

10 czerwca w Gmachu Głównym Politechniki Warszawskiej odbyła się IX konferencja „*Miasto i Transport*”. Na otwarciu konferencji dr Andrzej Brzeziński podkreślił, że przestrzeń publiczna jest często traktowana „*po macoszemu*” w procesie rozwoju korytarzy transportowych. Zwrócił przy tym uwagę, że centrum miasta powinno być przekształcane w przestrzeń przyjazną dla ludzi, niezależnie od rozwoju tras obwodowych.

W pierwszej sesji przedstawiono doświadczenia i plany w zakresie tworzenia i poprawy jakości przestrzeni publicznych. Przykłady z Warszawy przedstawił Krzysztof Domaradzki, podkreślając potrzebę stosowania podejścia zintegrowanego, uwzględniającego równocześnie aspekty komunikacyjne i przestrzenne. Niestety, często wąsko rozumiane aspekty komunikacyjne (ruch drogowy) biorą górę nad innymi funkcjami przestrzeni miejskiej.

Stanisław Lessaer z Pracowni Nova przedstawił przykłady „*powrotu do miejskości*” czyli przywrócenia funkcji przestrzeni publicznych miejskim placom w Chrzanowie, Jaworznie, Gliwicach i Lublinie. Zwrócił uwagę na wzrost wartości nieruchomości w otoczeniu atrakcyjnych przestrzeni miejskich i potrzebie uwzględnienia również otoczenia takich przestrzeni przy planowaniu ich zagospodarowania.

Ostatnia prezentacja w pierwszej sesji, dr. hab. Jacka Wesołowskiego, dotyczyła przekształceń szerokich ciągów komunikacyjnych w miastach w przestrzenie publiczne. Liczne przykłady z Ameryki, Europy i Azji z ostatnich kilku dziesięcioleci cechowały się przede wszystkim rezygnacją z tras bezkolizyjnych w miastach na rzecz poprawy warunków niezmotoryzowanych. Takie działania miały na celu zwiększenie atrakcyjności miasta poprzez eliminację przecinających go barier skutkujących degradacją przestrzeni. Jednym z bardziej spektakularnych przykładów była rozbiórka drogi ekspresowej w Seulu w 2003 r. i zastąpienie jej czterokilometrowym parkiem ze sztuczną rzeką w miejscu dawnej rzeki naturalnej. Bardziej etapowe podejście widoczne jest w Birmingham, gdzie trasa obwodowa wokół śródmieścia została zlikwidowana z jednej strony, otwierając śródmieście poprzez ponowne udostępnienie przejść naziemnych i zdecydowane ograniczenie rozmiarów skrzyżowań.

W drugiej sesji Andrzej Szarata z Politechniki Krakowskiej przedstawił doświadczenia miast europejskich w zakresie stref ruchu uspokojonego. Podkreślił, że takie rozwiązanie często zwiększa, a nie zmniejsza przepustowość dzięki poprawie płynności ruchu. Innymi zaletami stref ruchu uspokojonego jest poprawa atrakcyjności przestrzeni, polepszenie warunków ruchu niezmotoryzowanych oraz ograniczenie ryzyka wypadków, w tym zwłaszcza poważnych.

Agnieszka Rogala z firmy TransEko omówiła doświadczenia Leicester w zakresie poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej w centrum miasta poprzez ograniczanie ruchu samochodowego oraz poprawę warunków ruchu pieszego. Jednym z bodźców do takich zmian były oczekiwania sieci handlowych co do poprawy jakości przestrzeni publicznej. W ramach modernizacji przestrzeni miejskiej w 2014 r. zlikwidowano wiadukt nad obwodnicą śródmiejską, zastępując go trasami pieszymi i rowerowymi na poziomie jezdni. Takie rozwiązania spotkały się z szerokim poparciem społecznym. Podobnie ograniczanie przepustowości ulic w centrum i przecinanie ich ciągłości w połączeniu z tworzeniem atrakcyjnej przestrzeni przyniosło korzyści dla miasta z punktu widzenia zwiększenia obrotów w handlu i podniesienia atrakcyjności turystycznej.

Tadeusz Kulpa z Politechniki Krakowskiej omówił ewolucję rozwiązań w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w centrum Krakowa, co wpływa na poprawę nie tylko warunków prowadzenia działalności gospodarczej, lecz również warunków ruchu pieszego, przez co wzrasta liczba

Kilka słów o IX konferencji "Miasto i Transport"

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 03, lipiec 2015 00:00

Dawid Kulpa

Odsłony: 695

użytkowników pieszych, w praktyce zwiększając przepustowość ulic. Tym samym terminem lepiej oddającym stan faktyczny od „*ograniczania ruchu*” jest „*otwieranie przestrzeni*” dla użytkowników. Najnowszym działaniem realizowanym w Krakowie jest wyprowadzanie ulic pieszych poza ścisłą Starówkę oraz przerywanie ciągłości ulicy obwodowej wokół niej dla samochodów. Po szerokich konsultacjach społecznych większość mieszkańców popiera takie rozwiązanie.

W dyskusji zwrócono uwagę na brak trwałego efektu budowy obwodnic i nowych tras mostowych na poprawę warunków ruchu w dużych miastach. Na skutek efektu ruchu wzbudzonego, rozbudowa infrastruktury drogowej potęguje problemy związane z przepustowością i zatłoczeniem ulic.

Analogicznie, zamykanie ulic lub zwężanie jezdni nie zwiększa w znaczący sposób korków, a sprzyja bardziej racjonalnemu doborowi środków transportu. Metaforycznie prawidłowość tę porównano do odkrycia, że ruch wewnątrz miasta nie jest cieczą (rozlewającą się po innych ulicach w przypadku zwężenia jednej z nich), a gazem, który może zostać skompresowany lub rozprężony, zajmując dostępną przestrzeń w sposób mniej lub bardziej efektywny.

W ostatniej prezentacji Tadeusz Bartosiński z Biura Drogownictwa i Komunikacji przedstawił założenia do zmian komunikacyjnych w centrum Warszawy opracowane na zlecenie urzędu miasta. Przewidziano w nich ograniczenie przekroju Alej Jerozolimskich i ulicy Marszałkowskiej oraz zwiększenie liczby przejść dla pieszych.

Kolejna konferencja „*Miasto i Transport*”, która odbędzie się w 2016 roku, będzie jej jubileuszową – dziesiątą edycją.

Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie