Reprezentacyjna arteria – problemy Częstochowy (I)

Utworzono: poniedziałek, 08, listopad 2010 08:16 Marek Lewandowski, Małgorzata Nesterowicz

Od pewnego czasu toczy się w Częstochowie dyskusja o wyglądzie i funkcji głównej, reprezentacyjnej arterii, tj. Alei Najświętszej Maryi Panny. Aleja NMP ma długość 1,7 kilometra i szerokość 44 metrów. Po jej bokach znajdują się dwie dwupasmowe jednokierunkowe jezdnie oraz chodniki. Środkiem, między rzędami drzew, biegnie trzecia jezdnia przeznaczona dla pieszych, którą pielgrzymi zmierzają na Jasną Górę. Aleja jest – obok szczecińskiej alei Jana Pawła II – unikatową w kraju drogą, przypominającą francuskie bulwary. Pełni funkcje handlowe, usługowe, finansowe i kulturalne. W jej zabudowie przeważają kamienice klasycystyczne i późnoklasycystyczne, rzadziej eklektyczne; występuje również zabudowa współczesna.

Mimo że w rejestrze ulic widnieje nazwa „Aleja”, trakt przez częstochowian zwany jest „Alejami”, gdyż zwyczajowo, a też trochę po amerykańsku, dzieli się ją na trzy „aleje” (choć numeracja domów jest ciągła). Pod względem komunikacyjnym jest to ulica, którą prowadzony jest ruch samochodowy o natężeniu ok. 1000 pojazdów w godzinach szczytu w każdym kierunku, a także komunikacja autobusowa i ruch pieszy charakteryzują się tutaj dużymi natężeniami.

Dyskusje dotyczące Alei w swojej istocie odnoszą się do zagospodarowania przestrzennego Częstochowy i perspektyw rozwoju miasta. Trzeba w pełni uświadomić sobie, że sytuacja Częstochowy na tle innych miast ze średniowieczną przeszłością jest bardzo oryginalna. Nowa Częstochowa zaczęła rozwijać się nie wokół starego średniowiecznego centrum, tylko na i wokół przestrzeni między Starą Częstochową i Częstochówką, a nastąpiło to dopiero w dobie XIX-wiecznej rewolucji przemysłowej. Dlatego próby mechanicznego przenoszenia wniosków z metod przeobrażeń z innych miast są szkodliwym uproszczeniem. Potrzebujemy nowej, odważnej, oryginalnej, specjalnie dla współczesnej Częstochowy wykreowanej metody kształtowania centrum i Alei Najświętszej Maryi Panny, optymalnej dla

Phoca PDF

współczesnych warunków i odpowiadającej współczesnym i przyszłym potrzebom mieszkańców. Pielgrzymi są dla nas oczywiście też istotni, są ważną częścią naszej tradycji i historii. Ale najważniejsi są mieszkańcy.

Co chcieliby mieszkańcy zobaczyć w ścisłym centrum, a przede wszystkim w Alei NMP? Uporządkowaną, jasno zdefiniowaną przestrzeń publiczną, tzw. „miejski salon”, urządzony elegancko i funkcjonalnie (musi dobrze zaspakajać bieżące potrzeby mieszkańców, i tych z sąsiednich domów i tych z innych dzielnic miasta przez cały okrągły rok). Ma być tu zdecydowanie mniej samochodów, a podmiotem powinien być tu pieszy i zaraz za nim rowerzysta. Musi być „miejscem, w którym większość z nas chciałaby spędzać czas”. Równocześnie przestrzeń ta jest środkiem miasta. Musi więc być dobrze obsłużona komunikacyjnie, w tym komunikacją publiczną.

Takich (bardzo syntetycznie naszkicowanych) wymagań nie są w stanie zaspokoić, wielokrotnie dyskutowane w mediach i na forach internetowych, cytowane poniżej skrajne opcje:

1. „zostawić wszystko po staremu (przestrzeń urządzona metodą XIX-wieczną nie zaspakaja obecnie już niczyich potrzeb; ćwierćmilionowe miasto „wtłacza” tu swą przekraczającą wskaźnik 400 sam. os./1000 mieszkańców motoryzację, która będzie jak w reszcie świata, jeszcze rosła, a demoluje ona powoli coraz bardziej i Aleje i centrum; pasaż środkowy Alei – prawdziwie pielgrzymkowy jest przez w sumie miesiąc i prawie pusty przez olbrzymią większość roku)”;

2. „zamienić Aleje w pasaż pieszy (tego nie wytrzymałoby ekonomicznie nawet miasto kilka razy większe od naszego z bardzo stabilną sytuacją budżetową - po prostu taka przestrzeń, nawet błyskawicznie komfortowo urządzona, pieszymi częstochowianami się nie wypełni, a duże pielgrzymki są tu zaledwie przez kilka dni w roku)”.

Pierwszym etapem zmian w śródmieściu Częstochowy był remont III Alei, tej położonej najbliżej klasztoru. W zamyśle było przekształcenie jej w salon Częstochowy, w miejsce, gdzie ludzie idą na spacer, obiad, na wystawę. Przed przystąpieniem do remontu w dniach 18-19 września 2004 roku przeprowadzono warsztaty pn. „Częstochowa 2004 – Aleja Najświętszej Maryi Panny”. Ich celem było uzyskanie materiałów do społecznej dyskusji na temat sposobu zagospodarowania głównej przestrzeni publicznej w Częstochowie, co miało posłużyć podjęciu strategicznych decyzji inwestycyjnych. Niestety, ignorując opinie specjalistów, warsztaty zostały ograniczone do III Alei i jej styku z placem Biegańskiego. A przecież o głównej ulicy trzeba myśleć jako o całości.

W warsztatach tych wzięło udział siedem zespołów projektowych, które zaprezentowały siedem różnych pomysłów na przebudowę. Budowa tunelu pod III Aleją dla przeprowadzenia ruchliwej ulicy Popiełuszki-Pułaskiego i związania w ten sposób Alei z parkami podjasnogórskimi, wyeliminowanie autobusów, ograniczenie ruchu samochodów osobowych, likwidacja jezdni tnących plac Biegańskiego w celu

Phoca PDF

wyeksponowania budynku Ratusza i stworzenia reprezentacyjnego placu miejskiego – oto najważniejsze postulaty architektów. I chyba tylko sztywne wytyczne konserwatora zabytków, który nakazał utrzymanie istniejącego ciągu Alei w tradycyjnym układzie pięciu pasm ruchu (z chodnikami pieszymi wzdłuż pierzei Alei, z dwoma jednokierunkowymi jezdniami i z środkowym ciągiem pieszym w osi głównej Alei, oddzielonym od ulic szpalerem drzew) nie pozwoliły na rozwinięcie skrzydeł i zaprezentowanie śmielszych rozwiązań.

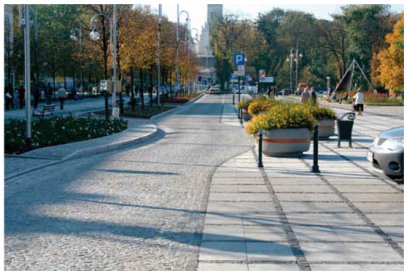
Co zostało zrealizowane? III Aleja zyskała nową nawierzchnię z granitu. Na jezdniach są to kostki ułożone w jaskółczy ogon, a na chodnikach i środkowym deptaku - większe płyty oddzielone od siebie kostką. W pierwotnym zamyśle obie jezdnie miały być dostępne dla samochodów (z wyjątkiem autobusów komunikacji publicznej), ale w celu uspokojenia ruchu zastosowano odgięcia osi jezdni. Zewnętrzne trotuary zostały poszerzone, gdyż parkowanie skośne zostało zamienione na równoległe. Pieszym sprzyjać miało też zrezygnowanie z krawężników (jezdnie i chodniki są na tym samym poziomie). W końcowej fazie realizacji remontu władze miasta postanowiły zamknąć cały odcinek III Alei dla ruchu kołowego. Jednak gwałtowne protesty właścicieli lokali handlowych i użytkowych spowodowały wycofanie się z tej decyzji. Ostatecznie ruch i parkowanie są dopuszczone na jezdni północnej, a na jezdni południowej tylko w okresie od 15 października do 15 kwietnia. Ulica została oznakowana jako „strefa zamieszkania”.

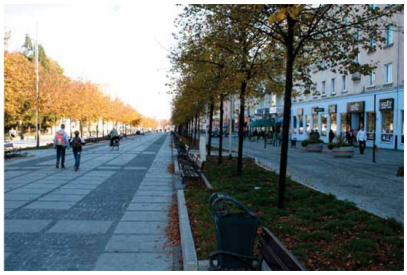
Aleja miała być miejscem z największą preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego. A jak wygląda praktyka? Środkiem chodzi się łatwo (pomijając nierówności kamiennej nawierzchni), ale nie bardzo jest komu. Powierzchnia ta najczęściej jest prawie pusta lub pusta. Małe pielgrzymki są tu krótko i rzadko, a duże – kilka razy w roku i chyba tych ludzi nie przybędzie. Odbywają się tu cyklicznie imprezy jarmarkowe, w tym Ogólnopolskie Dożynki Jasnogórskie połączone z wystawą rolniczą. Stragany stoją wówczas długim rzędem w środkowym pasażu „plecami” do zieleńca. Zaopatrzeniowcy albo przeskakują z towarem przez brukowaną jezdnię i zieleniec, albo rozpychają pieszych i zaopatrują stragany od frontu. Pieszym dość trudno znaleźć przejście z jezdnej strony ulicy na drugą, pozostawione pełne pasy trawników obramowane granitowymi krawężnikami uniemożliwią dowolne przechodzenie przez jezdnię. Piesi narzekają, że po tym co zostało zrobione chodzić jest niewygodnie, a rowerzyści ciągle nie mają tam swojej ścieżki (w pasie drogowym o szerokości 44 m). Można by przyjąć, że mimo tych niedoskonałości jest lepiej niż było, zwłaszcza latem, kiedy tętnią życiem kawiarniane ogródki, a ich gościom nie przeszkadza hałas samochodów i smród spalin. Gdyby nie fakt, że w projektach następne odcinki Alei są prawie kopią III Alei.

Marek Lewandowski
Małgorzata Nesterowicz
Miejski Zarząd Dróg i Transportu
w Częstochowie
Wydział Inżynierii Ruchu i Strefy Parkowania

Ilustracje:

Phoca PDF





Phoca PDF