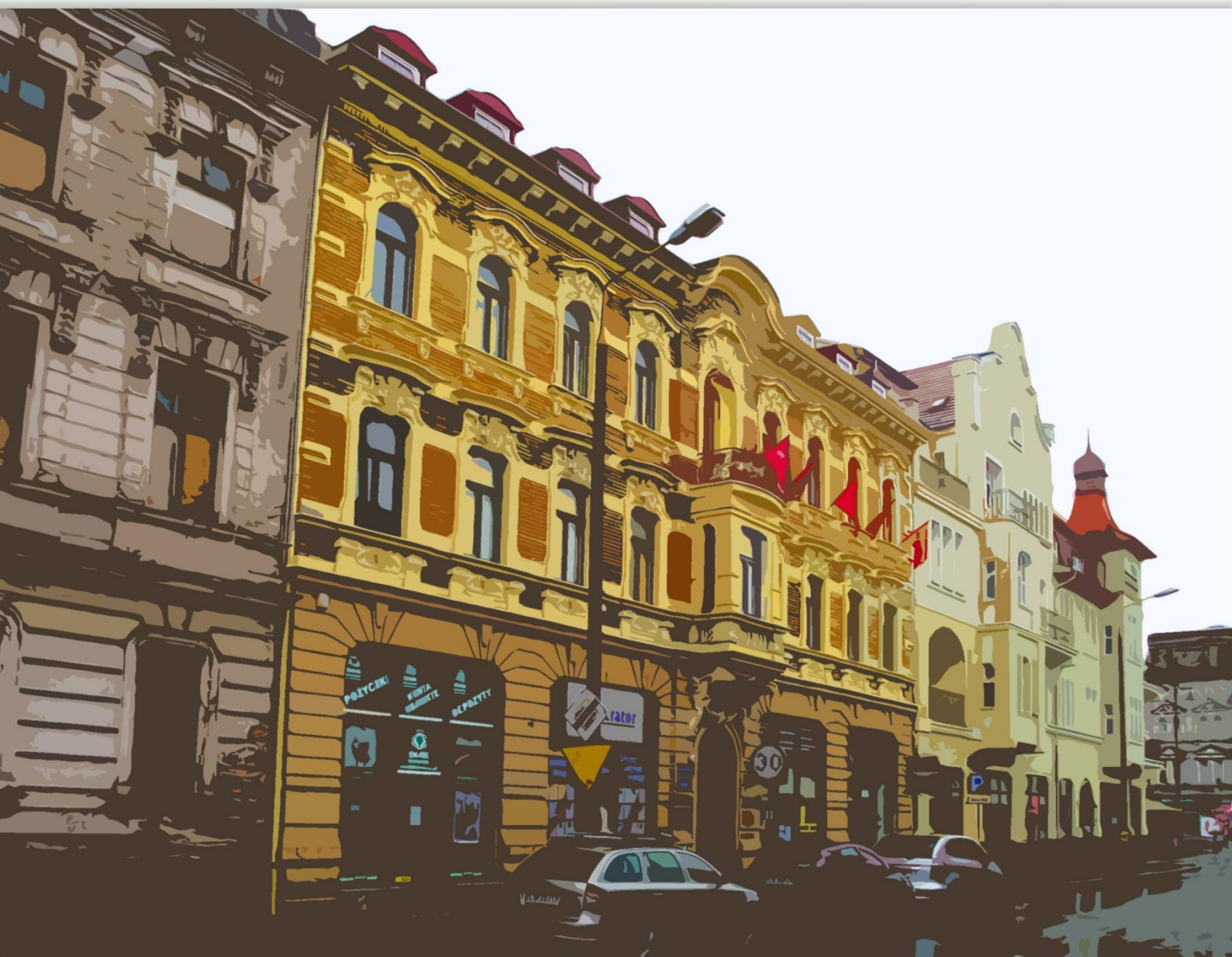


Mity o przebudowie ulicy Śniadeckich



Szymon Lachowski

Mity o przebudowie ulicy Śniadeckich

1. Pas rowerowy uniemożliwi przejazd pojazdów Straży Pożarnej i Pogotowia

- Szerokość pojazdu ratowniczego na bazie auta Mercedes-Benz Arctos na wyposażeniu Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej nr 1 KM PSP Bydgoszcz przy ul. Pomorskiej 16: **2,5m**.
- Szerokość ambulansu Mercedes-Benz Sprinter jeżdżącego w bydgoskim Pogotowiu Ratunkowym - **1,93m** – (razem z lusterkami)
- Szerokość autobusu Solbus SM 12 jeżdżącego na linii 67: **2,55m**
- Szerokość planowanego pasa ruchu **3,5m**
- Szerokość planowanego pasa rowerowego **1,5m**
- Długość planowanego miejsca postojowego (skośnie) **6m**
- Standardowa szerokość skrajni w poziomie – **0,5m** od krawężnika dla jezdni ograniczonej krawężnikami – ma znaczenie w przypadku montażu słupków wzdłuż krawężnika
- Średnia długość długiego pojazdu dostawczego DMC 3,5 tony – **5,5m**
- Łączna szerokość pas ruchu + pas rowerowy + opaska boczna skrajni + **0,5m** szerokości z miejsca postojowego to **6m**

W najgorszym wypadku samochód ciężarowy Straży Pożarnej będzie musiał ominąć autobus komunikacji miejskiej (co jest bardzo mało prawdopodobne, ponieważ autobus kursuje tam z niską częstotliwością co 12 min w szczycie, i 15-20min poza szczytem). Wzdłuż ulicy Śniadeckich kursuje tylko jedna linia, linia 67 obsługiwana przez firmę KDD Trans pojazdami Solbus SM 12 o szerokości 2,55m. Łączna szerokość pojazdów, które mają się minąć to 5,05m. W najgorszej sytuacji pojazdy te mają do dyspozycji 6m szerokości pasa drogowego. W takiej sytuacji pojazd Straży Pożarnej ominie stojący autobus bez większych trudnień, ewentualnie najedzie na krawężnik (mając do dyspozycji 0,5m skrajni między krawężnikiem a słupkiem).

Przeciwnie, doświadczenie pokazuje, że w polskich miastach, na ulicach posiadających pasy rowerowe karetki przejeżdżają sprawniej i szybciej niż na ulicach o tej samej szerokości posiadających tylko pasy ruchu. Przykładowo, na ulicy o szerokości 9m, gdzie są wyznaczone dwa pasy ruchu ogólnego o szerokości 3m oraz 2 pasy rowerowe o szerokości 1,5m jest zdecydowanie więcej potencjalnie wolnej przestrzeni, na którą mogą zjechać samochody ustępujące karetkom niż na ulicy o tej samej szerokości 9m gdzie wyznaczone są 3 pasy ruchu po 3m.

Nie jest to abstrakcyjny przykład. Taka sytuacja miała miejsce na ulicy Tamka w Warszawie. Obok ulicy Tamka, przy ul. Kopernika znajduje się Warszawski Szpital Dla Dzieci. Kiedyś 9 metrowa ulica Tamka posiadała 3 pasy ruchu. Przejazd karetki pogotowia w godzinach szczytu tą zakorkowaną ulicą był praktycznie niemożliwy. Obecnie ambulanse wjeżdżają w ulicę bez najmniejszych obaw, ponieważ auta błyskawicznie zjeżdżają na położone skrajnie pasy rowerowe

robiąc na środku miejsce dla karetki. Równie płynnie karetki przejeżdżają na sąsiedniej ul. Świętokrzyskiej gdzie również niedawno wytyczono pasy rowerowe.

Wniosek: zarzut jest bezpodstawny. Przeciwnie, dzięki pasom rowerowym ruch pojazdów uprzywilejowanych odbywa się płynniej i bez większych utrudnień, zwłaszcza w krytycznych godzinach szczytu.

2. Pas rowerowy ograniczy ruch pojazdów na ulicy, co spowoduje odpływ klientów

Projektowany kontrapas nie tylko nie zmniejszy, ale zwiększy dostępność punktów wzdłuż ulicy Śniadeckich dla pojazdów. Zostanie dodana relacja, której dotychczas nie było wcale – drugi kierunek dla rowerów w stronę Dworca Głównego przy zachowaniu wszystkich istniejących relacji. Przepustowość na skrzyżowaniach sterowanych sygnalizacją zmieni się nieznacznie przy jednoczesnym zwiększeniu dostępności lokali usługowo-handlowych dla innych relacji. Ilość pasów na ulicy Śniadeckich **NIE ULEGNIE ZMIANIE**. Jednocześnie należy zaznaczyć, że wiele badań pokazuje, że rowerzyści są znacznie lepszą grupą konsumencką niż kierowcy samochodów. Z uwagi na łatwość zatrzymywania i parkowania statystycznie znacznie częściej korzystają ze sklepów i lokali usługowych znajdujących się na ich codziennych trasach. Z powodu nieobciążenia budżetu kosztami utrzymania samochodu dysponują również większą ilością gotówki i faktycznie – statystycznie wydają więcej pieniędzy. Zatem dbanie o komfort rowerzystów chcących robić zakupy przy ulicy Śniadeckich jest zdecydowanie w interesie kupców.

3. Znacząco zostanie zmniejszona ilość miejsc parkingowych

Istnieje możliwość zwiększenia miejsc postojowych w bocznych uliczkach poprzez zmianę organizacji ruchu – obustronnie skośne (nawet kosztem zwężenia chodnika), prostopadle przy zmianie ulicy w jednokierunkową

4. Brak miejsca parkingowego bezpośrednio pod sklepem spowoduje odpływ klientów

To nie bezpośrednia bliskość miejsca parkingowego decyduje o atrakcyjności lokalu. W przyciągających tłumy galeriach handlowych odległość od miejsc parkingowych wynosi 300-800 metrów, a mimo to ludzie chętnie spędzają tam czas. Dlaczego? Przede wszystkim dlatego, że każdy drobny detal zachęca do spacerowania alejkami handlowymi. Rozstawienie ławek, szerokie trakty piesze, przeszklone witryny przez które widać klientów w środku sklepu - to wszystko jest celowo i starannie zaplanowane, by ludzie chcieli spędzać tam czas.

5. Tylko zwiększanie liczby pasów ruchu i miejsc parkingowych gwarantuje napływ klientów, jakość infrastruktury pieszej jest nieistotna.

Po pierwsze samochodem jeździ tylko część klientów. W Bydgoszczy rozkład (modal split 2010rok) wygląda następująco: 41% samochodem, 30% komunikacją publiczną, 29% piechotą, 1% rowerem. Ilość miejsc parkingowych jest istotna, ale nie najważniejsza. Najważniejsza dla napływu klientów jest przyjazność ulicy dla pieszych. Jest to czynnik znacznie ważniejszy niż obecność udogodnień rowerowych czy samochodowych.

Stąd wynika sukces centrów handlowych – są to szerokie alejki zrobione na podobieństwo idealnych miejskich uliczek handlowych, gdzie piesi mogą poruszać się wygodnie i bezpiecznie całą szerokością ulicy. Brak tam hałasu, spalin czy poczucia zagrożenia związanego z bezpośrednią bliskością ruchu samochodowego o dużym natężeniu.

Wiele prac naukowych na ten temat napisał profesor **Jan Gehl** – jeden z największych, najbardziej cenionych na świecie współczesnych urbanistów. Jako jeden z pierwszych wziął na warsztat tematykę miasta przyjaznego ludziom. Gruntownie przeanalizował starożytne, średniowieczne, renesansowe i współczesne układy miejskie, ulice, place i odkrył, dlaczego stare miasta są tak przyjazne mieszkańcom. Ukuł określenie „miasta w ludzkiej skali”. Pomagał w transformacji wielu głównych ulic Nowego Jorku – gdzie dzięki ograniczeniu ruchu samochodowemu i przeznaczeniu odzyskanej przestrzeni na przestrzeń przyjazną ludziom tętni teraz życie – np. Times Square czy Broadway

W Warszawie w swoim bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonują dwie ważne ulice. Wspomniana ulica Świętokrzyska przeszła radykalną metamorfozę. Dawniej był to zwykły ściek komunikacyjny przecinający Trakt Królewski. Po dwa pasy ruchu w każdą stronę a obok – identycznej szerokości – parking ciągnący się przez całą długość od Marszałkowskiej do placu Powstańców Warszawy. Przy okazji budowy II linii metra i zamknięcia ulicy na kilkuletni okres poddano ją zdecydowanym zmianom. Zlikwidowano po jednym pasie ruchu, zostawiając zwykłych rozmiarów jezdnię 1x1, wyznaczono pasy rowerowe po bokach, a cały szeroki parking po jednej stronie (szerokości 20m) zamieniono w deptak dostępny wyłącznie dla pieszych. Oczywiście po tak długim, trzyletnim, okresie całkowitego zamknięcia (w trakcie którego wiele lokali po prostu upadło lub przeniosły się w inną lokalizację) po ponownym oddaniu ulicy do ruchu po deptaku hulał wiatr, natomiast korki wróciły błyskawicznie. Ale po upływie kilku lat dzięki gigantycznej poprawie infrastruktury pieszej obecnie coraz wyraźniej rozwija się, otwierają się kolejne lokale, coraz więcej warszawiaków chętnie się tam pojawia.

Natomiast 500 m dalej biegną Aleje Jerozolimskie. Jeszcze kilkanaście lat temu to było ekskluzywne miejsce, o czym świadczili tamtejsi najemcy. Teraz to ściek komunikacyjny z szeroką na 8-10 pasów jezdnią, wydzielonym torowiskiem po

środku i gęsto upakowanymi prostopadłymi miejscami postojowymi po bokach. A obok jezdni? Pustostany, „Chińczyk”, kebab, ciucholand. To ulica dla nikogo. Najlepiej tam się czują firmy wynajmujące powierzchnię pod reklamy. Jak przy autostradzie

Łódź, ulice 6 sierpnia, Piramowicza, Knychalskiego, Lindleya, Składowa, Traugutta, Zacisze.

Woonerf (z niderlandzkiego: ulica do mieszkania, robocze tłumaczenie „podwórzec miejski”). Boczne uliczki od głównej ulicy handlowej Łodzi – Piotrkowskiej były przeciętnymi, zapuszczonymi ulicami z wąskimi krzywymi chodnikami i wielkimi połaciami jezdni. W ramach budżetu obywatelskiego przebudowano ulicę 6 sierpnia. Sukces przebudowy okazał się tak wielki, że łódzki odpowiednik ZDMiKP sam z siebie wyszedł z inicjatywą przebudowy kolejnych ulic poprzecznych do Piotrkowskiej i innych. Należy zauważyć, że łódzkie woonerfy tętnią życiem, są pełne ludzi, restauracje notują rekordowe zyski, pomimo że samo miasto jest stosunkowo biedne i ma opinię zapuszczonego.

Na zdjęciach widać wyraźnie, jak istotne jest dobre zaprojektowanie zieleni:



Ulica 6 sierpnia w Łodzi. Rewelacyjny przykład transformacji ulicy na przyjazną pieszym



Łódź, Ulica 6 Sierpnia



Łódź, ulica Piramowicza

Łódź
ulica 6 Sierpnia

08.04.2014

29.06.2014





Warszawa, Krakowskie Przedmieście przed przebudową, którą przeprowadzono w 2008 roku



Warszawa, Krakowskie Przedmieście po przeprowadzeniu kompletnej przebudowy



Łódź, ulica Lindleya



Łódź, ulica Lindleya

6. Ulica Długa i Dworcowa upada przez brak samochodów

Statystyki pokazują, że ulica Długa odżywa a nie upada. Niedawno po raz pierwszy od dawna ilość wynajętych lokali na ulicy Długiej przewyższyła liczbę lokali pustych. Co kilka miesięcy przy tej ulicy powstaje nowy lokal. Upadek Długiej nie był spowodowany ograniczeniem ruchu samochodowego, a obecnym w całym kraju zjawiskiem „zachłystnięcia” się Polaków zakupami w wielkopowierzchniowych centrach handlowych. Dzięki ograniczeniu ruchu na ulicy Długiej ma ona szansę stopniowo odżyć. Natomiast w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Długiej zawsze istniał duży parking, obecnie wielopoziomowy. Po wprowadzeniu jasnego podziału na strefę dostępną samochodom – Pod Blankami i strefę dostępną tylko pieszym – ulica Długa – istnieje szansa przyspieszenia pozytywnych zmian na ulicy Długiej.

Przypadek ulicy Dworcowej na pewno nie wiąże się z zbyt małą ilością samochodów. Przeciwnie, potwierdza podnoszone tutaj argumenty o wiodącej roli jakości infrastruktury pieszej oraz boleśnie udowadnia, że uspokajanie ruchu nie jest celem samym w sobie, ale jedynie środkiem do celu, jakim jest zwiększenie przyjazności ulicy pieszym. Chodniki nie zostały odpowiednio zabezpieczone przed nielegalnym parkowaniem. W efekcie kierowcy nielegalnie zostawiają swoje samochody często nie przestrzegając choćby 1,5m szerokości chodnika. Spacerowanie po takiej ulicy, będąc wcisniętym między ścianę kamienicy a nielegalnie parkujące samochody, za którymi pędzą inne samochody – to na pewno nie należy do przyjemności. Zatem co udało się osiągnąć na Dworcowej? Utrudnić życie kierowcom a jednocześnie w bardzo niewielkim stopniu lub wcale poprawić sytuację pieszych. Rewitalizacja ulicy Dworcowej została przeprowadzona źle. Zabezpieczenie i wyegzekwowanie prawidłowego parkowania przy pomocy słupków może jednak uratować sytuację. Pomocne może również okazać się zwiększenie liczby miejsc parkingowych w bocznych uliczkach.

Jednak trzeba mieć świadomość, że wg statystyk potrzeba około 3-5 lat, aby wprowadzone zmiany w przestrzeni publicznej zaczęły przynosić widoczne rezultaty. Zmiany w obrębie Starego Miasta są za małe i zachowawcze, aby stworzyć przestrzeń prawdziwie przyjazną pieszym. Obecnie spacerując ulicą Długą trzeba cały czas nasłuchiwać czy nie nadjeżdża samochód. Ważne jest wyraźne zdefiniowanie strefy dostępnej dla samochodów i strefy dostępnej tylko dla pieszych i rowerzystów. Ulica Pod Blankami, początkowy odcinek Długiej i plac Kościeleckich mogą doskonale spełniać rolę zaplecza parkingowego dla ulicy Długiej, natomiast sama Długa, razem z uliczkami wokół Starego Rynku, powinny zostać całkowicie zamknięte dla ruchu samochodowego z wyjątkiem ograniczonych miejsc, gdzie mogłyby wjeżdżać taksówki. Aby pieszy chciał pojawić się na ulicy i spędzać na niej czas musi przede wszystkim czuć się na niej bezpiecznie i przyjemnie. Hałas, spaliny i bezpośrednie sąsiedztwo szybko jadących aut na pewno w tym nie pomagają. Może pomóc za to poprawienie małej architektury oraz zwiększenie ilości zieleni – nie tylko w donicach, ale również nasadzeniami drzew.

7. Zwiększanie liczby samochodów to trend europejski, gonimy w nim Europę i nie da się już go zatrzymać

W 2013 r wskaźnik motoryzacji w Bydgoszczy wyniósł 622 samochody na 1000 mieszkańców i był wyższy niż w Warszawie (600 samochodów na 1000 mieszkańców) oraz znacznie wyższy niż średnia UE (484 samochodów na 1000 mieszkańców). Zwiększanie liczby samochodów jako nieodwracalny trend to popularny wśród wielu kierowców mit. W europejskich stolicach walczy się o zmniejszenie liczby samochodów, pomimo że ich wskaźnik motoryzacji jest znacznie niższy niż w Bydgoszczy. Dla porównania – w Berlinie jest 320 samochodów/1000 mieszkańców, w Wiedniu 390 samochodów/1000 mieszkańców, a w Frankfurtce 440 samochodów /1000 mieszkańców i maleje. Wiele europejskich metropolii aktywnie walczy o zmniejszenie ilości samochodów a nawet całkowitą ich eliminację z obszaru śródmieścia. I tak niemiecki Hamburg do 2034 roku ma zamiar całkowicie zlikwidować indywidualną komunikację samochodową i stać się miastem car-free. Oslo do 2019 roku chce całkowicie wyeliminować prywatne samochody z obszaru śródmieścia. Identyczny plan do 2017 roku zamierza zrealizować Dublin. Większe lub mniejsze restrykcje dla aut, zwłaszcza w obrębie śródmieścia planują również Paryż, Bruksela, Helsinki, Kopenhaga czy Madryt. Jednocześnie miasta te zdecydowanie promują i inwestują w komunikację rowerową, zbiorową oraz jakość infrastruktury pieszej (Berlin niedługo osiągnie 20 procentowy udział komunikacji rowerowej, Kopenhaga w centrum w godzinach szczytu osiąga 50 procentowy udział komunikacji rowerowej).

Wniosek: europejski trend jest dokładnie odwrotny – zdecydowane restrykcje dla prywatnych samochodów i ograniczenie komunikacji samochodowej do niezbędnego minimum.

Podsumowanie

Dla lokali handlowych najbardziej zabójcze są propozycje zgłaszane przez same osoby obecne na spotkaniu (przedstawiające się jako reprezentujące interes kupców przy ulicy Śniadeckich). Zwiększenie liczby pasów ruchu do dwóch, zwężenie chodników do 1,5 metra (taki postulat padał podczas spotkania) oraz maksymalne wykorzystanie przestrzeni na miejsca parkingowe dla samochodów spowoduje jeszcze głębszy regres i odpływ klientów. **Aby zabezpieczyć interesy osób prowadzących działalność przy ulicy Śniadeckich konieczne są zmiany całkowicie przeciwne.** Bezsprzecznie absolutnie najważniejsze jest zadbanie o jakość infrastruktury pieszej – aby ulica była przyjazna osobom spacerującym i robiącym zakupy na niej. Przyjazność dla pieszych to warunek absolutnie *sine qua non* atrakcyjności ulicy Śniadeckich dla klientów, nawet jeśli ma się to odbyć kosztem komunikacji samochodowej, rowerowej czy publicznej. Czynnikiem decydującym o tym jest ilość zieleni (stąd propozycja nasadzeń drzew), szerokie i wygodne (3-4m – więc zdecydowanie więcej niż obecny projekt, który przewiduje miejscami zwężenie aż do 2m – uczyni to większą szkodę prowadzeniu handlu przy Śniadeckich niż cokolwiek innego) chodniki zabezpieczone słupkami

przed nielegalnym parkowaniem, prawie całkowite przeniesienie parkowania w boczne uliczki z zostawieniem kopert dla niepełnosprawnych i dostawców oraz gęsto zlokalizowane bezpieczne przejścia dla pieszych i mała infrastruktura (ławki, latarnie). Następną w kolejności jest **infrastruktura rowerowa**. Rowerzyści są pożądanymi klientami z uwagi na dużą mobilność i większy potencjał nabywczy przy tych samych zarobkach (ich budżety nie są obciążone kosztami komunikacji zbiorowej a zwłaszcza utrzymania samochodu). Dla zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury rowerowej konieczne jest wyznaczenie pasów rowerowych w obu kierunkach, zaplanowanie stojaków rowerowych oraz stacji roweru miejskiego. Kolejna w hierarchii ważności jest jakość **infrastruktury dla komunikacji zbiorowej**. Infrastruktura dla zbiorokomu jest na trzecim miejscu tylko i wyłącznie z powodu małej częstotliwości kursowania autobusów po ulicy Śniadeckich (tylko jedna linia, przez większość dnia w takcie 15-20 minutowym). Dla zapewnienia jej odpowiedniej jakości konieczne jest odpowiednio gęste umieszczenie przystanków (max 400m w sieci miejskiej wg zaleceń unijnego projektu PROCEED, Politechnika Krakowska zaleca 250-400m w centrum), obecnie 700m oraz zaprojektowanie wygodnych przystanków, np poprzez podwyższenie peronu i zastosowanie krawężników typu Kassel. Dla komunikacji samochodowej najważniejsze jest zapewnienie ilości miejsc postojowych w bocznych uliczkach.