INFORMACJA PRASOWA

Łódź, 16 lutego 2021 r.

**Wszędzie w piętnaście minut – i to bez samochodu. „Piętnastominutowe miasto”, jeden z najważniejszych trendów miejskich, który wkroczył już do Polski**

**Miasto bez podziału na dzielnice biurowe i mieszkalne, bez arterii i wiecznych korków? To możliwe! Ideę piętnastominutowego miasta lokalne władze realizują już w Paryżu, Ottawie czy… Pleszewie. W stworzeniu nowoczesnej przestrzeni pomoże współdzielona mikroelektromobilność.**

Gdy Anne Hidalgo ubiegała się w 2020 roku o reelekcję na stanowisko mera Paryża, na sztandary wzięła hasło „piętnastominutowego miasta”. W tej idei chodzi o to, żeby dotarcie do najważniejszych miejsc – sklepu, pracy, szkoły czy lekarza – nie zajmowało więcej niż piętnaście minut na piechotę, transportem publicznym, na rowerze czy na e-hulajnodze.

Paryż już od dłuższego czasu ograniczał ruch samochodowy w centrum, tak jak większość zachodnioeuropejskich metropolii, jednak program Hidalgo był dużo ambitniejszy. W planie było stworzenie miejsc wielofunkcyjnych łączących funkcje biurowe i rekreacyjne, przestrzeni coworkingowych oraz biurowych tak, by paryżanie nie musieli spędzać niemal dwóch godzin dziennie na dojazdach do zlokalizowanych na przedmieściach biurowców i powrotach do domów. Pomysł tak się spodobał, że Hidalgo nie tylko wygrała wybory na mera, ale też dzięki zdobytej popularności została kandydatką na urząd prezydenta Francji.

**Idea piętnastominutowego miasta**

Intuicje dotyczące piętnastominutowego miasta nie są nowe. Wiążą się one z obserwacjami amerykańskiej dziennikarki i aktywistki miejskiej Jane Jacobs, która w 1961 roku opublikowała książkę „Śmierć i życie wielkich miast Ameryki”. Jacobs zaobserwowała, że rzekomo racjonalny podział miasta na dzielnice według ich funkcji nie sprzyja życiu miejskiemu. Dzielnice biurowe były puste nocami, na mieszkalnych przedmieściach z kolei brakowało dostępu do wielu usług czy rozrywki, a wszędzie trzeba było dojeżdżać samochodem. Ekstremalnym przykładem podporządkowania miasta ruchowi samochodowemu jest nowojorski południowy Bronx, który do wczesnych lat 80. XX wieku stracił 60 proc. mieszkańców!

Jacobs zauważyła, że dużo lepiej miały się dzielnice łączące wiele funkcji – od mieszkalnych przez rozrywkowe i rekreacyjne po biurowe – w których mieszkańcy i przybysze mogli się swobodnie poruszać na piechotę. Od czasu publikacji książki Jacobs do zdiagnozowanych przez nią wyzwań doszły kolejne: zanieczyszczenie powietrza smogiem czy spowodowane zmianami klimatycznymi bardzo gorące lata i gwałtowne ulewy, które powodują, że życie w miastach staje się coraz trudniejsze. Uporanie się z nimi wygada zmniejszenia liczby aut i zwiększenia powierzchni terenów zielonych, które zapewniałyby cień i możliwość wsiąkania nadmiaru wody w glebę.

Idea piętnastominutowego miasta, którą sformalizował w 2014 roku Carlos Moreno, wykładowca na Uniwersytecie w Paryżu, miała być przynajmniej częściową odpowiedzią właśnie na te wyzwania. Wzięcie tego pomysłu na sztandary przez Anne Hidalgo nie powinno zatem dziwić. Plan zmiany pełnych samochodów Pól Elizejskich w zieloną aleję pełną pieszych już jest realizowany. Z pomysłami Moreno eksperymentują też inne miasta, choćby Ottawa w Kanadzie, Kopenhaga w Danii czy Melbourne w Australii.

Ta idea realizowana jest też w Polsce. W Warszawie coraz więcej przestrzeni jest dostępnych tylko pieszym, w Łodzi z kolei tworzone są woonerfy, czyli ulice podporządkowane ruchowi pieszemu, ale z dostępnymi miejscami parkingowymi. Pleszew, miasto powiatowe w Wielkopolsce, oficjalnie wprowadza jej założenia w życie i określa się „Pierwszym w Polsce miastem 15”.

**Mikroelektrobilność kluczem do realizacji idei**

Idea piętnastominutowego miasta w ostatnich latach bardzo zyskała na popularności. Mówi się o niej na [międzynarodowych konferencjach poświęconych rowerom](https://www.velo-city2021.com/en/blog/15-minutes-cities-is-it-time/) czy [nowym technologiom](https://websummit.com/schedule/ws21/timeslot/the-voiage-to-15-minute-cities). Delloite uznał ją jako jeden z [12 najważniejszych trendów miejskich](https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/public-sector/future-of-cities.html). Wpłynęły na to dwie rzeczy. Jedną z nich była pandemia COVID-19, która spowodowała, że część ludzi zaczęła unikać transportu publicznego na rzecz innych sposobów przemieszczania – chodzenia na piechotę czy jazdy na rowerze.

Drugą jest rozwój współdzielonej mikroelektromobilności, czyli, mówiąc wprost, wzrost popularności systemów sharingowych rowerów elektrycznych i hulajnóg elektrycznych.

– Piętnastominutowe miasto to miasto tworzone z myślą o mieszkańcach, ich potrzebach i ich komforcie. Dystanse są w nim krótsze, ulice węższe a główną rolą placów nie jest dostarczanie miejsc parkingowych tylko terenów zielonych i rekreacyjnych. Ograniczenia w użytkowaniu samochodów trzeba czymś zastąpić. Współdzielona mikroelektromibilność jest doskonałą odpowiedzią na to wyzwanie – wyjaśnia Tomasz Przygucki, właściciel TrybEco, łódzkiego producenta hulajnóg i rowerów elektrycznych oraz operatora systemów sharingowych.

– Mikroelektrobilność, czyli hulajnogi i rowery elektryczne, zwiększają obszar dostępny w piętnaście minut. Systemy współdzielone z kolei powodują, że użytkownicy nie muszą mieć urządzeń cały czas ze sobą. Przy pomocy aplikacji w telefonie mogą znaleźć najbliższe, dotrzeć na nim tam, gdzie potrzebują, a następnie zostawić do wykorzystania innym osobom – tłumaczy Marcin Szymczak, dyrektor zarządzający TrybEco.

Mobilność współdzielona to najnowszy kierunek rozwoju łódzkiego startupu. TrybEco niedawno nabyło operatora systemów sharingowych Volt Scooters i zakończyło drugą rundę pozyskiwania finansowania.

– Zgodnie z planem, zebraliśmy od inwestorów ponad trzy miliony złotych. To oznacza, że nie tylko my jako entuzjaści widzimy duży potencjał w tym sektorze, widzi go także nastawiony na zyski rynek – podsumowuje Tomasz Przygucki.

Więcej informacji:

Jan Smoleński

Email: jan.smolenski@ahavapr.pl

Tel: +48 510 291 250

\*\*\*

**TrybEco** to polska marka rowerów i skuterów elektrycznych, stworzona z pasji i doświadczenia Wierzymy w odpowiedzialność za miejsce, w którym żyjemy. Chcemy żyć czyściej, prościej i spokojniej. Cenimy ekologię i oszczędności. Rowery hybrydowe TrybEco - dzięki innowacyjnej baterii w piaście - wyglądają i jeżdżą jak tradycyjne, ale jeśli mamy potrzebę, możemy włączyć wspomaganie elektryczne. Liczy się dla nas oryginalny design, a w kwestii jakości nie akceptujemy kompromisów. Nasze produkty posiadają wszelkie niezbędne certyfikaty, homologację europejską (EEC), Pedelec (EN15194) i są zgodne z unijnymi wymogami. TrybEco to największa na rynku oferta rowerów elektrycznych składanych. Skutery elektryczne TrybEco to doskonale przemyślane pojazdy o wyjątkowym wzornictwie. Stanowią one wyjątkową alternatywę dla transportu miejskiego.