość bezpardonową walkę z samochodami.

W efekcie tego utworzono **Le Piétonnier** – strefę przeznaczoną dla pieszych – która objęła pasy samochodowe placu de Brouckère, ruchliwego do niedawna skrzyżowania nazywanego brukselskim Times Square. Samochody zniknęły także z bulwaru Anspach i wielu jego przecznic. Od samochodów odetchnął też plac otaczający wystawny gmach giełdy – gdzie miały pojawić się drzewa, trawniki i kawiarnie. Niespodzianką dla władz miasta okazała się reakcja mieszkańców na zmiany, które zostały przyjęte dość entuzjastycznie. Władze postanowiły iść za ciosem i oprócz oddania większej przestrzeni pieszym, zamierzają stworzyć **40 km ścieżek rowerowych**, na jednej z najbardziej ruchliwych arterii łączących dzielnicę europejską z centrum miasta. Na razie w porównaniu z miastami podobnej wielkości jak Kopenhaga, Helsinki czy Monachium, wykorzystanie rowerów jest niskie i Zieloni chcą to zmienić.

/Fot: Paolo Margari//

SEATTLE CHCE POPRAWIĆ KONDYCJĘ FIZYCZNĄ OBYWATELI

(27.05) Dlatego zamyka aż 20 mil ulic dla aut, aby z zachowaniem odpowiedniego dystansu społecznego mieszkańcy mogli zająć się rekreacją. Program prowadzony pod hasłem **Stay Healthy Streets**, czyli zachowaj zdrowe ulice, powstał dla zmotywowania mieszkańców do tego, aby po znużeniu kwarantanną wyszli z domów. Miasto zaoferowało dość przestrzeni i świeższe powietrze (przyp.: to plan anonsowany w tekście powyżej z 15.05). Ulice nie zostały jednak zamknięte dla

wszystkich samochodów, ale tylko tych, które nie są kluczowe z punktu widzenia

miasta (ang. nonessential traffic). Prawo wjazdu nadal będą miały pojazdy komunalne (takie jak wywóz śmieci), ratownicze oraz samochody pocztowe i kurierskie. **Na nowe deptaki wybrano ulice w miejscach, gdzie nie ma wiele otwartych przestrzeni**, jest niski wskaźnik posiadania samochodu, a okoliczne trasy dojazdowe zapewniają dostęp do tak istotnych dziś usług mobilnych, jak np. dowóz jedzenia czy zakupów. Szło o to, aby więcej miejsca wygospodarować dla mieszkańców na spacery, jogging, jazdę na deskorolce, hulajnodze i oczywiście rowerze.

Miasto postanowiło wykorzystać moment do wprowadzenia bardziej trwałych zmian wpływających na zdrowie obywateli. „Jeśli chodzi o walką z COVID-19 to nie sprint, ale maraton. Jeśli mamy zadbać o nasze bezpieczeństwo i zdrowie w perspektywie długoterminowej, musimy być pewni, że Seattle odbudowuje się lepiej niż wcześniej. Stay Healthy Streets są ważnym narzędziem, które ma zachęcić rodziny do wyjścia na zewnątrz, poćwiczenia i cieszenia się ładną pogodą. W dłuższej perspektywie ulice te staną się skarbem naszych dzielnic.”, zapowiedziała burmistrz Jenny Durkan.

Biuro burmistrza ogłosiło również plany poprawy infrastruktury rowerowej i stworzenia dodatkowych chronionych ścieżek rowerowych. To element zachęcania mieszkańców do długofalowej zmiany modelu mobilności, z większym udziałem rowerów oraz spacerów. Z myślą o pieszych miasto przeprogramowało również sygnały drogowe, aby skrócić czas oczekiwania na przejściach dla pieszych i uniknąć formowania się na nich tłumu. Także używanie przycisków do zmiany sygnalizacji nie jest już potrzebne w 75 proc. najgęstszych regionów Seattle, gdzie zostaną wprowadzone systemy automatyczne.

W czasie kwarantanny **ruch samochodowy spadł w Seattle o 57 proc.** i ratusz wyszło z założenia, że zamknięcie prawie 20 mil ulicy nie dopuści do jego odtworzenia, zapewniając mieszkańcom także czystsze powietrze.
/Fot: Johan Bos from Pexels//

PRZEZ CENTRUM LONDYNU BEZ SAMOCHODU

(2.06) W Londynie zaplanowano jedną z największych na świecie stref bez samochodu prywatnych. Dla rowerów, pieszych i autobusów zarezerwowane zostały główne ulice między London Bridge i Shoreditch, Old Street i Holborn oraz Euston i Waterloo. Nowe zasady objęły też mosty Waterloo oraz Londyński. Z niektórych tras zniknęły nawet autobusy.

Burmistrz Sadiq Khan liczył na to, że miliony podróży zamiast samochodem będzie się odbywać pieszo lub na rowerze. Aby jeszcze bardziej zniechęcić kierowców w strefach o dużym natężeniu ruchu w godzinach pracy w dni powszednie Londyn zwiększył tzw. opłaty kongestyjne, czyli za wjazd do centrum.

Niektórzy niezbędni pracownicy, którzy muszą prowadzić prywatne pojazdy, otrzymują zwrot kosztów.
“Pandemia jest największym wyzwaniem dla naszej sieci transportu publicznego. Wszyscy Londyńczycy podejmą ogromny wysiłek, aby utrzymać bezpieczne odległości społeczne w transporcie publicznym, ponieważ stopniowo ograniczane są ograniczenia blokowania (i do miasta wraca życie – red.)”, zapowiedział Khan.

Sam Transport for London (TfL), czyli operator autobusów i metra został objęty rządowym programem pomocowy. W czasie epidemii TfL utrzymywał bowiem swój transport dla niezbędnych pracowników, **tracąc 90 proc. przychodów** z opłat za przejazd (a jest to instytucja zatrudniająca 7 tys. pracowników). Z tego powodu, dla ratowania budżetu TfL czasowo zostały też zawieszone ulgi m.in. dla dzieci, seniorów i osób niepełnosprawnych.

MIESZKAŃCY LONDYNU CHCĄ UTWORZENIA 114 STREF O MAŁYM NATĘŻENIU RUCHU

(30.07) Dlaczego wciąż tak rzadko korzystamy z roweru poruszając się po mieście? Z lenistwa? Z niewygody? Nie, największą przeszkodą jest brak infrastruktury, która zapewni rowerzystom bezpieczną i komfortową jazdę. W Londynie przez lata co jakiś czas ogłaszano rewolucyjny plan stworzenia bezkolizyjnych “autostrad” dla rowerów, ale kończyło się na zapowiedziach i robiących wrażenie futurystycznych wizualizacjach. Dopiero pandemia uświadomiła konieczność zrobienia radykalnych zmian w organizacji ruchu w mieście. By wiecznie zatłoczona światowa stolica finansów nie była tak uzależniona od metra i kolei podmiejskich władze ogłosiły **Street space for London**, ambitny projekt zwiększenia przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Ale mieszkańcom, którzy do tej pory w walce o nowe trasy rowerowe byli dość pasywni, dziś to już nie wystarcza, i chcą dodatkowo utworzenia aż **114 „stref o małym natężeniu ruchu” (LTN)**. W efekcie to, co jeszcze niedawno

było zagraniczną innowacją wprowadzoną na próbę w kilku dzielnicach, z dnia na dzień stało się podstawowym postulatem, mającym rozwiązać problem mobilności stolicy Londynu po wygaśnięciu Covid-19.

LTN to kwartały ulic, na których ruch kołowy jest ograniczony, przez zamknięcie ich częściowo dla aut, dzielenie tej przestrzeni z pieszymi oraz wprowadzenie dużych limitów prędkości dla samochodów należących do mieszkańców. W 2015 roku takie rozwiązanie wprowadzono na przykład w Waltham Forest, tworząc tam strefę przyjazną dla rowerzystów i pieszych nawiązująca do holenderskich woonerfów i nazwaną zresztą „Mini-Holland". Nim zaczęła się epidemia takich stref w Londynie funkcjonowało kilka, ale prawdziwe zainteresowanie nimi wybuchło dopiero gdy zaczął się

STREETSPACE FOR LONDON

lockdown. Wraz z ograniczeniem ruchu kołowego niektóre strefy miasta w naturalny sposób zaczęły przypominać woonerfy. I tak się to spodobało części mieszkańców, że wspierani przez miasto lokalne rady oraz aktywistów zaczęli pracować nad wdrożeniem dzielnic o małym natężeniu (LTN) w Londynie na dużo bardziej masową skalę.

Oczywiście plany zamknięcia części ulic dla samochodów wzbudziły protesty kierowców. Ale nie tych, którzy mieszkają w obrębie potencjalnych stref LTN, bo ci dalej mogliby skorzystać z ulic (dzieląc je z pieszymi czy rowerzystami). Protestują kierowcy, którzy dzięki mapom Google do tej pory wykorzystywali tą przestrzeń mieszkalną do robienia sobie skrótów albo omijania zatkanych arterii Londynu. Dobrym przykładem jest Lambeth, gdzie zgodnie ze statystykami zebranym prze tamtejsza radę lokalną większość mieszkańców nie posiada samochodu, a ma za to w domu przynajmniej jeden rower. W efekcie większość ruchu samochodowego w gminie (i wynikająca z tego pogarszająca się jakość powietrza, która jest jedną z najgorszych w mieście) generują przejeżdżający tamtędy kierowcy w kierunku centralnego Londynu.

TRANSPORT

SYDNEY STAWIA NA ELEKTRYCZNE TAKSÓWKI

(11.05) W Sydney postanowili nie dopuścić, aby powrót do normalności i większa liczba podróży po mieście oznaczały gwałtowny wzrost smogu. Dlatego rozwijają wielką flotę elektrycznych taksówek. ETaxiCo wystartował w maju ze **120 takimi pojazdami, których liczba ma wzrosnąć do 2 tys.**

Idea o tyle słuszna, że taksówki to najintensywniej używane auta w mieście. Dziennie przemierzają 150 – 200 km, czyli ich wpływ na jakość powietrza – zwłaszcza w centrum – jest nawet kilkakrotnie większy niż przeciętnego kierowcy, który odbywa rutynową drogę do pracy i z powrotem. Projekt ETaxiCo uruchomiony pod hasłem **Zero Contact, Zero Emissions** chce przekonać Australijczyków, że dziś to najbardziej pożądany środek transportu dla tych, którzy nie jeżdżą rowerem i obawiają się transportu publicznego – zastosowane w środku zabezpieczenia są znacznie lepsze niż te doraźne, wprowadzane do już jeżdżących aut i mają maksymalnie zmniejszyć ryzyko wzajemnego infekowania pasażerów i kierowców (stąd hasło Zero Contact).
ETaxiCo wierzy, że w ten sposób taksówkarze odzyskają choć trochę klientów, których w ostatnich latach stracili na rzecz Ubera. Liczy m.in., że tę formę transportu wybiorą korporacje czujące odpowiedzialność za ograniczenie zmian klimatycznych oraz za zdrowie mieszkańców.

Inicjatywę wspierają także władze lokalne, które m.in. zapewniły ETaxiCo miejsca priorytetowe na wybranych postojach taksówek. Flota do 2 tys. aut ma się powiększyć przed końcem przyszłego roku. Tak szybkiemu rozwojowi będzie towarzyszyć również rozwój sieci ładowarek, co z kolei ma się przyczynić do ogólnej popularyzacji aut elektrycznych wśród kierowców w Sydney.
/Fot: Daniel Lee//

LONDYN INWESTUJE W TRASY ROWEROWE, ABY ODCIĄŻYĆ TRANSPORT PUBLICZNY

(19.05) W ramach tutejszej wersji tarczy antykryzysowej Brytyjczycy **wydadzą na ten cel 2 mld funtów**. Pakiet obejmie także trasy piesze. W ten sposób rząd chce zmniejszyć presję na transport publiczny. To element szerszego, ogłoszonego już w lutym programu inwestycji w bardziej zrównoważony model miejskiej komunikacji.

W pierwszej kolejności Londyn postawił na szybkie interwencje w ulepszenie infrastruktury. Podobne do tych, które prowadził m.in. Mediolan. Pojawiły się więc ad hoc wytyczone trasy rowerowe,

szersze chodniki, bezpieczne skrzyżowania i specjalne korytarze do szybkiego przejazdu. To program na kilka pierwszych tygodni, który **kosztował około 250 mln funtów.**

Londyńczycy już odnotowali wzrost liczby rowerzystów, którzy na własnym siodełku chcą uniknąć tłoku transportu publicznego (a własny samochód nie jest tu łatwo dostępna alternatywą) i te szybkie posunięcia nakierowane na zwiększenie komfortu jazdy mają utrwalić tendencję i przekonać nowych użytkowników. “W czasie kryzysu miliony ludzi odkryło jazdę na rowerze – zarówno w celach zdrowotnych, jak i jako środka bezpiecznego transportu zapewniającego odpowiedni dystans społeczny. Dobrze, aby ten trend się utrwali. Kiedy kraj wróci do pracy chcemy, aby jeszcze więcej ludzi korzystało z rowerów. W przeciwnym razie, przy znacznym ograniczeniu zdolności transportu publicznego, nasze pociągi i autobusy mogą być przepełnione, a nasze drogi zablokowane.”, mówi Grant Shapps, Sekretarz ds. Transportu w brytyjskim rządzie.

Zabiegi takie nie dotyczą tylko stolicy.

/Fot: David Merrigan//

HOLANDIA: JAZDA TYLKO Z REZERWACJĄ

(3.05) To jedno z najważniejszych wyzwań w czasie powrotu do normalności: jak zagwarantować bezpieczną przestrzeń w transporcie publicznym, gdy coraz więcej osób wróci do codziennej rutyny i znacząco wzrośnie liczba osób podróżujących po mieście. Stąd pomysł rządu Holandii, aby stworzyć aplikację, dzięki której będzie można sobie zarezerwować miejsce w autobusie, tramwaju czy metrze.

Takie rozwiązanie ma zagwarantować, że każdy będzie miał wokół siebie przestrzeń 1,5 metra. Na początku maja w Ministerstwie Infrastruktury i Gospodarki Wodnej ruszyły prace koncepcyjne nad aplikacją. Według doniesień NRC Handelsblad pod rozwagę wzięte zostało wprowadzenie pierwszeństwa dla osób wykonujących kluczowe zawody. Rozważane jest też wprowadzenie **różnych godzin przejazdu dla różnych grup** oraz zakaz podróży, jeśli nie jest to konieczne. Największym wyzwaniem będzie jednak wdrożenie rozwiązania w życie. Na stacjach metra osoby bez rezerwacji można zatrzymywać na bramkach. Nie sprawdza się to jednak w

przypadku przystanków autobusowych czy tramwajowych.
Problem bardzo istotny jest o tyle, że jak wyliczył Pedro Peters z Openbaar Vervoer Nederland, stowarzyszenia branżowego dla wszystkich przedsiębiorstw transportu publicznego w Holandii, przy obecnych restrykcjach (m.in. zachowania dystansu społecznego) **przepustowość publicznej komunikacji spada o trzy czwarte**.

PEKIN WRACA DO ROWERÓW

(9.06) Podróże do pracy w nowym reżimie sanitarnym to spore wyzwanie – transport publiczny stracił przepustowość, a masowe przesiadanie się do prywatnych aut oznacza ogromne korki. Dlatego w Pekinie promują powrót do korzeni, czyli miejskich rowerów, które **w godzinach szczytu są darmowe**.

Takie rozwiązanie dla mieszkańców wprowadziły wszystkie największe sieci rowerowe Meituan Dianping, Didi Chuxing's Qingju oraz Hello Chuxing. Promocyjne godziny korzystania to 7.00 – 9.00 rano i 17.00 – 19.00 po południu – darmowe jest pierwsze pół godziny przejazdu. **Z oferty ma skorzystać aż 600 tys. osób.**

To jednak tylko początek akcji promującej tradycyjny dla Chin sposób transportu. Została wprowadzona w maju, a po analizie tego jak mieszkańcy z niej korzystają miasto zdecydowało wprowadzić kolejne ułatwienia i promocję, zwłaszcza dla tych, którzy regularnie korzystając z dwóch kółek.

Miasto działa zresztą nie tylko na polu sprzętu ale także infrastruktury – dla rowerzystów przygotowało już 2,8 tys. km tras, a z myślą o ich przejazdach dostosowuje system zarządzania ruchem ulicznym.

/Fot: Akuppa John Wigham//

WIELKA BRYTANIA: SZYBKA KOLEJ ODBIERZE PASAŻERÓW SAMOLOTOM I SAMOCHODOM

(11.06) Od kilku lat mówi się w Europie o wprowadzeniu ograniczeń związanych z lataniem samolotami na krótkich dystansach (na przykład opodatkowując loty), tak by jeżdżenie pociągiem stało się bardziej konkurencyjne. Kolej, która jest bardziej ekologiczną formą transportu z lataniem przegrywa z powodu dwóch rzeczy: wyższych cen biletów oraz dłuższego czasu podróży. Lockdown gospodarki i uziemienie samolotów spowodowane epidemią na nowo otworzyło dyskusję na ten temat. Brytyjczycy wyszli z założenia, że bez względu na to kiedy i w jaki sposób koszty podróżowania obydwoma środkami transportu miałyby być zrównane, kluczowe jest skrócenie czasu podróży.

W lutym czyli jeszcze przed wybuchem epidemii, premier Boris Johnson ogłosił swoje poparcie dla projektu kolei szybkich

prędkości **NS2**. Ale teraz projekt stał się jeszcze bardziej strategiczny. Bo oprócz szansy na modernizację brytyjskiej sieci transportowej i przejścia na bardziej ekologiczny sposób podróżowania, inwestycja może pomóc w odbudowie gospodarki po pandemii.

NS2 to licząca ponad 500 kilometrów trasa kolejowa, która łączyłaby leżący na południu Londyn z Birmingham, a następnie biegła do dwóch najważniejszych miast północnej Anglii Manchester i Leeds. Podróż miałaby trwać niewiele ponad godzinę, bo nowy pociąg miałby jeździć z prędkością nawet **do 400 kilometrów na godzinę**. Szybka kolej może zrewolucjonizować podróżowanie z północy na południe Anglii, skracając czas podróży oraz trzykrotnie zwiększając obecną przepustowość pociągów. W efekcie nawet teoretycznie tańszy lot samolotem przestaje być tak atrakcyjny. Bo chodź sam lot jest krótki, to dojazd z i do lotniska oraz przejęcie przez strefę bezpieczeństwa zajmuje 2-3 godziny. Zresztą nie chodzi tylko o Manchester, dzięki przejazdowi części drogi koleją szybkiej prędkość NS2 spadłby czas przejazdu również do miast leżących jeszcze dalej na północ, jak Newcastle, Glasgow czy Edynburg. Jednocześnie w sytuacji gdy dalekobieżne podróże pociągiem zostałyby przeniesione na nowo budowaną infrastrukturę kolejową specjalnie stworzoną pod szybkie prędkości, w istniejącej sieci zwolniłoby się miejsce na nowe połączenia lokalne, które są dużą konkurencją dla ruchu samochodowego.

Czyli korzyści środowiskowe byłyby podwójne – ograniczenie ruchu samolotem oraz samochodem. To pozwoliłoby też zaniechać zapowiadaną rozbudowę pękającego w szwach lotniska Heathrow, przeciwko której protestują mieszkańcy zachodnich przedmieść Londynu i postawić na niedoinwestowany, lokalny port lotniczy w Birmingham, w kontekście lotów transkontynentalnych i międzykrajowych

ZROBIŁ SIĘ WIELKI ROWEROWY BOOM

(17.06) “Ludzi poniosła panika i rowery wykupują jak papier toaletowy”, mówi Jay Townley analityk rynku z Human Powered Solutions obserwując to, co się dzieje w USA, gdzie rowery masowo znikają z takich sieci jak WallMart czy Target. Jak przekonuje w rozmowie z Associated Press, sprzedaż rowerów za oceanem w ciągu ostatnich dwóch miesięcy odnotowała największy wzrost od czasu kryzysu naftowego w latach 70.

Zakupowy szał wybuchł w marcu, kiedy wg. danych NPD Group **sprzedaż rowerów rekreacyjnych wzrosła o 121 proc.,** ale prawdziwy boom nastąpił w kwietniu – wówczas sprzedaż zwiększyła się trzykrotnie. Znacznie wzrósł także popyt na rowery dziecięce i elektryczne – w tym przypadku sprzedaż zwiększyła się dwukrotnie. Nowy około epidemiczny boom doprowadził do podobnych niedoborów jak w przypadku papieru toaletowego, tyle że tym razem uzupełnić je jest znacznie trudniej – 90 proc. rowerów do USA trafia z Chin.

Masowy wzrost zainteresowania rowerami nie jest domeną wyłącznie USA. Właściciele sklepów rowerowych, np. w Manilli, przekonują, że popyt jest większy niż w Boże Narodzenie. Podobnie jest w Europie, gdzie m.in. we Włoszech i Francji wprowadzono **dopłaty do zakupu rowerów sięgające 500 euro** (nie więcej jednak niż 60 proc. ceny). “W porównaniu z zeszłym rokiem obroty wzrosły nam o 200 proc. Teraz sprzedaje się dużo rowerów dla początkujących” w rozmowie z Euronews tłumaczy Jean-Christophe Wintz, dyrektor sklepu Mondovelo we francuskim Geispolsheim. Z kolei jak donosi Confindustria Ancma (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori), Włosi w maju odnotowali wzrost sprzedaży z 340 tys. rok temu do 540 tys. w tym roku – to prawie 60 proc.

Także na naszym kontynencie ogromny popyt odczuwają dostawcy sprzętu. VanMoof, holenderski producent e-rowerów, którego sprzedaż w okresie luty-kwiecień **wzrosła o 138 proc. w USA i 184 proc**. w Wielkiej Brytanii ma już 10-tygodniowe zaległości w realizacji zamówień na elektryczne rowery podmiejskie – jak przekonują właściciele, popyt jest właściwie nieograniczony. „Łańcuchy dostaw całkowicie się załamały. U nas jest teraz tak jak miesiąc temu mieli producenci maseczek. Ramy, komponenty, rowery: nigdzie nic nie zostało”, dla Business Insider Italia mówi z kolei Mattia Bonato, prezes włoskiego Assobici-Confesercenti Milano.

FRANCJA CHCE NOWEGO OTWARCIA W MOTORYZACJI I AUTA SPALINOWE PLANUJE WYMIENIĆ NA ELEKTRYCZNE

(29.06) Francuzi zdecydowali, że gospodarka po restarcie musi być bardziej zielonej niż dotychczas. Z tego względu minister finansów Bruno Le Maire zamierza stworzyć program wsparcia dla zakupów aut elektrycznych.

Francuskie koncerny motoryzacyjne takie jak Renault czy PSA (producent Peugeota) już przed kryzysem miały problem ze sprzedażą swoich samochodów. Skala ich działalności, nie tylko przez własną produkcję ale także cały ekosystem firm podwykonawczych powoduje, że to jeden z kluczowych sektorów dla gospodarki. Stąd **plan wsparcia o którym wspomina Le Maire.**

Minister finansów chce jednak wprowadzić całkiem nowe zasady w branży motoryzacyjnej. „Ogłaszam plan wsparcia … aby znów rozbudzić konsumpcję, ale jednocześnie pomóc w transformacji branży w stronę bardziej zrównoważonego modelu. Stąd szczególne wsparcie dla samochodów bezemisyjnych", zapowiedział Le Maire.

Minister, jak wielu innych uważa, że dotychczas główną barierą w ich zakupie były wysokie ceny, więc jest przekonany, że stworzenie odpowiednio atrakcyjnego systemu dopłat mocno pobudzi chęć zakupów. Jednocześnie nie chce, aby był to bodziec do wzrostu liczby samochodów, ale zmiany modelu mobilności. Dlatego dopłaty mają obowiązywać przy wymianie samochodu i złomowaniu starych aut spalinowych.

W MONACHIUM WYGRALI ZWOLENNICY TYMCZASOWYCH TRAS ROWEROWYCH

(17.07) Tymczasowych trasy rowerowe w Berlinie, stworzone w czasie szczytu pandemii w marcu, tak dobrze zostały przyjęte przez mieszkańców, że na razie mają funkcjonować dalej, ułatwiając poruszanie się rowerem po stolicy Niemiec.

Pomysł Berlina zainspirował inne miasta do wprowadzenia podobnych rozwiązań, jednym z nich było Monachium. Ale w stolicy Bawarii ich stworzenie okazało dużo trudniejsze. Co prawda w czasie kryzysu koronawirusowego **ruch samochodowy w Monachium zmniejszył się o 30 procent** i wielu mieszkańców przesiadło się na rower, ale właściciele aut (wspierani przez radnych z CSU i FDP) mocno protestowali przeciwko zajmowaniu pasów ruchu przez rowery. Argumentowali to tym, że w Monachium brakuje miejsca na dodatkowe trasy dla rowerów, a likwidacja pasów ruchu dla samochodów utrudniłoby na przykład dojazd pojazdom ratowniczym.

Tymczasem ADFC (Powszechny Niemiecki Klub Rowerowy) obawiał się, że po rozluźnieniu ograniczeń związanych z koronawirusem na niemieckich drogach pojawi się duża fala korków i wzywał do bardziej skutecznego poszerzania ścieżek rowerowych. W efekcie dopiero pod koniec maja monachijska Komisja Urbanistyki i Regulacji Budowlanych podjęła decyzję o utworzeniu ich na **pięciu trasach w celu umożliwienia bardziej bezpiecznego przejazdu.** Pierwsza z nich powstała na Elisenstraße. Miasto chce w ciągu najbliższych kilku miesięcy uważnie monitorować zmienioną sytuację na pięciu ulicach, a także uwzględnić informacje zwrotne od władz dzielnicowych i mieszkańców. Tymczasowe ścieżki mają funkcjonować do końca października.

PROJEKTOWANIE

POTRZEBA MIAST BARDZIEJ ODPORNYCH NA EPIDEMIĘ

Błyskawiczne rozprzestrzenianie się koronawirusa po największych matropoliach świata wywołało temat jak planować miasta, aby wspierały nas w walce z chorobą. Temat tak stary jak ateńskie systemy odprowadzania ścieków i rzymskie akwedukty. Historia miast jest historią rozwoju technologii pomagających zdrowiej żyć. Z pewnością tak samo będzie i tym razem.

Temat nie jest całkiem zapomniany. Cztery lata temu brytyjski National Health Service podjął projekt tworzenia zdrowych miast, które miałyby przeciwstawiać się epidemii otyłości. Dziś na pierwszy plan wysuwa się jednak bardziej klasyczna plaga, a temat **jak koronawirus może wpłynąć na przyszłe planowanie metropolii** podjął ostatnio serwis Fast Company. Jednym z elementów ma być wprowadzenie wielofunkcyjności budynków, które mogą szybko zmienić zastosowanie w przypadku epidemii lub innego rodzaju katastrofy. „Przyglądaliśmy się przeprojektowaniu przestrzeni publicznych, aby w takich wypadkach mogły pełnić funkcję obszarów logistycznych i leczniczych", dla FC mówi Green, dyrektor w biurze Perkins and Will, które wcześniej zajmowało się m.in. projektowaniem dzielnic, promujących zdrowy tryb życia z myślą o ludziach otyłych oraz cierpiących na cukrzycę.

Jednym z kluczowych elementów i miejsc zapalnych jest rzecz jasna transport publiczny, gdzie dochodzi do największej liczby kontaktów międzyludzkich. Jeśli chodzi o samo projektowanie, miasta stoją przede wszystkim przed trudnym wyzwaniem związanym z rozpraszaniem tłumów czekających na przystankach. Dotyczy to m.in. obiektów zamkniętych takich jak lotniska, stacje kolejowe, czy metro. Pojawia się sugestia, aby w pomieszczenia wzorem np. samolotów prowadzić lepszą filtrację powietrza. Ta technologia zrobiła się relatywnie tania, m.in. dzięki zastosowaniu **lamp UV-C**, których ultrafioletowe światło dezynfekuje powietrze.

/Fot: Tuur Tisseghem from Pexels//

Takie rozwiązania mogą się pojawić także w przestrzeniach publicznych i półpublicznych, takich jak muzea, teatry, kina, centra handlowe, a wreszcie także biurowce. Mowa jest o jeszcze większym uzbrojeniu budynków w czujniki. Z jednej strony takie, które mogą wykryć wirusy na powierzchniach, a z drugiej znane już detektory dokonujące pomiaru temperatury wchodzących do nich ludzi – kamery termowizyjne stosowane są także w Polsce. Pozostaje także kwestia lepszego projektowania samych szpitali, aby były bardziej odporne na roznoszenie chorób.

CZY NIE JEST NAM ZBYT GĘSTO?

(7.07) Takie wątpliwości zrodziły się po epidemii. Duże zagęszczenie miast sprzyjało jej rozwojowi i pojawiają się pytanie – czy jednak z tym ściskaniem się w miejskich dzielnicach nie przesadzamy.

W dyskusji tej najwyraźniej wybrzmiał głos Andrew Cuomo, gubernatora Nowego Jorku, który na swoim koncie na Twitterze napisał wprost: “Poziom zagęszczenia w Nowym Jorku stał się destruktywny. Trzeba to powstrzymać i to teraz. **Nowy York musi wdrożyć natychmiastowy plan zmniejszenia zagęszczenia.**” A trzeba zaznaczyć, że taką obawę wyraził już 22 marca na samym początku epidemii nie znając jeszcze tragicznego bilansu epidemii w mieście – zmarło tu niemal 23 tys. osób.

Temat ten podjął Colin McFarlane, profesor geografii miejskiej (org. urban geography) na Durham University, przyznając na wstępie, że gęste miasta rzeczywiście zostały ciężko potraktowane przez wirusa, na co wskazuje przykład Mediolanu i Madrytu oraz Birmingham i Londynu, gdzie **w ciasnocie zapadalność na wirusa była o 70 proc. wyższa** niż na najmniej gęstych obszarach kraju. Z drugiej strony mamy jednak takie gęsto zaludnione metropolie jak Singapur, Hongkong, Tajpej i Seul, które całkiem sprawnie poradziły sobie z epidemią.

“Ogromnym uproszczeniem jest obwinianie samej gęstości zaludnienia za przenoszenie wirusa. (..) Z pewnością prawdą jest jednak, że w miastach tak różnych, jak Nowy Jork, Milwaukee, Birmingham, Mumbaj i Nairobi pojawił się pewien wzorzec. W biedniejszych dzielnicach ludzie czasami mieszkają w małych domach, w rodzinach wielopokoleniowych lub w budynkach ze wspólną kuchnią, toaletą, dostępem do wody lub wąskimi korytarzami lub alejkami.” podnosi prof. McFarlane dodając, że ci ludzie często mają też pracę, której nie dawało się wykonywać w domu w odpowiedniej izolacji – np. transporcie publicznym, służbie zdrowia, służbach miejskich czy nawet w dowozie jedzenia.

Naukowiec z Durham University wskazuje więc, że szczególnej wrażliwości nie wykazała sama gęstość, ale ścisk związany z ubóstwem i niską jakością życia – w Nowym Jorku najwyższa liczba przypadków na jednego mieszkańca występuje na obszarach o najniższych dochodach i największej wielkości gospodarstwa domowego, a w Milwaukee Afroamerykanie mieszkający często w gęsto zaludnionych obszarach, stanowią jedną czwartą populacji, a jednocześnie na początku kwietnia **stanowili 70 proc. śmiertelnych ofiar epidemii.** McFarlane zwraca przy tym uwagę na fakt, że w ubogich dzielnicach istnieje większe prawdopodobieństwo wystąpienia takich schorzeń jak choroby serca lub płuc, które mogą zaostrzyć przebieg infekcji.

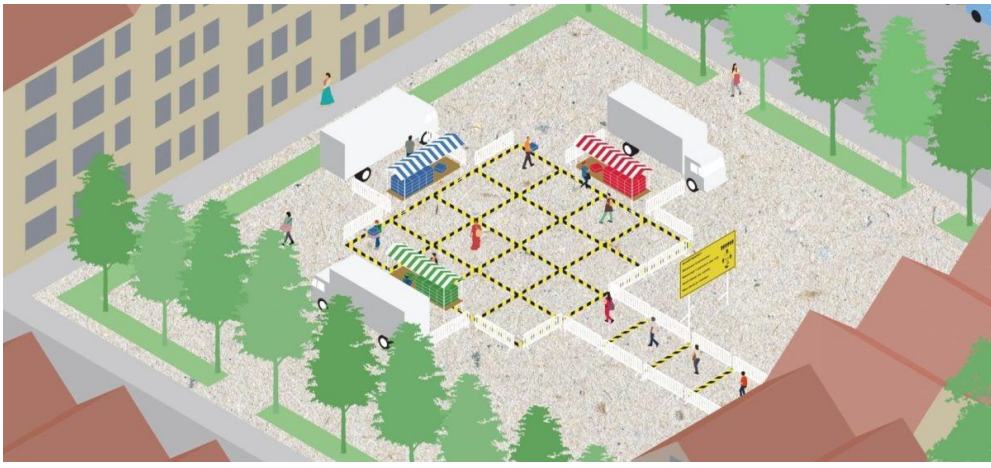
Budowanie gęstych miast przynosi wiele korzyści – zmniejszenie emisyjności, lepszy dostęp do pracy, tworzenie bardziej zrównoważonego miksu społecznego, czy genius loci pobudzającego do kreatywności i rozwoju gospodarczego. “To, co teoretycznie wydaje się dobrym pomysłem, zbyt często tworzy jednak enklawę klas średnich i zamożniejszych grup w atrakcyjnych, dobrze zarządzanych i dobrze obsługiwanych dzielnicach. (..) A poza nimi leżą rozległe obszary, w których żyją biedniejsze grupy, w niedostatecznie wyposażonych dzielnicach, ze źle utrzymanymi mieszkaniami niespełniającymi odpowiednich standardów. Takie wykluczające podejście powinno zostać zastąpione nową wizją i bardziej integracyjną polityką miast.” pisze McFarlane podkreślając, że obecna epidemia nie powinna nas jednak skłonić do tworzenia zwartych miast, bo w dłuższej perspektywie oznaczałoby to utratę korzyści płynących z dużego zagęszczenia życia w mieście.

“Raczej potrzebujemy nowej dyskusji o zagęszczeniu miast. Musimy zapewnić większe inwestycje i więszą troskę w gęsto zaludnionych obszarach w których występuje również wysoki poziom ubóstwa. (..) Musimy także zapobiegać tworzeniu obszarów o dużej gęstości, które stają się wyłącznymi enklawami bogactwa. (..) To nie będzie łatwa sprawa, bo sposób, w jaki projektujemy i budujemy nasze miasta, jest procesem chaotycznym i upolitycznionym.”, konkluduje naukowiec z Durham University.

MIKROTARGOWISKA ZAMIAST TŁOCZENIA SIĘ W SKLEPIE

(13.06) Pozytywna moda na targowiska może się przysłużyć w czasie zarazy. Skoro wiele osób wciąż ma obawy przed chodzeniem na zakupy do zatłoczonych sklepów, gdzie coraz mniej kupujących przestrzega wytycznych związanych z noszeniem masek, holenderscy projektanci proponują, aby tworzyć **podwórkowe mikrotargowiska** specjalnie przygotowane na epidemiczne standardy zachowania dystansu.

To pomysł pracowni projektowej Shift z Rotterdamu, która stworzyła schemat



takiego bezpiecznego, lokalnego targu. Ma mieć strukturę siatki **podzielonej na 16 kwadratów,** na obrzeżach której działają trzy stragany, a każdy sprzedawać będzie inny rodzaj świeżych produktów, takich jak owoce, warzywa, produkty mleczne lub mięso. Kratka powinna być wyznaczona na chodniku (np. naklejonymi taśmami) i dla zachowania odpowiedniego dystansu społecznego każda komórka może pomieścić tylko jedną osobę. Aby

umożliwić swobody ruch na targowisku na raz powinno być **maksymalnie 6 osób** (dla regulacji ruchu projektanci wyznaczyli jedno wejście i dwa wyjścia).

Holendrzy sugerują, aby pomysł na takie mikrorynki wykorzystały nawet supermarkety, tworząc alternatywny system sprzedaży produktów na rozproszonych stoiskach. W ich zamyśle tego typu przestrzeni powinno być w mieście jak najwięcej, co nie tylko zagwarantuje niskie zagęszczenie kupujących, ale także zapewni dużą bliskość bezpiecznych miejsc zakupowych dla samych mieszkańców – mikrotargi miały by być w odległości spaceru, dzięki czemu kupujący jednocześnie unikną konieczności korzystania z transportu publicznego, który jest kolejną strefą ryzyka. “Zamiast iść na targ, przychodzi w twoje sąsiedztwo. Te hiperlokalne rynki powinny być otwarte co najmniej 5 dni w tygodniu zamiast dwa razy w tygodniu, aby jeszcze bardziej zmniejszyć zagęszczenie kupujących.” podsumowują projektanci z Shift.

EPIDEMIA STAJE SIĘ KATALIZATOREM MIEJSKICH ZMIAN

(7.08) Choć trudno dziś jeszcze wyobrazić sobie, jak będą wyglądały miasta po pandemii, pierwsze zmiany już widać. Najbardziej widoczne było stworzenie na szybko tymczasowych ścieżek rowerowych (Berlin, Wiedeń, Paryż, Monachium, Kraków), które w niektórych miastach tak dobrze się przyjęły, że pewnie pozostaną na dłużej. Część miast wreszcie dojrzała do tego, by radykalnie zwiększyć przestrzeń na ulicach dla pieszych i rowerzystów (Londyn, Mediolan), kosztem pasów samochodowych, miejsc parkingowych lub przez zamykanie całych ulic. Kolejnym trendem jest zwiększenie dostępu do terenów zielonych, w Wielkiej Brytanii udostępniane są pola golfowe, Montreal będzie budował zielone korytarze. Zmian będzie więcej, tak w każdym razie uczy historia.

Gdy w XVI we Włoszech rozszalała się dżuma, w miastach pojawiły się tzw. domy zarazy, które służyły przymusowej kwarantannie (choć w mocno niehumanitarnych warunkach) chorych. Gdy w połowie XVII w Londynie pojawiła się zaraza, wiele starych drewnianych budynków zastąpiono murowanymi, w przekonaniu, że mury stanowić będą większą przeszkodę dla choroby. Poszerzenie paryskich bulwarów również spowodowane było potrzebą poprawienia warunków sanitarnych w mieście. W Nowym Jorku walka z gruźlicą, cholerą i innymi chorobami zakaźnymi doprowadziła do ogromnych inwestycji w system sanitarny i odprowadzania ścieków. Podobnie jak do obowiązku uwzględniania w planach budynków szybów wentylacyjnych i podwórek. W zakładanych na większą skalę parkach i zielonych skwerach już wówczas zresztą dostrzegano skuteczny sposób oczyszczania powietrza.

Nawet minimalistyczny styl modernizmu, chętnie wykorzystującego otwarte przestrzenie oraz takie sterylne materiały jak stal i szkło, wiązany jest z architektonicznymi standardami szybko rozwijających się szpitali i sanatoriów gruźliczych. W mieszkalnych łazienkach pojawiły się wzorowane na rozwiązaniach szpitalnych kafelki i armatury, promujące czystość i higienę. A szalejąca po zakończeniu I wojny światowej grypa hiszpanka zainspirowała do zakładania toalet dla gości (inaczej nazywanych toaletami na parterze) w domach i apartamentowcach, by osoby wchodzące mogły od razu umyć ręce, zanim wejdą na górę do pomieszczeń mieszkalnych.

Być może podobnych zmian doświadczymy i my, po tym, jak nasze miasta okazały się słabo przygotowane do radzenia sobie z dystansem społecznym. W obliczu pandemii, nawet w tak zatłoczonych miastach takich jak Paryż, Berlin, Mediolan udało się znacznie poszerzyć przestrzeń dla pieszych i rowerzystów. Inny wyraźny kierunek zmian to wykorzystanie zaawansowanych technologii do monitorowania rozchodzenia się wirusa. W azjatyckich miastach czujniki sprawdzające poziom temperatury stają się rutynowym biurowców i lotnisk. A smartfonowe aplikacje informują ludzi o tym, że mieli kontakt z zarażoną osobą, umożliwiając służbom medycznym śledzenie ich ruchów.

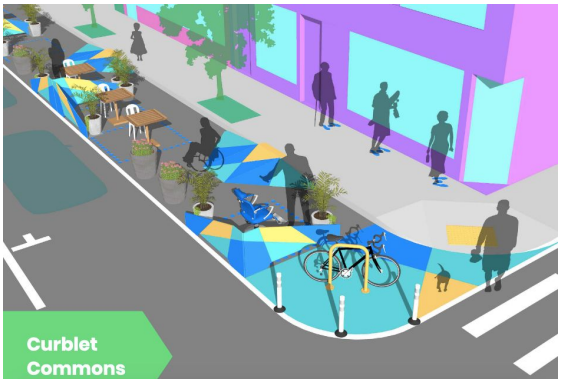
PODRĘCZNIK PLANOWANIA MIASTA Z ODPOWIEDNIM DYSTANSEM SPOŁECZNYM

(23.08) Gdy kryzys epidemiologiczny nie odpuszcza, pojawiają się pierwsze podręczniki jak planować życie w mieście z zachowaniem odpowiedniego dystansu społecznego. Taki właśnie **Design for Distancing Ideas Guidebook** Baltimore przygotowało do spółki z Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health, the Baltimore Development Corporation oraz miejskimi społecznikami z Neighborhood Design Center.

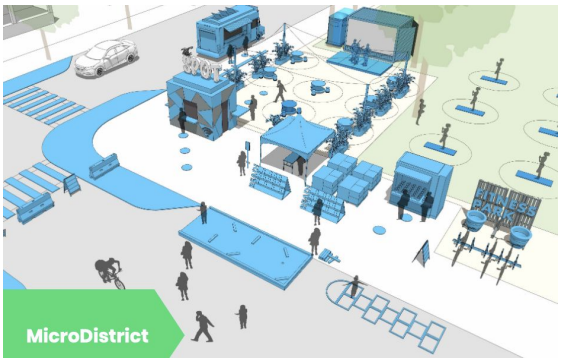
Przewodnik zawiera **10 planów tworzenia tymczasowych, niedrogich do zagospodarowania przestrzeni**, które zwiększają ich użyteczność, a jednocześnie umożliwiają utrzymanie interakcji społecznych w odpowiednim dystansie na ulicach, chodnikach, parkingach, skwerach etc. Wybór został dokonany z puli 162 zgłoszeń firm architektonicznych i planistycznych. Projekty opracowano z uwzględnieniem potrzeb Baltimore, niemniej można je dostosować do dowolnego miasta.

Mamy tu więc, m.in.:

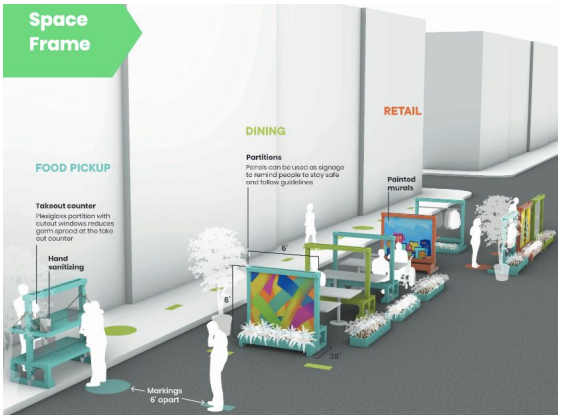
Curblet Commons czyli projekt przekształcenia przychodnikowych pasów do parkowania aut w przestrzeń publiczną zarezerwowaną dla społeczności lokalnych, sklepów, gastronomii etc.



MicroDistrict czyli wykorzystanie miejskich placów do stworzenia tymczasowego wielofunkcyjnego hubu osiedlowego gdzie będzie miejsce na zajęcia dla dzieci, punkt kontroli zdrowia, food trucków, mobilnej spiżarni, a nawet fryzjera, czy mobilnej biblioteki. Tak aby mieszkańcy mieli dostęp do tych usług bez konieczności korzystania ze środków transportu,



Space Frame to cały zestaw konstrukcji i mebli, który pozwala m.in. sklepikarzom oraz restauratorom na łatwe i bezpieczne wyprowadzenie na zewnątrz całego procesu sprzedaży i obsługi klientów



Organizing the Street to cały koncept reorganizacji ulic (łącznie z wyłączeniem niektórych z ruchu samochodowego) i właściwego oznaczania przestrzeni, aby utrzymać właściwy dystans społeczny.

„To była świetna okazja, aby przemyśleć, jak korzystamy z przestrzeni publicznych i jak korzystamy z ulic. Czy możemy mieć miejsca, które rzeczywiście dają ludziom warunki do bezpiecznego gromadzenia się?" mówi Keshia Pollack Porter, profesor polityki zdrowotnej w Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health.