

Ile pasów, tyle samochodów

Utworzono: poniedziałek, 31, sierpień 2015 10:01



Czy jest możliwa likwidacja dominacji ruchu kołowego na ulicy w śródmieściu bez pogorszenia się jego dostępności? Panuje powszechnie przekonanie, że redukcja sieci drogowej, zamykanie lub zwężanie ulic, spowoduje transportową katastrofę. Takie plany często wywołują protesty i bywa, że nie zostają realizowane. Tymczasem doświadczenia z wielu krajów pokazują, że wcale nie musi tak być, że natężenie ruchu w okolicy przekształconej lub zamkniętej arterii nie wzrasta, korki nie są większe. Wręcz przeciwnie, systematyczne i konsekwentne działania, które zmniejszają wygodę korzystania z samochodu, powodują, że jest ich na ulicach coraz mniej.

- Powrót do tego, czym kiedyś była ulica lub plac jest możliwy - przekonywał dr hab. inż. arch. Jacek Wesołowski, profesor Politechniki Łódzkiej, podczas konferencji „Miasto i Transport”. - Teraz ulice są zdominowane przez pojazdy mechaniczne, a piesi są z nich prawie wypchnięci. A może być to przecież obszar wielofunkcyjny, który można w różny sposób wykorzystać.

Prof. Wesołowski podał przykład zmiany, która ponad pół wieku temu zeszła na nowojorskim Washington Square. Ten miejski park przecinała kiedyś ulica, co nie było zbyt komfortowym rozwiązaniem. Proponowano, aby ją zlikwidować, a w zamian poszerzyć ulice obwodowe lub wybudować pod placem tunel. Drogę w końcu zamknięto dla ruchu kołowego, bez jakichkolwiek działań kompensacyjnych. Okazało się, że żadna z prognoz zwiększonego ruchu w najbliższym sąsiedztwie placu się nie sprawdziła.

- Jeśli dobudujemy jakiś element infrastruktury, pojawi się na nim ruch, tzw. indukowany, a jeśli odejmiemy, będziemy mieć do czynienia z tzw. ruchem zanikłym – tłumaczył prof. Jakub Wesołowski.

Podobnych przykładów jest wiele, np. kilkukilometrowa estakada w Nowym Jorku, która zawaliła się w połowie lat 70. nigdy nie została odbudowana ze względu na protesty społeczne. Zamiast estakady powstała zwykła dwujezdniowa droga. W San Francisco podobnie: wielokilometrowa estakada, którą zniszczyło trzęsienie ziemi,

Ile pasów, tyle samochodów

Utworzono: poniedziałek, 31, sierpień 2015 10:01

nie została już odbudowana. Zostały dwie jezdnie z torem tramwajowym pośrodku. Z kolei w Portland, w miejscu arterii biegnącej wzdłuż rzeki powstał park. W zamian wybudowano drogę ekspresową po drugiej stronie rzeki, ale są już plany dotyczące jej zamknięcia i zrewitalizowania również drugiego nabrzeża. W Seulu, w którym bardzo brakowało rekreacyjnej przestrzeni publicznej, zlikwidowano drogę ekspresową i w jej miejscu pojawił się park, o długości około 4 km, z płynącą pośrodku rzeką. Odbywało się to w czasie, kiedy w Seulu powstała jedna z największych sieci metra na świecie. Co ciekawe, nabrzeża rzeki odwiedza dziennie kilkadziesiąt tysięcy ludzi, a ceny nieruchomości położone w jej pobliżu wzrosły dwukrotnie. W Birmingham z kolei, w którym śródmieście otoczono bardzo ruchliwą, nieprzyjazną pieszym drogą, już w latach 80. zdecydowano o rewitalizacji i otwarciu centrum miasta, m.in. zlikwidowano wschodnią część obwodnicy. Natomiast w Paryżu po obu stronach Sekwany chciano wybudować drogę szybkiego ruchu. Na prawym brzegu inwestycję zrealizowano, jednak w weekendy i na cały miesiąc w lecie jest ona zamykana i przekształcana w plażę.

- Istnieją też niewywieńczone sukcesem przemiany – stwierdził prof. Wesołowski, podając przykład Detroit, w którym już w latach 90. przebudowano Washington Boulevard na przestrzeń dla pieszych. Niestety pozostała ona pusta. W końcu przywrócono poprzedni kształt dwujezdniowej ulicy z pasem zieleni pośrodku. Drugi przykład to trwająca jeszcze w Łodzi budowa Trasy W-Z, podczas której, zdaniem prof. Wesołowskiego, nastąpił rozwój przedmieść kosztem rewitalizacji śródmieścia, a jakość powstałej przestrzeni publicznej jest wątpliwa.

- W tym przypadku fundusze europejskie, które dały okazję do gruntownej przebudowy, nie zostały wykorzystane w 100 proc. – stwierdził profesor. - Można powiedzieć, że interesy peryferiów pokonały problem jakości przestrzeni publicznej w śródmieściu. Na przedmieściach wydłużono linię tramwajową, wybudowano estakadę zamiast sygnalizacji świetlnej, a w śródmieściu zaoszczędzono na wydłużeniu tunelu, co spowodowało, że korzyści przestrzenne są bardzo ograniczone. Oczywiście, można byłoby rozważać zamknięcie tej trasy, ale niestety chyba nie na tym etapie i nie w tym momencie.

Już w ubiegłym wieku odnotowano wiele przypadków celowego zmniejszania przepustowości sieci drogowej w Europie czy Ameryce Północnej, po których nie zauważono trwałego wzrostu zatłoczenia.

Ten sam mechanizm działa, gdy budujemy trasy dla samochodów. Sieć drogowa nie znosi pustki i kolejne, dobudowane jezdnie lub pasy są wkrótce pełne. To samo dzieje się w przypadku ścieżek rowerowych i deptaków. Miasto, które dba o rozwój bezpiecznej, wygodnej i spójnej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, nie musi bać się o to, że pozostanie ona niewykorzystana.

Ilona Hałucha

Ile pasów, tyle samochodów

Utworzono: poniedziałek, 31, sierpień 2015 10:01

(na podstawie wystąpienia prof. Jacka Wesołowskiego z Politechniki Łódzkiej „Przestrzeń publiczna zamiast arterii” na konferencji „Miasto i Transport” w Warszawie)