

W szczecinie trwa debata o wprowadzeniu jednokierunkowego ruchu na ul Jagiellońskiej. Czy taka zmiana ma sens, pytamy specjalistę w dziedzinie planowania miast i transportu. W latach 2009-2011 Michał Beim był stypendystą Fundacji im. Alexandra von Humboldta w Instytucie Mobilności i Transportu Politechniki w Kaiserslautern. Jest ekspertem Instytutu Sobieskiego, adiunktem na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu

### **Czy polskie miasta idą tropem tych z zachodniej Europy, gdzie przebudowuje się przestrzeń publiczną, ogranicza ruch aut w centrum, stawia na pieszych, rowerzystów, komunikację miejską?**

Tak się dzieje coraz częściej. Właśnie rozmawiałem z dziennikarzami z Wrocławia. Tam planuje się przekształcenie dwujezdniowej ulicy Kazimierza Wielkiego w jednojezdniową. Tak, by było więcej miejsca dla pieszych i rowerzystów. W Poznaniu też planuje się ograniczanie ruchu w centrum, podobnie jest w Olsztynie. Świetnie znanym przykładem jest warszawski Nowy Świat, chociaż oczywiście trudno inne polskie miasta porównywać ze stolicą. Przykładów jednak nie brakuje, taki jest trend. Samorzady dostrzegły, że to jedyny sposób, by uratować handel przy śródmiejskich ulicach. Niestety nasze miasta są liderem, jeśli chodzi o powierzchnię galerii handlowych ulokowanych w centrach. Te galerie są jamochłonami, które wciągają klienta, ładują mu zakupy i spychają na parking. Ratunkiem dla śródmiejskich ulic jest dziś ograniczenie na nich ruchu samochodowego.

Leave this field empty if you're human:

### **Ograniczenie czy zamknięcie?**

Ograniczenie. Tyle należy zrobić w pierwszym etapie. Nie można ich od razu całkowicie zamykać dla ruchu, bo to spotka się także z dużym oporem społeczeństwa. Takie ograniczenie ruchu ma wyeliminować tranzyt, ale z drugiej strony umożliwić dojazd.

### **Jak to w praktyce może wyglądać?**

Na przykład poprzez wprowadzenie strefy 30, gdzie prędkość samochodów ograniczona jest właśnie do 30 kilometrów na godzinę, zabranie jednej z dwóch jezdni, ułatwienie pieszym pokonywania jezdni, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, ale koniecznie z utworzeniem kontrapasa dla rowerów, poszerzenie chodników. Za takimi działaniami musi pójść jednak także przemiana przestrzeni publicznej – bo o to w tym wszystkim chodzi. Decydując się na

zmianę organizacji ruchu, trzeba pamiętać, że musi być wykonany kolejny krok. Muszą być równe chodniki, dobrze, by była zielen, ławki, stojaki na rowery itp. Warto też zdecydować się na rozwiązania, które jeszcze w Polsce nie są zbyt popularne takie jak specjalne miejsca parkingowe przeznaczone tylko dla samochodów dostawczych.

### **Projekt zmiany organizacji ruchu na ul. Jagiellońskiej w Szczecinie takie miejsca przewiduje.**

To bardzo dobry pomysł, który się naprawdę sprawdza. Oczywiście jeśli założymy, że korzystający z nich postępują uczciwie, czyli nie wkładają za szybę kartki z napisem „Zaopatrzenie”, wybierając się na osiem godzin do pobliskiego biura. Takie miejsca są np. dla kurierów dostarczających przesyłki, samochodów dostarczających zaopatrzenie do sklepu. Jeśli na ulicy jest lub ma być komunikacja miejska, warto pomyśleć o ustawieniu przy przystanku mapy ulicy z zaznaczonymi miejscami, w których są sklepy poszczególnych branż. To rozwiązanie znane z galerii handlowych można przenieść także na śródmiejską ulicę.

### **Część osób twierdzi, że takie śródmiejskie ulice i tak się nie sprawdzą, bo uznane marki znajdują miejsce w galeriach handlowych, że może zamiast sklepów powinna być tylko gastronomia i rozrywka.**

To, jakie będą sklepy na danej ulicy, trzeba zostawić rynkowi. Niech będzie także kebab czy ciuchbuda. Oferta wynika z zasobności mieszkańców. Cóż z tego, że będziemy chcieli mieć przy ulicy najdroższe salony, skoro nie będzie klientów i chętnych do prowadzenia tego typu placówek. Miasto może natomiast wpłynąć na charakter ulicy i jej ofertę, jeśli ma przy niej jakieś swoje lokale na wynajem. Może wówczas zdecydować, że wynajmie je z preferencyjną stawką, jeśli ktoś zechce otworzyć np. antykwariat.

### **W czasie dyskusji o przyszłości ulicy Jagiellońskiej jeden z handlowców stwierdził, że klienci nie potrzebują szerokich chodników.**

To po prostu nieprawda. Przecież jeśli pieszy musi swoją uwagę skupić na tym, by precyzyjnie się między innymi pieszymi, ścianą kamienicy i samochodami, to gdzie w tym jest miejsce i czas na to, by zerknąć na witryny? Nie ma i nie będzie prężnie działającej ulicy handlowej z wąskimi, zastawionymi samochodami chodnikami.

Źródło: Gazeta.pl. [Czytaj dalej...](#)