

METRO ZAMIAST TRZECIEJ RAMY?

Pieniądze potrzebne na budowę III ramy komunikacyjnej pozwoliłyby na budowę w Poznaniu przynajmniej 19 km metra – piszą dr Michał Beim i dr inż. arch. Bogusz Modrzewski*

Poznańską debatę nad planowaniem przestrzennym i transportem cechuje przede wszystkim dogmatyka. Z pewną regularnością na łamach poznańskich mediów pojawiają się mniej lub bardziej absurdałne pomysły wielomilionowych inwestycji, które miałyby być odium na całe zło najwyraźniej niekontrolowanego rozwoju miasta - swoistym wunderwaffe w walce z korkami. W ostatniej dekadzie był to m.in. tunel pod Jeziorem Maltańskim czy fudżibana, a ostatnio III rama. Głoszący te prawdy uważają, że nie mogą one podlegać krytyce ani dyskusji, choć żaden z nich nie potrafi przeprowadzić przekonującego dowodu, który by je potwierdzał. Obawiamy się, że podobnie jest również z budową III ramy, a tym bardziej z tezą, że szacowana na ponad dziewięć miliardów złotych inwestycja będzie dla miasta żłą złą przynoszącą krociowe zyski. W tym przekonaniu utwierdza nas fakt, że Stowarzyszeniu „My Poznaniacy” Urząd Miasta odmówił możliwości zapoznania się z analizą głoszącą o ogromie korzyści z faktu budowy „obwodnicy” i zaciągnięcia przez miasto kredytu na kilkadziesiąt lat. Stało się to pomimo ustawy o dostępie do informacji publicznej.

Na wstępie należałoby sprostować (pojawiająca się również na łamach „Gazety”) informację, że III rama ma być obwodnicą miasta. To nie tak: tę rolę pełnić ma układ dróg krajowych budowanych i finansowanych przez państwo. Rama ma natomiast zapewnić szybkie przemieszczanie się pomiędzy dzielnicami.

Zwolennicy budowy III ramy głoszą, że ona jest niezbędna do obsługi Euro 2012. Tymczasem podczas podobnej imprezy - Mundialu 2006 w Niemczech, w niektórych miastach na stadiony nawet 90 proc. kibiców przybywało transportem publicznym! W Berlinie S-Bahn zapewnił możliwość dowozu na stadion nawet 30 tys. kibiców w ciągu godziny, a metro - 18 tys. Przygotowane na tę imprezę dodatkowe parkingi dla samochodów osobowych i autobusów okazały się zdecydowanie na wyrost. Transport publiczny odgrywał również dominującą rolę w dowozie setek tysięcy kibiców do gigantycznych telebimów ustawionych na porośniętych w wielu różnych punktach miast organizujących rozgrywki.

Metro zamiast III ramy

Tymczasem, jak oszacowaliśmy, koszty budowy III ramy odpowiadają kosztom budowy w Poznaniu przynajmniej dwóch linii metra! Nawet pobieżna lektura literatury branżowej pozwala zorientować się w kosztach budowy systemu metra. W Europie i Ameryce Północnej wynoszą one od ok. 150 do prawie 500 mln zł za km. Pieniądze potrzebne na budowę III ramy komunikacyjnej, o których pisała „Gazeta” w wydaniu z 2 września, pozwoliłyby na budowę przynajmniej 19 km metra, zakładając najdroższy wariant. 19 kilometrów! Mogłyby to być dwie linie, np. z Naramowic na Dębiec oraz z Marcelina na os. Rusa, a w centrum, np. przy Św. Marcinie mogłaby powstać stacja, na której obie linie krzyżowałyby się. Przy założeniu średniej prędkości odpowiadającej systemom metra z innych miast (ok. 35 km/h) pozwalałoby to na pokonanie każdej z tych tras w kwadrans.

O metrze piszemy wprawdzie bez przesadnej sympatii, gdyż największą wadą tego rozwiązania jest spychanie ludzi pod ziemię, co jest po-



Fryburg Bryzgowijski, Niemcy: wraz z pierwszymi budynkami na nowych osiedlach oddawana jest do użytku trasa tramwajowa

niekąd sprzeczne z trendami nowoczesnej urbanistyki. Niemniej trzeba być świadomym ogromnych możliwości i korzyści, jakie przynosi ta forma przemieszczania się. Dobrym przykładem jest baskijskie Bilbao, miasto liczące zaledwie 355 tys. mieszkańców, którego aglomeracja jest podobnej wielkości co poznańska. W połowie lat 70. XX w. władze coraz bardziej zakorkowanego miasta zdecydowały się na budowę metra. Oddane do użytku w 1995 r., składało się z dwóch linii obsługujących średnio 77 mln ludzi rocznie. Konsekwencją tego rozwiązania było odciążenie centrum z ok. 156 tys. samochodów dziennie. Gdyby podobny wynik uzyskać na gruncie poznańskim, oznaczałoby to zmniejszenie ruchu o blisko jedną trzecią w skali całego miasta! Niekoniecznie w tym celu trzeba budować metro, ale na pewno trzeba inwestować w komunikację szybną.

Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum Bilbao diametralnie poprawiło atrakcyjność śródmieścia, podnosząc jego walory turystyczne i mieszkaniowe. Szerokie trotuary oraz strefy ruchu pieszego przyczyniły się do wzrostu rangi śródmieścia jako dzielnicy handlowej, a przede wszystkim turystycznej i kulturalnej. W tym wypadku można było mówić o prawdziwej rewitalizacji.

Poznań - tu warto jeździć samochodem

Głównym zadaniem III ramy jest więc zaspokojenie potrzeb ruchu samochodowego coraz szybciej rozpętlających się poznańskich przedmieść. I nie dziwi fakt, że priorytetem jest odcinek zachodni, gdyż ten kierunek jest najmłodniejszy.

Osiedla domków jednorodzinnych są marzeniem o kawałku zieleni, ale dalekie są od rzeczywistego uroku słynnych miast-ogrodów, proponowanych już wiek temu przez Ebenezera Howarda. Obecne osiedla nie są planowane jako funkcjonalna całość - posiadają tylko funkcję mieszkaniową. Mieszkańcy zdają się mówić: „swoją dom na działce lubię, ale nie chcę nowych mieszkań, nowych domów i nowych samochodów w okolicy”, ale sami są zmuszeni dojeżdżać do pracy, szkół czy sklepów. Pogłębiając korki w Poznaniu.

Jak powiada wybitny amerykański urbanista Andrés Duany: elewacja domu to informacja. Przesłanie, jakie odczytać można z frontu dom-

Piszcie do nas

Czy miasto powinno inwestować w nowe ulice czy w komunikację zbiorową? Czekamy na Wasze opinie: czytelnicy@poznan.agma.pl

ku jednorodzinnego na suburbiach brzmi „tu mieszkają dwa szczęśliwe samochody”. Szczęśliwe, nie tylko dzięki dużemu garażowi zastępującemu elewację, ale również dzięki polityce transportowej i przestrzennej miasta. Można byłoby ją streścić w zdaniu „planuj tak, aby twoje auto było szczęśliwe”.

Trudno zresztą winić samych mieszkańców przedmieść. Oni są zmuszeni do korzystania z samochodu. Oferta przewoźników podmiejskich z ledwością zapewnia potrzeby mieszkańców. Zdarza się, że na nowych osiedlach nie zawsze są nawet chodniki (choć dzięki samochodowi mieszkańcy zawsze mogą podjechać na siłownię, na stepper). Władze Poznania natomiast wychodzą tym trendom naprzeciw, postulując wyrzucenie przewoźników podmiejskich z centrum na peryferia, tak by zmusić nielicznych już pasażerów komunikacji podmiejskiej do zakupu sieciówki poznańskiego MPK.

Przedmieścia w obecnym kształcie są zatem strefą nierównoważonego rozwoju, której dalszy przyrost powodować będzie stopniowe, lecz kosztowne dławienie się śródmieścia. Krótkotrwała poprawa warunków z jazdy, jaka zostanie uzyskana dzięki III ramie, zachęci kolejnych poznaniaków do przeprowadzki, dalej pogarszając sytuację dzielnic centralnych.

Przerost populacji samochodów

Zgodnie ze znaną urbanistom zasadą, raz rozpoczęte, wieloletnie i kosztowne inwestycje mogą się ciągnąć bez końca, choć ich funkcjonalny i ekonomiczny sens dawno należy do przeszłości. Doświadczenia miast europejskich i amerykańskich uczą, że poszerzanie istniejących i budowanie kolejnych dróg zbiorczych niewiele daje. Jest tylko kwestią wyboru, czy chcemy mieć korek na dwóch, czterech czy choćby i dwudziestu równoległych pasach. III rama gwarantuje zatem miastu korki w jeszcze bardziej efektywnym stylu niż dotychczas. W dłuższej perspektywie stworzy kolejne prob-

lem transportowe, na których rozwiązanie nie będzie nas stać.

Większość obecnych rozwiązań przestrzennych daje preferencje samochodom: system dróg zbiorczych, brak zamknięć kompozycyjnych ulic, brak realnego oddzielenia ulicy od chodnika (co umożliwia wdzieranie się na chodniki parkujących samochodów). Miasto projektowane jest jedynie dla zwiększenia przepływu samochodów - co powoduje, że samochód nie ma w środowisku miejskim naturalnych wrogów. Jak uczy biologia, gatunek niemający wrogów, dominuje. Efekty widać w systematycznie spadającej liczbie pasażerów poznańskiego MPK i nie są w stanie wytłumaczyć tego zmiany demograficznej, zwłaszcza że w starzejących się społeczeństwach transport publiczny zyskuje wiernych klientów.

Zapobieganie negatywnym trendom jest możliwe jedynie poprzez ściśle integrację planowania przestrzennego z rozwojem szybkiego transportu publicznego. Ideальnym przykładem jest Fryburg Bryzgowijski (Freiburg im Breisgau), którego politykę w tym zakresie obrazuje hasło „miasto rośnie, tramwaj wraz z nim”. Realizacja tego założenia przejawia się w tym, że wraz z pierwszymi budynkami na nowych osiedlach oddawana jest do użytku trasa tramwajowa, tak by nie przyzwyczajając nowych mieszkańców do samochodu. Sieć tramwajowa stała się osią rozwoju urbanistycznego miasta. Paradoksalnie, w zamierzonych latach w Poznaniu było to części podobnie, np. trasa na Junikowo czy na Winogrody. A kiedy doczekają się budowy tramwaju mieszkańcy Naramowic czy stu-

denci uczący się na kampusie Morasko?

Doświadczenie Fryburga uczy jeszcze jednej kwestii - koordynacji i integracji polityki przestrzennej w skali całej aglomeracji. Nowo planowane osiedla w gminach podmiejskich co do zasady mogą i powinny rozwijać się w pobliżu stacji kolejowych. Dzięki sprawnemu systemowi kolei podmiejskiej mieszkańcy mają konkurencyjny czasowo i cenowo sposób dojazdu do miasta. Gminy i miasto oszczędzają na kosztach budowy i utrzymania dróg.

Korzyści z różnorodności

W europejskim planowaniu przestrzennym coraz częściej miesza się różne formy zabudowy: budownictwo wielorodzinne, wille miejskie czy domy jednorodzinne, dzięki czemu na każdym obszarze gęstość zaludnienia jest na tyle wysoka, że opłaca się rozwijać systemy transportu szynowego. Mieszanie funkcji mieszkaniowej z handlowo-usługową redukuje potrzebę dojazdu do wielkich supermarketów na przedmieściach oraz ogranicza potrzebę korzystania z samochodu, podnosząc jakość życia w całej aglomeracji.

Rodzimy system planowania uparcie powtarzając błędy rodem z czasów industrializacji, kiedy rozdzielano tradycyjnie przemieszane funkcje: mieszkaniowe, handlowe czy produkcyjne. Wówczas uzasadnione to było potrzebą zapewnienia robotnikom godziwych warunków życia. Dziś, przy ograniczeniu uciążliwości ekologicznych, pozostaje anachronizmem. Pozornie tylko czasy monofunkcyjnych betonowych sypialni odchodzą do historii - zastępują je sypialnie nowsze i nieco tykoładniejsze - ekskluzywne osiedla i pola domków jednorodzinnych. Zasada pozostaje jednak taka sama. Ruch pieszy, rowerowy czy transport publiczny nie mają szans. Ze względu na olbrzymie odległości, jak i na niską gęstość zaludnienia.

Budowa III ramy będzie więc wyrazem amerykańskiego marzenia, by mieszkać w zieleni i nie tracić niczym nieskrępowanej swobody jazdy samochodem. Nawet Amerykanie przekonali się, że jest to utopia, której koszty są dużo większe niż wstępnie planowane wydatki. Nie byłoby nawet pomysłu budowy III ramy, gdyby część tak olbrzymiej sumy zainwestować w transport publiczny, niekoniecznie metro, a rozwój przestrzenny miasta i aglomeracji byłby skoordynowany z budową szybkiej komunikacji szynowej. Dzięki temu centrum nie odstraszałoby mieszkańców korkami, hałasem i spalaniem.

Mieszkańcy mają prawo tego nie wiedzieć. Urbanisci-wizjonerzy już tak. ●

* DR MICHAŁ BEIM
I DR BOGUSZ MODRZEWSKI
są adiunktami w Instytucie
Geografii Społeczno-Ekonomicznej
i Gospodarczo-Przestrzennej UAM

R E K L A M A

VARIANT®
Wielkopolska Fabryka Okien

Wybierz lepszy Variant

www.variant-okna.pl

60-462 Poznań
ul. Szarych Szeregów 23
tel. 061 8400 200
tel. 061 8210 644
fax 061 8210 645
Godziny otwarcia:
pon-pt 8-18 sob 9-13

10 lat gwarancji

Koto TVYSSEN