

# Przestrzeń odzyskana w miastach

Utworzono: środa, 15, lipiec 2015 10:58

---



- Od kilku lat infrastruktura w polskich miastach, zwłaszcza transportowa, jest naprawdę silnie rozwijana - stwierdził dr Andrzej Brzeziński, podczas IX Konferencji Naukowo-Technicznej „Miasto i Transport”, która odbyła się 10 czerwca w Warszawie. - To jeden z powodów, dla których organizowana jest ta konferencja. Jednak w poprzednich edycjach to właśnie transport i komunikacja były naszym głównym tematem. Tym razem będzie inaczej. Skupimy się głównie na przestrzeni publicznej, zwłaszcza w centrum miasta.

Jeśli mowa o przestrzeni publicznej, śródmieściach i komunikacji, to nie mogło zabraknąć tematu uspokojenia ruchu oraz ograniczenia ruchu samochodowego. To cel, do którego dąży większość samorządów. A dlaczego w ogóle uspokajamy ruch? Czy dla poprawy atrakcyjności śródmieść, poprawy jakości przestrzeni publicznej, ograniczania ruchu drogowego i uprzywilejowania pieszych?

- Podstawowym celem uspokojenia ruchu jest kwestia bezpieczeństwa - stwierdził Łukasz Franek z Politechniki Krakowskiej. - Szereg badań pokazuje, jakie szanse przeżycia ma pieszy potrącony przez pojazd. Przy prędkości 20 km/h prawie 100-procentowe. Większość ciężkich wypadków ma miejsce na ulicach z podwyższoną prędkością, powyżej 50 km/h.

Dwa podstawowe sposoby organizacji ruchu uspokojonego to objęcie obszaru strefą zamieszkania o dopuszczalnej prędkości 20 km/h oraz strefą „Tempo 30”.

Jednym z narzędzi, dzięki którym uspokajanie ruchu może być skuteczne, jest m.in. zmniejszanie szerokości pasów ruchu. Szerokość pasa w granicach 2,25 m ewidentnie sprzyja ograniczeniu prędkości. Kolejne to priorytetyzacja ruchu pieszego.

- Jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że pieszy ma w ruchu drogowym swoją

# Przestrzeń odzyskana w miastach

Utworzono: środa, 15, lipiec 2015 10:58

---

przestrzeń, a wkraczając na jezdnię musi się podporządkować - wyjaśnił Łukasz Franek. - Wcale nie musi tak być. W strefie zamieszkania to kierowcy powinni czuć, że pierwszeństwo mają piesi.

Inny przykład to wyniesienie przejścia dla pieszych - wyraźne wskazanie za pomocą infrastruktury, że to miejsce, w którym priorytet ma pieszy.

- W naszych warunkach brakuje zdecydowanego i wyraźnego oznakowania wjazdu do strefy ruchu uspokojonego - podkreślił prelegent. - To nie może być zwykłe oznakowanie pionowe, z boku, w towarzystwie kilku dodatkowych znaków. To musi być wyraźne ostrzeżenie, że coś się w przestrzeni zmienia. I musi być intuicyjne.

Priorytet mogą mieć piesi, ale mogą też rowerzyści. W Europie z powodzeniem funkcjonują np. drogi rowerowe z dopuszczonym ruchem pojazdów, co wyraźnie określa kto ma jakie prawa na drodze.

- Zdecydowanie dążymy do odzyskiwania przestrzeni dla pieszych, dla rowerzystów i bardziej efektywnych środków transportu - stwierdził dr inż. Tomasz Kulpa. - Taka myśl przyświeca władzom Krakowa przez ostatnich ponad 50 lat.



Już w latach 60. ubiegłego wieku ulica Floriańska została zamknięta dla ruchu samochodowego. Później zamknięto ul. Wiślną, Rynek Główny, Dominikańską, Jagiellońską, Szpitalną. Tę strefę stopniowo rozszerzano. Dość duże zmiany zaszły w latach 80., kiedy wprowadzono strefy ograniczonej dostępności A (ruchu pieszego), B (ruchu ograniczonego) i C (płatnego parkowania). Strefa płatnego parkowania jest sukcesywnie rozszerzana, ostatni raz [w czerwcu 2015 roku](#).

W międzyczasie powstały dwa place miejskie: Mały Rynek i Plac Szczepański, które poprzednio były... parkingami. Wiele ulic w pobliżu centrum przebudowano: z dwukierunkowych na jednokierunkowe, z drogami rowerowymi, szerokimi

# Przestrzeń odzyskana w miastach

Utworzono: środa, 15, lipiec 2015 10:58

---

chodnikami, gdzie na torowiskach dopuszczany jest tylko ruch komunikacji miejskiej i budowane są wyniesione przystanki wiedeńskie.

Dwa lata temu pojawił się kolejny pomysł, [ruch jednokierunkowy wokół Plant](#), który spotkał się jednak z dużym sprzeciwem społecznym. Przeprowadzono konsultacje społeczne z mieszkańcami, przedsiębiorcami, radnymi. Przez kilka miesięcy odpowiadano na pytania, również na łamach lokalnych mediów.

- Jaki był efekt? Początkowo mieliśmy poparcie na poziomie 40 procent – relacjonował Tomasz Kulpa. – Po kilku miesiącach dyskusji proporcje się zmieniły: 60 proc. osób opowiedziało się za tym rozwiązaniem.

Obecnie ruch jednokierunkowy obowiązuje już na krótkim odcinku od ul. Karmelickiej do ul. Piłsudskiego. Po różnych perturbacjach, wycofaniu się i powrocie do koncepcji, udało się ją jednak zrealizować.

Warto wiedzieć, że 1 lipca 2013 roku prezydent Majchrowski wprowadził strefę A na ul. Grodzkiej. Odbyło się to bez większych protestów i dziś ulica jest przestrzenią dla pieszych. Dzięki takiemu rozwiązaniu, w Krakowie znajduje się jedna z najdłuższych sieci ulic wyłączenie dla pieszych na świecie.



- Jeżeli budujemy drogi dla samochodów, to będą po nich jeździć samochody, jeżeli budujemy ulice dla pieszych, czy rowerzystów, to właśnie oni się na nich pojawią – podsumował Tomasz Kulpa. – W Krakowie staramy się udowodniać, że można takie zmiany wprowadzać i ma to sens.

Ograniczenia w ruchu pojazdów tak naprawdę otwierają przestrzeń, dla tych, którzy z niej dotychczas w pełni nie korzystali. Brak samochodów najczęściej nie powoduje, że ulice pustoszeją i np. handel na nich staje się trudniejszy. Z reguły jest wręcz odwrotnie. Należy oczywiście pamiętać o zapewnieniu dostępności do takich miejsc dzięki komunikacji zbiorowej lub zlokalizowanych w pobliżu tanich parkingach.

# Przestrzeń odzyskana w miastach

Utworzono: środa, 15, lipiec 2015 10:58

---

Takie rozwiązania mają wiele zalet: eliminują tranzyt, zmniejszają ilość zanieczyszczeń, wypadków, poprawiają warunki dla pieszych i rowerzystów oraz komunikacji zbiorowej, a także przywracają pozakomunikacyjne funkcje ulic i zwiększają potencjał ekonomiczny tego obszaru.

Ilona Hałucha

*(na podstawie prezentacji Łukasza Franka i dr inż. Tomasza Kulpy z Politechniki Krakowskiej, wygłoszonych podczas IX konferencji „Miasto i Transport”)*