



W Krakowie na wniosek organizacji zrzeszających rowerzystów zrealizowano pilotażowy projekt przeobrażenia końcowego odcinka ulicy Krupniczej. W ramach Tygodnia Mobilności we wrześniu tego roku wprowadzono tam „strefę spotkań”, przyznając pierwszeństwo pieszym, a ruch pojazdów ograniczając do prędkości 20 km/h. Również zmniejszono w tym miejscu o połowę liczbę miejsc parkingowych.

Krakowski pilotaż

Do przeprowadzenia takiego pilotażu ulicę Krupniczą wybrano nieprzypadkowo. Na ulicy położonej w obrębie zabytkowego śródmieścia panuje duży ruch pieszych. Ponieważ chodniki są tam niewystarczające dla ich potrzeb wielu spacerujących korzystało z jezdni. Kolidowanie dwóch rodzajów ruchu niosło zagrożenia.

Wprowadzenie zmian poprzedził audyt techniczny. W audycie polegającym na wizji miejsca uczestniczyli przedstawiciele organizacji rowerowych, lokalni politycy oraz specjaliści reprezentujący zarządcę dróg miejskich. W wizji wzięli też udział przedstawiciele instytucji tam działających oraz przedsiębiorcy posiadający tam swoje firmy i punkty usługowo-handlowe. Potem odbyły się konsultacje społeczne dotyczące wprowadzenia nowatorskiego rozwiązania, a następnie wprowadzono nową organizację na odcinku pomiędzy ulicami Szujskiego a Loretańską, to jest ruch jednokierunkowy (w stronę Bagateli) i rowerowy kontrapas.

Wprowadzenie „strefy spotkań” dokonano niewielkim kosztem, głównie poprzez oznakowanie wprowadzające strefę zamieszkania. Uspokojeniu ruchu posłużyły zainstalowane w jezdni stojaki rowerowe.

22 września tego roku na odcinku Krupniczej zorganizowano Parking Day. Ulica tego

dnia była zamknięta dla ruchu, ustawiono kramiki, przygotowano ogródki gastronomiczne oraz zaaranżowano zieloną dekorację z donic z iglakami. Tak powstało miejsce dla spotkań towarzyskich, wspólnego biesiadowania, spacerów i dziecięcych zabaw. Organizacje społeczne liczą, że docelowo ulica zostanie przebudowana na układ jednoprzestrzenny, czyli zostanie deptakiem. Za tym rozwiązaniem opowiadają się mieszkańcy ulicy Krupniczej. W konsultacjach społecznych jednoznacznie opowiedzieli się za rozwiązaniem wyprowadzającym ruch samochodowy z tego ciągu ulicznego.

Krakowski pilotaż został wprowadzony zgodnie ze standardami, jakie zaleca Octavia Stepan w realizacji tego rodzaju przedsięwzięć. - Projekty zmian wymagają uprzednio przeprowadzonego audytu i konsultacji społecznych - podkreśla Octavia Stepan. Jeden z rodzajów audytu polega na zgromadzeniu przedstawicieli różnych lokalnych środowisk (władz i polityków, biznesmenów, mieszkańców, dziennikarzy). Umożliwia to zidentyfikowanie problemu, na przykład w sytuacji, kiedy na danej ulicy jest za mało przejść dla pieszych, co stwarza zagrożenia w wyniku przekraczania przez pieszych jezdni w niedozwolonych miejscach. Wspólnie dokonana wizja techniczna, polegająca na przejściu ulicą i uświadomieniu wagi problemu oraz towarzysząca temu dyskusja dają podstawę do zainicjowania działań zmierzających do zmiany zaistniałej sytuacji. - Celem bowiem takiego audytu jest przekonanie lokalnych władz i zyskanie dla realizacji projektu poparcia lokalnych polityków. W ten sposób zyskuje się też wiedzę i sugestie niezbędne inżynierom i planistom komunikacyjnym odpowiedzialnym za przeobrażenie ulicy zgodnie z oczekiwaniami jej mieszkańców - zastrzega Octavia Stepan.

Ulice dla ruchu pieszego

Londyn wprowadzając ograniczenia dla ruchu pojazdów i opłaty za wjazd do centrum w ciągu trzech lat uzyskał znaczący spadek liczby samochodów w ścisłym śródmieściu. Sytuacja pod względem natężeń ruchu uległa więc poprawie, w zamian jednak nastąpiło nasilenie ruchu pasażerskiego w autobusach i metrze. Okazało się, że komunikacja publiczna nie jest w stanie podołać takim obciążeniom. Mało tego, wykonane badania wskazały, że podróże osób korzystających z komunikacji publicznej aż w 50% odbywają się na dystansach krótszych niż 10 kilometrów. Są to zatem odcinki, jakie w centrum można zdecydowanie sprawniej pokonać przemierzając się piechotą. W Londynie postanowiono więc zrealizować specjalny projekt promujący piesze przejścia. Celem projektu było uzyskanie 89% udziału ruchu pieszego w centrum miasta.

Jednym z elementów londyńskiej akcji było przygotowanie dokładnych map centrum i przewodników wskazujących istotne punkty, stanowiące cele podróży, wraz z czasami dojść do nich. - Chodzenie miało się stać alternatywą dla transportu publicznego. Chodziło o skrócenie czasu podróżowania. Ludzie nie orientowali się bowiem, że często z jednego do drugiego miejsca łatwiej i sprawniej jest dojść piechotą. Korzystając z metra trzeba przecież zejść na stację, poczekać na przyjazd pociągu, potem przejechać dwa-trzy przystanki, wysiąść i wyjść z metra. To zabiera 10-15 minut, podczas gdy ten sam dystans pokonany pieszo może nawet zabrać

mniej czasu. Promując ruch pieszy poprawiano jakość życia w środowisku miejskim – podkreśla Octavia Stepan.

W badaniach poprzedzających realizację projektu analizowano sposoby i trasy przemieszczania się po Londynie. Sprawdzano powody korzystania ze środków podróży oraz cele i kierunki pokonywanych tras. Analizie poddano też nawyki i mentalne przyzwyczajenia w wyborze tras oraz orientację w przestrzeni miasta. Dostrzeżono dzięki temu pewne niekonsekwencje w oznaczeniu ulic i kierunków. – Ludzie wykorzystują dwa rodzaje nawigacji w poruszaniu się po mieście. Pierwszy to mapy lub GPS. Drugi rodzaj to spontaniczna nawigacja, czyli przemieszczanie się według wskazań znaków informacyjnych. Na podstawie analizy sposobów orientacji w przestrzeni londyńskie centrum odpowiednio podzielono na strefy zaznaczone na mapach. W ten sposób wskazano pieszne trasy pomiędzy różnymi miejscami, którymi mogą przemieszczać się ludzie – mówi Octavia Stepan.

Tablice mapowe ustawiono w różnych miejscach, w tym na przystankach autobusowych i stacjach metra. Mapy wskazują odległość oraz czas przejścia do danego punktu. Na mapach są okręgi zaznaczające mniejsze obszary, w których można przejść na przykład w ciągu pięciu minut, czy szersze, w których przejście zajmuje już dziesięć minut. – Przeważnie ludzie przeceniają szacunkowy czas przejścia z jednego do drugiego miejsca, dlatego właśnie uznano, że lepiej wskazywać czas przejścia zamiast długości odcinka, która nie daje pojęcia ile trwa przejście. Ponadto w projekcie postawiono na orientację w przestrzeni. Tradycyjne mapy są zorientowane na północ. Tymczasem mapy w londyńskim projekcie pokazują miejsce, w którym znajduje się osoba oraz co znajduje się po jej obu stronach, co przed, a co za nią. To umożliwia dużo lepsze zorientowanie się gdzie jest się obecnie i jak pójść dalej – podkreśla Octavia Stepan.

Projekt londyński był zakrojony na większą skalę, stąd – łącznie z realizowanymi badaniami – nie był tanim przedsięwzięciem. Jednak ten rodzaj projektu nie musi pociągać za sobą dużych nakładów. W węższym wymiarze został przeprowadzony w innych brytyjskich miastach. Na przykład w ośrodkach, gdzie żyje wielu starszych ludzi przygotowano mapy pokazujące czasy przejść w centrum pomiędzy przychodniami, szpitalami, aptekami czy urzędami, a więc pomiędzy miejscami dla nich ważnymi. W kampanii promującej taki projekt rozdawano mapy i w ten sposób zachęcano, do wybierania pieszego spaceru jako alternatywy dla przejazdu środkami komunikacji publicznej. W promocję zaangażowali się między innymi lekarze, którzy wręczali mapy swoim pacjentom zachęcając do spacerów jako korzystnych dla zdrowia.

Odrodzenie w projektowaniu ulic cz. III

Utworzono: piątek, 16, listopad 2012 09:00 Agnieszka Serbeńska



Przed sięgnięciem po drogie sposoby zmiany ulicy, można wypróbować wiele niedrogich i łatwych do wdrożenia rozwiązań. Wymaga to jedynie włączenia lokalnych mieszkańców w projektowanie i tworzenie miejsc, w których żyją. Taką ideę propaguje, przytaczany podczas szkolenia Transport Learning, David Engwicht - australijski filozof ulicy i projektant. Wskazuje on wiele prostych pomysłów, jak: ~~doładowanie kolorów i przedmiotów na ulicy, umieszczanie różnych mebli lub dzieł sztuki na ulicy, banery wiszące w poprzek nad ulicą i namalowane wzory na ulicy.~~

W kategorii tanich rozwiązań mieszczą się też działania-akcje, które na krótki czas poprawiają atmosferę miejsca i jego wygląd. Na przykład organizacja „Dnia bez samochodu”. Wówczas ulica może być zamknięta na pewien czas dla ruchu i przeznaczona na inne, interaktywne działania, takie jak festiwale uliczne, konkursy skierowane do różnych grup wiekowych. Mogą to być również tymczasowe zmiany w wykorzystaniu ulicy podczas Tygodnia Mobilności, Dnia Środowiska lub innych imprez miejskich. - Celem takich akcji jest zniechęcania do wykorzystania ulicy jako przestrzeni parkingowej oraz pokazanie jej wartości społecznej i ekonomicznej poprzez tymczasowe usunięcie parkingów i w to miejsce zaaranżowanie na przykład trawnika – podkreśla Octavia Stepan.

AS

Ilustracja pochodzi 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.