Mobilność miejska przechodzi transformację. Dzięki cyfryzacji i urbanizacji, to mieszkańcy miast będą ogromny wpływ na wprowadzane zmiany.

Sieci mobilności miejskiej są gospodarczą i społeczną siłą napędową miasta. To one odpowiadają za przemieszczanie się milionów ludzi do i z pracy, na wydarzenia społeczne i do obiektów kulturalnych. Transportują towary i odpady. Ich szybkość, wydajność i dostępność, pozytywnie wpływają na jakość i równość życia w mieście.

Jednakże miasta się rozrastają, a w związku z tym rosną potrzeby i oczekiwania ich mieszkańców. Sieci komunikacyjne i infrastruktura nie nadążają. W rezultacie ludzie zamieszkujący obrzeża miasta nie mają równoważnego dostępu do możliwości leżących w jego centrum.

Stąd też miasta na całym świecie muszą stawić czoła tym wyzwaniom. Wymusza się aby samochody osobowe i autobusy z silnikiem diesla ustępowały miejsca podłączonym do sieci pojazdom autonomicznym i hulajnogom. Z kolei usługi takie jak wspólne korzystanie z jednego pojazdu i tramwaje elektryczne zaczynają usprawniać mobilność na obszarach peryferyjnych. Oczywiście jest to proces.

Usprawnienia te jednak nie wystarczą, aby zaspokoić występujące zapotrzebowanie. Miasta mają jeszcze wiele do zrobienia, jeżeli ich celem jest zapewnienie mobilności odpowiadającej potrzebom przyszłych dziesięcioleci.

Cztery czynniki prowadzą do rewolucji w zakresie mobilności miejskiej – i do zwiększenia oczekiwań mieszkańców.

Pierwszy to powstawanie megamiast i megaregionów. W 1950 r. tylko dwa miasta na świecie miały ponad 10 milionów mieszkańców. Według danych szacunkowych do 2030 r. takich miast będzie 53. Megamiasta łączą się także w megaregiony. To wręcz niesamowite, że Deltę Rzeki Perłowej (region Hongkong-Shenzhen-Guangzhou) w Chinach zamieszkuje łącznie 120-milionowa populacja. Z kolei miasta takie jak Tokio, Stambuł, Sao Paulo, Delhi i Nowy Jork leżą w sercu megaregionów zamieszkałych przez dziesiątki milionów osób.

Wzrost ten niesie ze sobą wyzwania takie jak eksurbanizacja. Położone dalej obszary są tańsze, a więc ich mieszkańcy to zwykle osoby o niższych dochodach. Ograniczenia komunikacyjne mogą utrudniać im jednak dostęp do pracy w centrum miasta – co przyczynia się do nierówności zarobkowych. Większa liczba mieszkańców to także więcej pojazdów i zanieczyszczeń, co sprawia, że w miastach żyje się coraz trudniej.

Drugi to łączność cyfrowa. Technologie takie jak 4G i internet spowodowały ogromne zmiany w transporcie osób, towarów, zasobów i wiedzy. W rezultacie łączność cyfrowa stanowi teraz fundament naszych miast, a jej rola jeszcze wzrośnie. Kolejny etap tej ewolucji będzie się wiązał z sieciami 5G, sztuczną inteligencją i telematyką (śledzeniem pojazdów i danymi z geolokalizacji). Te czynniki z kolei pociągną za sobą podłączone do sieci pojazdy autonomiczne i logistykę z użyciem dronów, a to wszystko przy wsparciu inteligentnej, podłączonej do sieci infrastruktury. Niektóre miasta weszły już na ten poziom: Szanghaj jest jednym z pierwszych miast wykorzystujących technologię 5G w swojej sieci inteligentnych pojazdów, która ma już zasięg ponad 100 kilometrów.

Trzeci to dążenie do bardziej zrównoważonego rozwoju. Miasta zużywają ponad dwie trzecie wykorzystywanej na świecie energii elektrycznej i odpowiadają za ponad 70% globalnych emisji CO2. W miarę wzrostu populacji wzrosną także te liczby.

Zmiany klimatyczne czynią miasta bardziej narażonymi na dotkliwe wstrząsy, takie jak trzęsienia ziemi i powodzie. Włodarze miast reagują na te zagrożenia, a także na kwestie globalnego klimatu i rozwoju, ustanawiając mobilność priorytetem w planach zrównoważonego rozwoju.

Ich celem jest bezemisyjność i wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii. Przykładem jest Kopenhaga, która jest na dobrej drodze, aby do 2025 r. stać się pierwszą stolicą neutralną pod względem emisji dwutlenku węgla. Aby osiągnąć ten cel, stolica Danii wdrożyła szereg inicjatyw w zakresie mobilności, w tym bezemisyjną komunikację miejską oraz infrastrukturę służącą do mikromobilności (hulajnogi elektryczne i rowery).

Czwarty czynnik to pojazdy ekologiczne, podłączone do sieci, współdzielone i autonomiczne. Do tej pory filarem mobilności miejskiej były samochody i autobusy benzynowe lub z silnikiem diesla. Innowacje technologiczne, zmiany klimatyczne i zmiana preferencji konsumentów wprowadziły jednak na rynek masowy pojazdy i autobusy elektryczne i o niskiej emisji dwutlenku węgla. Na horyzoncie pojawiły się także podłączone do sieci, elektryczne pojazdy autonomiczne. Od września 2018 r. nad rozwojem pojazdów autonomicznych pracowało 46 organizacji. Z kolei gospodarka współdzielenia, mikromobilność i nowe modele biznesowe ubezpieczeń umożliwiły mieszkańcom porzucenie samochodów na rzecz niezawodnych rozwiązań alternatywnych. Tego rodzaju zmiany mogą ostatecznie doprowadzić do wyłonienia się przyszłości, w której samochody będą używane bardzo rzadko lub wcale, piesi odzyskają centrum miasta, a parkingi zmienią się w przestrzeń rekreacyjną.

Na szczęście istnieje wiele nowych technologii, które mogą w tym pomóc. Aby wykorzystać ich potencjał, miasta muszą eksperymentować z nowymi rozwiązaniami, jednocześnie zarządzając starymi. Miasta muszą także przejść od planowania i świadczenia usług do stworzenia środowiska, w którym może rozwijać się inteligentna mobilność sprzyjająca włączeniu społecznemu.

Miasta, których rola będzie w ten sposób ewoluować, zapewnią rosnącej populacji możliwości transportowe – i sprostają jednemu z największych miejskich wyzwań XXI wieku.