Houten od małej wsi do nowoczesnego miasta

Utworzono: czwartek, 03, październik 2013 08:19



Holenderskie Houten (położone w regionie Utrechtu) jest doskonałym przykładem tego, jak nowe miasto może się rozwijać nadając w ruchu drogowym priorytet rowerzystom. W Houten (liczącym blisko 50 tys. mieszkańców) aż ponad 40% indywidualnego ruchu na odcinkach krótszych niż 7,5 km odbywa się na rowerze, około 24% na piechotę, a 33% samochodem. Co więcej, bezpieczeństwo na drogach jest dwukrotnie wyższe w porównaniu z innymi nowymi miastami Holandii.

W dziewiętnastym wieku Houten było jeszcze małą wsią rolniczą. Niewiele też większą osadą było jeszcze w latach 50. minionego wieku. Dzisiaj pod względem urbanistycznym jest wyjątkowym miastem. Z jednej strony Houten zachowało walory malowniczego położenia i czar najstarszej części osady, która wpisała się we współczesny układ architektoniczny. Z drugiej strony miasto rozrastając się stawiało na czytelną i funkcjonalną strukturę całej miejskiej przestrzeni, czyniąc ją przyjazną mieszkańcom. W tym przede wszystkim chodziło o rozdzielenie funkcji i rodzajów transportu, by wyeliminować konflikty odmiennych potrzeb i oczekiwań użytkowników dróg.

Ta nowa koncepcja rozwoju sięga początkiem lat 70. ubiegłego wieku. Wówczas holenderski rząd przyjął ustawę o planowaniu przestrzennym. Celem tej regulacji było wsparcie rozwoju miast, a impulsem do jej wprowadzenia były braki w budownictwie mieszkaniowym. Receptą na rozwiązanie problemu było lokowanie nowych miast. Houten jako rozwojowa osada znalazło się w załączniku do tej ustawy. Miasto więc zaplanowano i zaprojektowano od nowa (pierwotna wioska została włączona w nową strukturę urbanistyczną, ale nie stanowi jej centrum). Przyjęto też lokalne przepisy dotyczące standardów budownictwa mieszkaniowego.

Phoca PDF

W latach dziewięćdziesiątych zakończony został pierwszy etap realizacji „master planu”. Wtedy miasto już liczyło 20 tys. mieszkańców.

Obecnie miasto składa się z 31 dzielnic mieszkaniowych, do których dojazd samochodem możliwy jest tylko poprzez poprowadzoną peryferiami drogą okalającą miasto (skomunikowana jest ona z autostradą wiodącą do Utrechtu). Obwodnica jest zamknięta dla ruchu rowerowego. Bezpieczeństwu uczestników ruchu służą estakady i tunele; dzięki ich budowie w mieście rozwinięto skrzyżowania bezkolizyjne, rozdzielające na różnych poziomach poszczególne rodzaje ruchu. Z główną arterią komunikacyjną prowadzącą do centrum miasta łączą się drogi dla rowerów (łącznie 130 km) i pieszych. Tylko na ulicach osiedlowych ruch samochodów miesza się z rowerowym, ale nadal nadrzędną rolę sprawuje tu ruch rowerów, a przemieszczający się samochodami muszą się do dostosować do zasad i panujących na ulicy warunków. Większość instytucji znajduje się wzdłuż głównej arterii. Szkoły umiejscowione są natomiast tak, by dzieci przebywały w otoczeniu zieleni oraz miały bezpieczny dojazd do placówki na rowerze. W samym centrum ulokowano dworzec kolejowy. Co piętnaście minut pociąg zabiera udających się do Utrechtu, głównego gospodarczego ośrodka regionu.



Phoca PDF

Siłą systemu ruchu drogowego Houten jest konsekwentna polityka, która przez ostatnie 35 lat traktuje rowerzystów i pieszych w dzielnicach mieszkaniowych jako tych, którzy wyznaczają normy ruchu. Na przykład główna arteria komunikacyjna dla rowerzystów ma absolutne pierwszeństwo wobec samochodów. Przejścia z obwodnicy do dzielnic mieszkaniowych oznaczone są dwoma dużymi budynkami, zmianą z drogi asfaltowej na kostkę brukową i rozwidleniem dróg mającym na celu zmniejszenie prędkości samochodów. Żadna z ulic na terenie mieszkalnym nie biegnie w linii prostej więcej niż 75 metrów. Jednak do każdego domu można dotrzeć samochodem, co czyni Houten miastem przyjaznym samochodom i rowerzystom równocześnie.



Ponieważ pierwszy etap rozwoju Houten był bardzo skuteczny pod kątem wdrażania bezpiecznych i przyjaznych warunków dla budownictwa mieszkalnego, więc drugi urbanistyczny etap rozwoju zaplanowany został w oparciu o tą samą zasadę wyznaczającą peryferyjną drogę dla zmotoryzowanych i bezpośrednią drogę dla rowerzystów łączącą dzielnice mieszkaniowe. Drugi etap zmian zakończył się na przełomie lat 2010/11. Powstało nowe śródmieście, wybudowano drugi dworzec kolejowy z parkingiem dla rowerów zlokalizowanym pod stacją, wybudowano i zmodernizowano kolejne parkingi dla rowerów oraz dla samochodów parkowanych

Phoca PDF

na obrzeżach miasta.

Houten w 2008 roku od krajowego stowarzyszenia rowerzystów otrzymało tytuł Holenderskiej Stolicy Rowerów. Walory miasta są coraz bardziej doceniane, o czym świadczy zwiększająca się liczba mieszkańców. Przybywający do Houten właśnie poszukują przyjaznej im przestrzeni i nowej, lepszej jakości życia.

AS

Materiał na podstawie wystąpienia Hermana Geerdesa - członka Rady ds. Planowania Przestrzennego Miasta Houten, podczas IV Kongresu Mobilności Aktywnej (Gdańsk, 11-13 września 2013 r.).

Phoca PDF