



Szwajcarskie miasto Grenchen zostało podzielone na dwie odrębne części główną arterią, na której codzienne natężenia ruchu sięgały aż 142000 pojazdów. Potoki pieszych kierowane były do centrum przez przebiegające pod arterią przejście podziemne o długości 75 m. Waga przykładana do ruchu drogowego przyczyniła się do wyludnienia centrum miasta i jego negatywnego postrzegania. Na codzienne zakupy mieszkańcy woleli jeździć do Biel.

„Udrogowienie” centrum miasta jest procesem odwracalnym

W 2004 r. centrum tego miasta stało się atrakcyjne i przyjazne dla pieszych. Reorganizacja głównej arterii Grenchen w strefę spotkań polegała na wizualnym zredukowaniu szerokości jezdni do 4,75 m (całkowita oryginalna szerokość wynosiła 7,5 m). Obszar dominacji samochodów zastąpiono przestrzenią, z której po równo korzystają wszyscy użytkownicy dróg. Po wyeliminowaniu ruchu drogowego centrum stało się miejscem wielu festiwali publicznych i innych miejskich atrakcji.



Sceptycznie do projektu nastawieni byli przede wszystkim sklepikarze. Obawiali się odpływu klientów. Jednak szybko przekonali się do wartości tak powstałej

przestrzeni i płynących stąd również korzyści. Ulice Grenchen znowu ożyły. – Nowa skala miasta stała się bardziej ludzka – podkreśla Octavia Stepan ze Stowarzyszenia ds. Urbanizacji (The Association for Urban Transition – ATU). Za to przeobrażenie miasto otrzymało Nagrodę Innowacyjności w zakresie Ruchu Pieszch 2004. Całkowity koszt projektu wyniósł 3,675 mln euro.

Jak odwrócić drogową dominację?

Proces przemian nie jest łatwy. Przekonali się o tym uczestnicy szkolenia w module pt. „Projektowanie ulic, krajobraz ulicy i uspokajanie ruchu” projektu Transport Learning. Otrzymali oni do wykonania ćwiczenie polegające na symulacji sytuacji, w której mieszkańcy teoretycznej dzielnicy X miasta Y do swoich lokalnych władz złożyli postulat utworzenia „strefy spotkań”. Zażądali poprawy warunków zamieszkania i podniesienia jakości życia poprzez ograniczenie ruchu samochodowego. Argumentowali postulat tym, że skutkiem nadmiernego ruchu jest zanieczyszczenie powietrza, przekraczające w zakresach niektórych emisji dopuszczalne normy. Równie dokuczliwy i negatywnie wpływający na zdrowie jest emitowany przez pojazdy hałas komunikacyjny. Mieszkańcy ponadto podkreślali, że ulice w ich dzielnicy są niebezpieczne, dochodzi na nich do wielu groźnych zdarzeń z udziałem pieszych, a szczególnie narażone na potrącenia przez pojazdy są dzieci.

Uczestnicy szkolenia zostali podzieleni na grupy reprezentujące poszczególne strony: mieszkańców postulujących zmiany, lokalne władze i polityków, miejskich urzędników oraz inżynierów i projektantów komunikacyjnych. W ten sposób odtwarzali stanowiska, jakie w tej sytuacji przyjmowały te strony.

– Chcemy ograniczenia ruchu pojazdów, wizualnego odświeżenia otoczenia naszych domów, estetycznego zagospodarowania przestrzeni publicznych. Nasza dzielnica sąsiaduje z centrum i jest obszarem historycznym stanowiącym atrakcję turystyczną. Udostępnienie większej przestrzeni pieszym przyciągnie zwiedzających, przyniesie korzyści właścicielom miejscowych punktów handlowych i gastronomicznych – apelowała do lokalnych polityków grupa reprezentująca mieszkańców dzielnicy X.

Grupa polityków ze zrozumieniem podeszła do postulatów, jednak zwróciła uwagę, że takie roszczenie niesie za sobą koszty. Tymczasem budżet miasta musi uwzględniać potrzeby wszystkich, jak też pokryć koszty wynikające z różnych dziedzin funkcjonowania miasta, na przykład opieki zdrowotnej, edukacji czy komunikacji. – Musimy ograniczać nakłady na szkoły, jak więc mamy uzasadnić wydatki na działania służące zaledwie małej części miejskiego społeczeństwa – odpowiedzieli politycy. Lokalny samorząd obiecał jednak, że o problemie nie zapomni, że w sprzyjających warunkach finansowych podejmie odpowiednie działania służące realizacji inicjatywy mieszkańców dzielnicy. Tymczasem zleci specjalistom oszacowanie kosztów i analizę możliwości technicznych przeprowadzenia tego rodzaju projektu.

W opozycji do inicjatywy mieszkańców stanęli przedstawiciele lokalnego biznesu.

Odrodzenie w projektowaniu ulic cz. II

Utworzono: czwartek, 15, listopad 2012 08:22 Agnieszka Serbeńska

Kupcy i usługodawcy przypomnieli, że to ich podatki składają się na budżet miasta i chcą więc mieć wpływ na te działania, które służą miejscowej gospodarce. Uważają, że ograniczenie ruchu w dzielnicy spowoduje odpływ klientów, ponieważ pozbawieni wygodnego dojazdu do punktów handlowo-usługowych zrezygnują z zakupów w tym miejscu. – Kiedy ludzie chodzą na spacer to nie po to, by robić zakupy, co najwyżej kupią dzieciom lody. Musi być więc dojazd i możliwość zaparkowania pod sklepem. Piechotą nie przeniesie się zakupów, nie przejedzie ze sprawunkami od punktu do punktu. Do nas na zakupy przyjeżdżają klienci z całego miasta. A po zakupy komunikacją miejską? Wiemy jaki jest stan autobusów! To tylko zniechęca – zaprotestowali kupcy.

Miejscy inżynierowie i planiści komunikacyjni zwrócili z kolei uwagę, że w dzielnicy funkcjonują dwa rodzaje ruchu: tranzytowy i wewnętrzny. Obecnie nie ma żadnej możliwości wyprowadzenia ruchu tranzytowego, ponieważ brakuje obwodnicy miasta. Rozprowadzenie ruchu na sieć wąskich ulic w kwartałach dzielnicy spowodowałoby ich zakorkowanie, a więc nasiliłoby się zjawisko emisji zanieczyszczeń i hałasu. Równocześnie oznaczałoby to zwiększony protest mieszkańców odczuwających pogorszenie warunków życia. – W jednym więc miejscu poprawimy warunki, z kolei w innym pogorszymy – zauważyli inżynierowie. – Wprowadzenie strefy spotkań ponadto pozbawi dzielnicę komunikacji publicznej – dodali.

Konsultanci z biura projektowego jednak są zgodni w opinii, że można pogodzić wolę mieszkańców z potrzebami biznesu. Na podstawie analiz ruchu dowodzili, że w dzielnicy istnieje możliwość wprowadzenia pewnych ograniczeń dla samochodów. W tym przypadku widzą szansę w komunikacji publicznej, a dokładnie w przeorganizowaniu przystanków i zwiększeniu częstotliwości kursów, aby maksymalnie usprawnić dojazd i skrócić dystanse wymagające przejścia na piechotę. – Chodzi o to, by ruch samochodowy nie przeniósł się na ulice sąsiednie dla „strefy spotkań”, lecz został przejęty przez komunikację publiczną – podkreślali konsultanci. – Proponujemy wyłączyć z ruchu główną ulicę przeobrażając ją w deptak, dostawy do sklepów ograniczyć do odpowiednich godzin porannych i wieczornych, miejsca parkingowe zorganizować tak, by skrócić czasy postoju i wymusić rotacje. Byłyby to więc miejsca dla tych, którzy kupują. Ponadto proponujemy wprowadzenie ruchu rowerowego. Przeobrażenie ulicy w deptak stworzy miłe dla wszystkich miejsce spacerów, spotkań towarzyskich, rowerowych przejażdżek. W ten sposób utworzyłaby się strefa handlowo-usługowa dla całych rodzin, które odpoczywając również wspólnie dokonywałyby zakupów i spożywały posiłki. Ponadto ograniczając ruch przywrócimy ulicy walory turystyczne, uczynimy ją atrakcyjną dla odwiedzających. Z kolei mieszkańcy utożsamiając się ze swoim miejscem zamieszkania będą bardziej dbali o zachowanie porządku i czystości w swoim otoczeniu – zapewniali konsultanci. Zmiany przyniosą zdecydowane zmniejszenie hałasu i zanieczyszczeń powietrza, sprawią, że transport publiczny będzie rentowniejszy, a przede wszystkim poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym – podkreślali specjaliści biura projektowego.

- Co wolimy: strefę spotkań czy wspomnianą w dyskusji obwodnicę, jeśli mamy do

wyboru te dwie możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a ich koszt realizacji jest podobny? – pytała w podsumowaniu dyskusji Octavia Stepan, zastrzegając, że zagadnienia bezpieczeństwa muszą być pierwszorzędnymi argumentami w podejmowaniu decyzji o przekształcaniu ulic i ich układów. - Lepiej jednak wybrać strefę spotkań, bo wówczas mieszkańcy będą czuli się bezpieczniej i równocześnie poprawi się ich samopoczucie – wskazała Octavia Stepan.

Integracja obszarów komunikacyjnie rozdzielonych

W filozofii projektowania ulic funkcjonuje metoda nazwana modelem Berner. Idea ta narodziła się w roku 1978 w ramach projektu badań wykonywanych dla szwajcarskiego Zollikofen. Model wdrożono etapami w latach 1991-1998 na Bernsstrasse - głównej arterii, którą dziennie przejeżdżało 20 tys. samochodów. Wprowadzono tam zasadę „współużytkowania” zastępując skrzyżowania ze światłami rondami, wprowadzając uniwersalne pasy ruchu mieszające wszystkie rodzaje transportu oraz odpowiednio aranżując wizualnie cały obszar i ulicę. Aranżacja oraz ograniczenie prędkości uświadamia kierowcom, że na tym ciągu nie są oni dominującym użytkownikiem. – Celem tego projektu była lepsza integracja trasy przelotowej z miejscami, które ona przecinała. Trasa ta rozerwała komunikacyjne połączenie obszarów po obu jej stronach. W tym modelu mamy do czynienia z połączeniem różnych środków uspokojenia ruchu – podkreśla Octavia Stepan.



Badania przeprowadzone przez Uniwersytet w Berner dowiodły, że uzyskano znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń. – I odżyło chodzenie na zakupy – podkreśla Octavia Stepan. Wypracowany model adaptowano w wielu innych miejscach i obserwowano jakie przynosi efekty. Dzięki niemu uzyskano poprawę bezpieczeństwa ruchu, podniesiono jakość życia mieszkańców poprzez zminimalizowanie negatywnych oddziaływań ruchu komunikacyjnego.

Przykładem pozytywnych zmian jest też inne szwajcarskie miasto – Köniz w kantonie Berno. Miejscowość zamieszkuje ok. 40 tys. ludzi. Z centrum miasta usunięto ruch drogowy zyskując miejsce pod nowy ratusz i obiekt handlowy. Przeorganizowano ruch wykorzystując rondo oraz zawężając ulice, wprowadzając pasy dla rowerów i udostępniając przestrzeń dla pieszych.

AS

Odrodzenie w projektowaniu ulic cz. II

Utworzono: czwartek, 15, listopad 2012 08:22 Agnieszka Serbeńska

Ilustracje pochodzą z prezentacji Octavii Stepan „Projektowanie ulic, krajobraz ulicy i uspokajanie ruchu”, omawianej podczas 5 modułu szkolenia w ramach projektu Transport Learning, Kraków 15-16 października 2012 r.