PATRICK SISSON: INTERZICEȚI MAȘINILE – DE CE ORAȘELE ÎȘI GOLESC STRĂZILE DE AUTOMOBILE

Autor: Dragoș Nuță | 31 octombrie 2021



Un articol scris de Patrick Sisson pentru City Monitor

Articol original: Ban cars: Why cities are embracing the call for car-free streets

„Interziceți mașinile!” a devenit dictonul principal al urbanismului contemporan. Fie că vorbim despre planurile grandioase de a înlătura mașinile din Paris, despre răspândirea unor tradiții bine înrădăcinate în Amsterdam sau Bogota, sau despre încercările timide de a crea străzi pietonale în Seattle, cetățenii și administratorii orașelor din toată lumea lansează un apel pentru reorientarea zonelor urbane în favoarea pietonilor, cicliștilor și transportului în comun, și nu în favoarea autovehiculelor.

La scară micro, scopurile sunt relativ simple: interzicerea mașinilor în zone rezidențiale, străzi sau cartiere duce, în general, la crearea unui spațiu mult mai sigur pentru mersul pe jos sau cu bicicleta și pentru socializat, reducând în același timp poluarea atmosferică și fonică cauzată de vehiculele motorizate.

La scară macro, obiectivele sunt mult mai profunde, vizând o schimbare de paradigmă culturală în interiorul căreia oamenii, și chiar orașe întregi, își pot da seama de faptul că pot crea spații care nu depind de autovehicule. La acest nivel, mișcarea de prohibiție sau de limitare drastică a accesului auto este privită ca o soluție la aglomerarea traficului în zonele urbane, ca o modalitate de a reduce emisiile de carbon și o unealtă pentru conceperea unor orașe mai locuibile.

Ce se întâmplă într-un oraș fără mașini?

Urbaniștii și administratorii orașelor nu își pot testa în laboratoarele lor multe dintre ideile pe care le au – orașele sunt mult prea mari, complexe și interconectate pentru a fi transformate în medii controlate. Dar un experiment a apărut în mod natural în prima

parte a anului 2020, când pandemia a dus la carantinări care au golit practic străzile. Acel moment ne-a oferit o perspectivă neașteptat de extinsă asupra unei întrebări din ce în ce mai importante: ce se întâmplă atunci când un oraș scapă de mașini?

În timp ce câteva orașe dădeau deja exemple de politici și designuri inteligente pentru restricționarea autovehiculelor, pandemia de Covid-19 a dus la o schimbare radicală a condițiilor de trafic care nu poate fi ignorată. Conform INRIX, o firmă care analizează datele globale despre trafic, ora de vârf a dispărut total în Los Angeles. Multe orașe europene au avut cu 80% mai puțin trafic la apogeul carantinei, conform aplicației de navigare TomTom. De asemenea, conform siteului britanic care se ocupă de probleme climatice, Carbon Brief, anul 2020 a marcat cea mai mare scădere anuală a emisiilor de dioxid de carbon.

Când oamenii nu mai aveau deodată nevoie să conducă, dar aveau nevoie de mai multe spații sigure pentru a desfășura activități în aer liber, porțiunile enorme de spațiu reprezentate de drumuri au căpătat un nou sens. În mai multe orașe s-a acționat rapid pentru crearea unor piste de biciclete, pentru refolosirea locurilor de parcare pe post de locuri de luat masa în aer liber și pentru încetinirea activității rutiere, astfel încât drumurile să devină mai sigure pentru pietoni. Chiar și planurile grandioase s-au concretizat deosebit de repede, planuri precum „orașul de 15 minute”, viziunea pariziană descentralizată asupra urbanismului, planul londonez Streetspace [„Spațiul stradal”], care viza o creștere de 10 ori a numărului de cicliști, sau planul Strada Aperte [„Drumuri deschise”] din Milano, care dorea să transforme rapid centrul orașului într-o zonă pietonală.

În multe dintre aceste exemple, schimbările cele mai semnificative erau mai puțin despre spațiu și mai mult despre atitudine. Restricționarea mașinilor, chiar și de pe porțiuni reduse de spațiu rutier, s-a dovedit incredibil de controversată: spre exemplu, planul Stay Healthy Streets [„Străzile «Fiți sănătoși»”] din Seattle a primit cinci plângeri, deoarece procesul s-a demarat mult prea rapid și nu a implicat suficientă consultare publică, precum și critici care susțineau faptul că planul respectiv a avut drept beneficiari cartierele mai bogate și cu populație predominant albă ale orașului.

Dar pe întreaga durată a pandemiei, în toate orașele care au transformat zonele circulate în zone pietonale, s-a descoperit că populația le întâmpina cu entuziasm și le utiliza pentru exerciții fizice, luarea meselor și recreere. Existau numeroase dovezi înainte de anul 2020 că măsurile respective ar fi dus inevitabil la astfel de consecințe pozitive, însă deodată oamenii chiar au putut să vadă cu ochii lor cum funcționează acest concept în practică, la o magnitudine pe care nu o considerau posibilă anterior.

Argumentul sănătății publice în favoarea interzicerii automobilelor

Cel mai puternic argument împotriva automobilelor se bazează pe mai mulți piloni,

utilizarea combustibililor fosili fiind principalul dintre ei. Orașele se sufocă din cauza poluării, în special a gazelor de eșapament eliminate de autovehicule. Organizația Mondială a Sănătății a descoperit că, la nivel global, 9 din 10 oameni respiră aer contaminat, un fapt care contribuie la 7 milioane de morți premature anual.

Comitetul Interguvernamental pentru Schimbarea Climatică (IPCC) estimează că 80% din creșterea de emisii globale apărută între anii 1970 și 2010 a fost cauzată de autovehicule, acestea fiind responsabile pentru un sfert din particulele în suspensie aflate în atmosferă (particule destul de solide care sunt absorbite în plămâni și în sânge, ducând la probleme grave de sănătate). Agenția Internațională de Energie prezice că emisiile cauzate de transportul urban la nivel global se vor dubla între anii 2014 și 2025, 90% din acestea provenind de la autovehiculele private. SUV-urile supradimensionate emit acum mai multe megatone de carbon la nivel global decât Marea Britanie și Olanda împreună.

Mașinile afectează orașele în multe alte feluri. Siguranța rutieră este o „epidemie ascunsă”. Conform Departamentului de Siguranță și Securitate al ONU, 1.3 milioane de persoane sunt anual ucise în accidente rutiere. Accidentele rutiere ucid anual mai multe persoane cu vârsta cuprinsă între 15 și 29 ani decât HIV/SIDA, malaria, tuberculoza sau omorul.

În plus, există avantaje semnificative în ceea ce privește sănătatea odată ce deplasările cu mașina sunt înlocuite cu alte forme mai active de transport. Studiile au descoperit că ciclismul prezintă avantaje semnificative când vine vorba de sănătate, în comparație cu alte forme de transport, iar o analiză comparativă a ciclismului și nivelului sănătății din orașele europene a arătat că toate orașele ar avea de câștigat dacă ar atinge nivelul de ciclism din Copenhaga.

De asemenea, autovehiculele ne sărăcesc de spațiu, timp și bani. Statele Unite ale Americii se mândresc cu două miliarde de locuri de parcare pentru aproximativ 250 de milioane de autovehicule, multe zone centrale din orașe dedicându-și 50% sau chiar 60% din spațiul disponibil vehiculelor. Urbanizarea, infrastructura proastă și creșterea ratei de posesie de automobile au transformat ambuteiajele într-o problemă globală; conform unui sondaj al IBM desfășurat la nivel global în 2011, șoferii din orașe au petrecut în medie 20 de minute din fiecare călătorie doar pentru căutarea unui loc de parcare. În final, planurile de infrastructură care prioritizează automobilele duc la situații inechitabile pentru cei defavorizați, care sunt mai expuși la poluare, accidente și zgomot.

Cum poate un oraș să interzică mașinile?

Pe cât de complexă este problema, pe atât de complexe sunt și soluțiile la ea – și multe dintre ele au fost aplicate cu succes în ultimii ani.

Opțiunea cea mai drastică este interzicerea totală a automobilelor într-o anumită zonă, de obicei în cartiere sau porțiuni mici din oraș. În mod tradițional, aceasta este opțiunea aplicată în zone turistice idilice sau în centre istorice. Cu toate acestea, începând cu anii 1950 și 1960, cu excepția notabilă a orașelor Rotterdam și Copenhaga – care s-au mișcat mai repede –, liderii progresiști au fost cei care au cules roadele transformării unor artere de circulație aglomerate și sufocate de automobile în zone special amenajate pentru pietoni.

Această idee a început să prindă mai ales în metropolele europene. Începând cu anul 2015, primarul Parisului, Anne Hidalgo, a inițiat un plan ambițios și foarte controversat de a interzice accesul auto pe malurile Senei, zonă care constituia la momentul respectiv una dintre principalele artere de circulație ale orașului. În Oslo s-a promis interzicerea mașinilor în centrul orașului (deși ulterior aceasta a regresat la promisiunea de a ajunge la „cel mai mic număr de mașini posibil", ca soluție de compromis). În 2019, în Madrid, un primar ales de curând a renunțat, în urma unei reacții publice masive, la planurile de a redeschide centrului orașului pentru mașini. Anumiți membri ai C40, o coaliție internațională de orașe care luptă împotriva schimbării climatice, au promis ca, până în 2030, să creeze zone mai extinse în centrele orașelor lor unde să nu circule mașini.

În SUA, orașul New York a stârnit controverse atunci când, în 2009, a interzis mașinile în Times Square, după ce avusese loc o creștere a numărului de accidente auto. Piața pietonală care a apărut ulterior în acel loc a devenit un model pentru reproiectarea spațiilor pietonale și rutiere din tot orașul, obținându-se adesea rezultate favorabile în urma transformării treptate a câte unui cvartal.

Există însă și o abordare mai puțin drastică, care poate avea efecte la fel de profunde asupra vieții urbane: străzi care sunt temporar lipsite de mașini. Această abordare are avantajul de a fi mai „digerabilă" pentru publicul larg, obișnuindu-l gradual cu ideea schimbării. Cel mai celebru exemplu al unei astfel de abordări este orașul Ciclovía din Bogotá: începând cu anul 1974, mari porțiuni de carosabil sunt închise pentru automobile în fiecare duminică, estimându-se că aproape un sfert din locuitorii orașului folosesc săptămânal aceste zone pentru activități fizice și socializare. Popularitatea fenomenului din Ciclovía a inspirat și alte schimbări în oraș, cum ar fi cazurile de reproiectare a străzilor și extinderea infrastructurii pentru biciclete.

Merită menționat faptul că interdicțiile pentru mașini nu trebuie să fie întotdeauna absolute: o abordare obișnuită este acea de a restricționa accesul automobilelor private pe un anumit drum, permițând însă traficului local să se desfășoare – livratorilor, vehiculelor serviciilor de urgență, taxiurilor și transportului în comun. În 2019, în orașul New York s-a interzis accesul automobilelor personale pe aglomerata Street 14, aceasta fiind convertită într-o arteră rapidă pentru transportul public, care permite accesul livratorilor. Strada Market din San Francisco a devenit în mod similar un model al

transportului multimodal după ce a fost interzis accesul automobilelor private, deși accesul vehiculelor comerciale și de urgență nu a fost restricționat, iar mașinile pot încă să traverseze Strada Market în intersecții.

Simplitatea frumoasă a „supercvartalelor”

Cel mai interesant studiu de caz provine din Barcelona, unde sistemul de „supercvartale” a transformat practic cartierele după ce a fost testat pentru prima dată în 2016.

Planul primarului Ada Colau de a reduce cu o cincime utilizarea automobilelor și a motocicletelor este genial, fiindcă nu este anti-mașini în mod explicit, ci este doar pro-oameni. Conceptul constă în a lega o serie de cvartale tradiționale și de a le transforma în „supercvartale” pietonale, în care drumurile interioare devin coridoare de transport care nu permit accesul mașinilor (sau, dacă îl permit, accesul lor este extrem de limitat). Fiecare dintre aceste zone încurajează crearea de noi parcuri, interacțiunile dintre diverse cartiere și integrarea oamenilor, precum și dezvoltarea comerțului stradal în locurile unde odinioară erau doar mașini și parcări. Studiile demonstrează că cele mai vechi „supercvartale” au facilitat creșterea cu 10% a mersului pe jos și cu 30% pe cea a ciclismului. Banca Europeană de Investiții finanțează acum extinderea „supercvartalelor” ca inițiativă de recuperare economică post-Covid.

Asemeni „supercvartalelor” care redirecționează traficul auto, există și alte proiecte care încearcă să controleze traficul prin reglementarea volumului său în anumite zone. Multe orașe au creat zone cu emisii scăzute, taxând vehiculele care produc mai multă poluare, descurajând astfel din punct de vedere economic transportul cu mașina privată. Cea mai strictă inițiativă de acest tip ar putea fi Zona de Emisii Ultra Scăzute (ZEUS) din Londra, care taxează progresiv mașinile și camioanele pentru accesul în zona centrală de afaceri a orașului. De când i s-a dat curs în 2019, inițiativa a redus masiv poluarea cu o treime, conform statisticilor.

Multe alte orașe iau în calcul pasul următor, acela de a crea zone lipsite de emisii, interzicând accesul oricărui vehicul cu motor cu combustie internă. Alte orașe au decis să reglementeze volumul total de trafic, urmând modelul din Singapore, al cărui Sistem de Taxare Rutieră Electronică, STRE, monitorizează sistematic traficul auto cu senzori și camere video, aplicând taxe la orele de vârf și finanțând proiecte de transport public. Acest model a fost aprobat, dar nu este încă implementat în New York, susținătorii săi sperând că o astfel de taxare în Manhattanul de jos ar reduce emisiile și ar facilita strângerea fondurilor pentru salvarea sistemului muribund de metrou.

Adesea, oponenții descriu aceste viziuni ale unui viitor lipsit de mașini drept fantezii urbaniste care vor cauza mai multă aglomerație și vor dăuna afacerilor, îngreunând accesul clienților. Însă există cercetări extensive care subminează ambele argumente.

Străzile pietonale avantajează întreprinderile mici, iar principiile cererii induse par să funcționeze pe dos: traficul nu se aglomerează, fiindcă oamenii găsesc mijloace alternative de a circula într-o zonă neprietenoasă cu mașinile.

Cu o populație urbană în creștere – și probleme de ambuteiaj rutier pe măsură – străzile din orașe sunt sufocate. Cei care susțin îndepărtarea automobilelor ar putea fi considerați drept oameni care trăiesc în trecut: orașele sunt mult mai vechi decât automobilele, iar dacă trendurile actuale continuă în același ritm, cele dintâi vor supraviețui mult după dispariția celor din urmă.

Imagine: Pixabay