Drogowcy tak zaprojektowali drogi przy nowym dworcu kolejowym, że dla pieszego dojście z tramwaju na pociąg będzie torem przeszkód: schody, tunel, schody Ten zły projekt trzeba zmienić.

Podczas zeszłorocznego niemieckiego obywatelskiego kongresu transportowego w Trewirze byłem wśród zaproszonych gości, którzy dokonywali uroczystego zasypywania przejścia podziemnego w okolicach słynnej Porta Nigra. Sypiąc ziemię, miałem nadzieję, że to koniec epoki, w której pieszych traktuje się jako przykry dodatek do miasta. Niestety, myliłem się. W Poznaniu nie tylko nie myśli się o likwidacji istniejących przejść podziemnych, ale co gorsza planuje się nowe, tak jakby władze miasta były kompletnie nieświadome know-how zachodnioeuropejskich aglomeracji.
Nadzieję, że w Poznaniu może być jednak inaczej, dawała sprawa przebudowy ul. Roosevelta. Mimo zapowiedzi, planowany od lat tunel przy przystanku Most Dworcowy nie powstał! Warunki ruchu pieszego tam są nadal fatalne – wąskie przejścia dla pieszych, miniaturowe wysepki do oczekiwania na przebłysk zielonego światła. Nie pogorszono ich jednak jeszcze bardziej, spychając pieszych do podziemi, co planowano zrobić za pomocą wąskich schodów. Zabrakło miejsca i pieniędzy. W planach zostało jedynie przejście pod rondem Kaponiera, ale je usprawiedliwia planowana budowa przedłużenia szybkiego tramwaju. Choć uważam, że na powierzchni należałoby i tak wykonać równoległe przejścia.
Nowe przejście podziemne zaplanowano jednak w związku z przebudową ronda Rataje. Tam drogowcy planują pozbyć się problemu niezmotoryzowanych, spychając ich pod ziemię. Inwestycja ma niestety szanse realizacji w najbliższych latach, wraz z planowanym centrum handlowym. Nieśmiertelna jest też koncepcja oczyszczenia ulic z pieszych przy skrzyżowaniu Królowej Jadwigi, Półwiejskiej i Dolnej oraz Górnej Wildy, choć na razie jest poza możliwościami finansowymi.

Brudno, niebezpiecznie, drogo

Poznańscy urzędnicy chcą budować nowe przejścia podziemne niezależnie od dotychczasowych doświadczeń. Nie chodzi tu już o sam fakt, że piesi głosują nogami i omijają ulice z przejściami szerokim łukiem (np. wybierając most Teatralny zamiast Uniwersyteckiego), albo łamiąc przepisy, starają się przechodzić górą (np. przez ul. Dworcową). Ważniejsze wydają mi się wyniki kontroli Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego z lat 2010-2011. Pokazały one, że spośród 27 skontrolowanych podziemnych przejść 14 jest w złym stanie technicznym! Paleta zarzutów była bardzo szeroka, od uszkodzonych schodów po przeciekające sufity.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Usprawiedliwienia, że to wynik charakterystycznych dla Poznania zaniedbań w zakresie ruchu pieszego, są nietrafne. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze w Warszawie prowadzi monitoring stanu przejść podziemnych i tam – mimo dużo większych nakładów na utrzymanie – sytuacja jest niewiele lepsza. Obserwacje ze stolicy zbijają też argumentację, że za pomocą wind przejścia można uczłowieczyć. W rzeczywistości ponad połowa wind przy stołecznych przejściach jest niesprawna, miasto ponosi wielomilionowe nakłady na ich utrzymanie i konserwację, a w newralgicznych miejscach – także na ochronę. Kwoty potrafią przekraczać 200 tys. zł na roczne utrzymanie jednej windy! Bardzo kosztowna jest więc nie tylko budowa przejść podziemnych, ale również ich utrzymanie.
Ironią losu jest fakt, że podczas gdy miasto planuje wydawać ogromne kwoty na budowę kolejnych przejść podziemnych, prezydent Poznania Ryszard Grobelny w filmie Związku Miast Polskich informuje, że bez zwiększenia udziału samorządów w podatkach naszego miasta nie będzie stać m.in. na remont chodników. Co więc powiedzieć o remontach wind czy cieknących sufitów przejść podziemnych?

[mc4wp_form id=”84″]

Autostrada zamiast przestrzeni publicznej

Najbardziej bulwersujący jest zamiar budowy tunelu dla pieszych przy nowym dworcu kolejowym. Główne wyjścia z dworców zawsze są wizytówkami miast, dlatego zazwyczaj są przykładem wysokiej jakości przyjaznych pieszym przestrzeni publicznych. Jednak przedstawiony przez Zarząd Dróg Miejskich projekt przebudowy układu komunikacyjnego w okolicach nowego dworca to odwołanie do najgorszych wzorców miasta dla samochodów. Zakłada maksymalne ułatwienia dla kierowców przy jednoczesnej marginalizacji pozostałych użytkowników ulic. Planowane są monstrualne poszerzenia ulic, nawet kosztem uszczuplenia parku Marcinkowskiego i chodników.
Szczególnie jednak uderza zakładana w projekcie jakość ruchu pieszego. Podczas gdy promienie łuków ulic – skądinąd miejskich – przywodzą na myśl promienie zjazdów z autostrady, pieszym maksymalnie wydłuża się drogę, zmuszając do pokonywania ul. Matyi w tunelu oraz znacznie odsuwając przejścia od osi jezdni w większości pozostałych przypadków.
W związku z rozbudową ul. Matyi do czterech pasów ruchu po północnej stronie (bliższej ścisłemu centrum) zlikwidowany ma zostać istniejący chodnik. Brak chodnika był natomiast pretekstem do likwidacji przejścia przez ul. Matyi przy ul. Przemysłowej. Zdrowi piesi, idąc z Wildy do centrum, będą więc mieli wybór: tunel

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

przy nowym dworcu albo przy ul. Niezłomnych. Niepełnosprawnym zostanie kilkaset metrów jazdy na wózku do Towarowej. Droga rowerowa planowana jest, podobnie jak chodnik, tylko po południowej stronie Matyi. Ze względu na prawny nakaz korzystania z niej, przy tak szerokiej arterii stanowić to będzie bardziej szykanę niż udogodnienie. Bo przedostanie się na drugą stronę tak szerokiej ulicy nie jest łatwe. Projekt ZDM jest antymiejski. Brak wygodnych dróg dojścia osłabia atut dworca, jakim jest jego lokalizacja blisko centrum i targów. Zaplanowany układ drogowy zakłada destrukcję tkanki urbanistycznej: miejsce ewentualnych budynków nadających obszarowi śródmiejski charakter zajmują ronda, ślimacznice i dublujące się drogi.

Najlepszy – przystanek przed wejściem

Optymalnym rozwiązaniem z punktu widzenia ruchu pieszego oraz wygody pasażerów jest lokalizacja przystanku na moście Dworcowym, vis-a-vis głównego wejścia do dworców PKP i PKS. Takie rozwiązanie umożliwi najwygodniejsze dojście do dworca i będzie świadectwem poważnego traktowania integracji transportu miejskiego z kolejowym i autobusowym. Pozwoli również na naprawę błędów urbanistycznych wynikających z powstającej pod presją Euro2012 koncepcji dworca kolejowego i przedłużenia PST: miasto przybliżyło tramwaj do dworca, dworzec natomiast oddalił się od tramwaju.
Gdy odcinek szybkiego tramwaju do dworca będzie gotowy, nazwa Poznań Główny obejmować będzie pięć dworców: nowy, stary, zachodni, letni i PST. Przejście pomiędzy nimi wymagać będzie wiele wysiłku (np. między peronem 4a a 4b jest ok. 700 m) i konieczności poruszania się na trzech poziomach (nowego dworca, starego i peronów oraz tunelu pod torami).
Przez pryzmat tego chaosu warto spojrzeć na plan budowy przystanku tramwajowego przy narożniku ulic Matyi i Towarowej, gdzie mieliby wysiadać jadący na dworzec. Według projektu ZDM pasażer zmierzający z tramwaju na dworzec będzie musiał przejść ok. 300 m, trzykrotnie pokonać schody i raz pasy. W przypadku odstąpienia od przejścia podziemnego, droga skróci się do ok. 200 m i jednej zebry. Natomiast zdecydowanie najlepsza jest lokalizacja przystanku przed wejściem na dworzec. Droga dojścia skróci się do kilkudziesięciu metrów, a w przyszłości będzie można pomyśleć o zadaszeniu, pozwalającym na dojście od tramwajów do pociągów suchą nogą.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Planują miasto pod pojazdy

Dr Andreas Billert, związany także z Poznaniem specjalista w dziedzinie rewitalizacji miast, podczas jednego ze swoich wykładów mówił, że 'przejście podziemne jest w tej chwili synonimem pradawnego pomysłu epoki industrialnej, w której uważano, że planowanie miasta to planowanie dróg dla samochodów’. W tym zdaniu jest świetne wyjaśnienie, dlaczego projekt układu komunikacyjnego przy dworcu jest tak absurdalny. Po prostu piesi przy planowaniu ulic są traktowani marginalnie. Nie są uwzględniani w komputerowych programach, służących do symulacji natężenia ruchu, tzw. modelowania. W Poznaniu do tych programów wprowadza się tylko dane o ruchu samochodowym oraz tramwajów i autobusów. W konsekwencji tych założeń przestrzeń uliczna w maksymalnym stopniu uwzględnia potrzeby samochodów i komunikacji publicznej. Pieszym (pasażerom tych tramwajów i autobusów!) czy rowerzystom zostają ochłapy, co widać w sąsiedztwie dworca na przebudowanej niedawno ul. Roosevelta.
Prof. Jan Gehl z Danii, światowy guru projektantów miast, którego notabene władze Poznania mają zaprosić z wykładami, w filmie dokumentalnym Contested Streets wyraźnie mówi, iż 'wydziały transportu w miastach gromadzą dane, wszystko wiedzą, ale jeśli chodzi o pieszych, to większość miast nie ma jakiejkolwiek wiedzy o ich potrzebach i zachowaniach, stąd też we wszystkich analizach i projektach uwzględniają tylko ruch samochodowy, nie dostrzegając konsekwencji dla pieszych’. Tak było w Kopenhadze, Nowym Jorku czy innych miastach, które przyszło duńskiemu urbaniście rewitalizować – wszędzie ten sam mit założycielski.
Ofiar tego myślenia w Poznaniu jest więcej. Wystarczy spojrzeć na ul. Św. Marcin. Brak przystanku tramwajowego przy ul. Ratajczaka wprawdzie poprawia przepustowość dla samochodów i przyspiesza przejazd tramwaju, ale w zamian za to obszar ten jest dla pasażerów MPK nieatrakcyjny. Pierwsze sklepy zaczęły pustoszeć właśnie tam. A tramwaj przemyka bez zatrzymywania się na przystankach przez obszar o dużym potencjale handlowym. Podobnie, jeśli czarny scenariusz się zrealizuje, przemykać będzie obok głównego wejścia na dworzec PKP i PKS, a w media informować będą, że 'pasażerowie wolą stare dworce’.
Tymczasem dziś w USA i Europie Zachodniej największym problemem przy projektowaniu nowych linii jest rozmieszczenie przystanków. Każdy właściciel nieruchomości chce mieć go jak najbliżej.
Programy do modelowania ruchu tych związków logicznych nie dostrzegają. Komputer nie zastąpi więc solidnej wiedzy urbanistycznej, ani wypływających z niej decyzji politycznych. Władze miasta muszą wprost odpowiedzieć, czy chcą zrównoważonego transportu, czy też wolą brnąć w modernistyczną wizję miasta dla

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

samochodów, łudząc się, że choć nie udało się to na bogatym Zachodzie, to uda się w mniej majętnym Poznaniu?
Częściowo już odpowiedziały, bo na Bukowskiej i Grunwaldzkiej oraz na węźle w Antoninku wybudowano bezkolizyjne skrzyżowania z nieistniejącą III ramą, a nie wydano tych środków np. na remonty chodników czy rozbudowę sieci tramwajowej.

To da się jeszcze poprawić

W mojej ocenie Poznań, wbrew doświadczeniom innych miast, dąży do zaspokojenia potrzeb przede wszystkim jednej z grup użytkowników przestrzeni miejskiej – kierowców. Świadczą o tym liczne fakty. Z projektu unijnego na odnowę infrastruktury transportu publicznego zrealizowano przede wszystkim te projekty, które przyniosły wymierne korzyści kierowcom. Zrezygnowano z pewnych pieniędzy unijnych na tramwaj do stacji Poznań-Wschód, a zabiega się o środki na rozbudowę węzła drogowego Naramowicka-Lechicka. Projekt ulic wokół dworca wpisuje się w tę narrację.
Niezależnie od tego, i to raczej prędzej niż później, przejście podziemne przy dworcu i wiele innych, wzorem zachodnich odpowiedników, będzie zasypywane. Poszerzane będą chodniki, a przystanki przesuwane? Szkoda tylko zmarnowanego czasu i pieniędzy podatników, a także nadszarpniętego wizerunku miasta w prestiżowym obszarze, jakim powinien być dworzec i jego okolica. Lepiej dla Poznania byłoby przemyśleć układ komunikacyjny przed dworcem od nowa, biorąc pod uwagę słowa prof. Gehla: 'jeżeli bym miał coś poradzić innemu miastu, to traktować pieszych i rowerzystów poważnie, tak poważnie jak zwykliśmy traktować samochody.’

Źródło: Gazeta Wyborcza. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].