

Jacek WESOŁOWSKI*

3:1 – CZYLI O PRAWDZIWYM I POZORNYM USUWANIU ARTERII ZE ŚRÓDMIEŚĆ

Usuwanie ruchu kołowego z głównych ulic w centrach miast zapoczątkowano już w okresie międzywojennym, jednak dotyczyło to ulic o charakterze handlowym, gdzie konflikt z pieszymi był najostrzejszy. W XXI w. przyszła pora na obciążone trasy przecinające śródmieścia, które były szczególnym źródłem zanieczyszczeń środowiska i stanowiły poważną barierę przestrzenną. W niniejszym artykule zestawiono cztery przypadki takich działań. Trzy z nich polegały na usunięciu arterii z sieci drogowej – całkowitym lub z pozostawieniem możliwości przejazdu dla niewielkiego ruchu. Takie zmniejszenie przepustowości układu nazwiemy „prawdziwym” usunięciem arterii. Przypadki te są różne: obejmują działanie głównie na poziomie innego urządzenia posadzki urbanistycznej (Bruksela, Blvd. Anspach) albo też działania złożone, polegające na wypełnieniu dawnego pasa drogowego nową strukturą miejską (Ulm, Neue Straße oraz Odense, Thrigesgade). Przypadek Odense dodatkowo wyróżnia powiązanie inwestycji z budową linii tramwajowej. Czwartym przypadkiem jest Trasa W-Z w Łodzi, gdzie gros ruchu przeniesiono na poziom -1, uzyskując jednak tylko częściową poprawę przestrzeni publicznej bez zmniejszenia przepustowości układu. To przypadek usunięcia „pozornego”. Najważniejsze wnioski to: 1) usunięcie arterii tranzytowej może powodować powstanie obszaru ograniczonej penetracji samochodem o średnicy nawet 2 km oraz 2) pozostawienie możliwości przejazdu o bardzo małej przepustowości nie musi powodować trudności środowiskowych i ruchowych w postaci kongestii.

Słowa kluczowe: infrastruktura drogowa, organizacja ruchu drogowego, rewitalizacja śródmieść, transport zrównoważony

1. TŁO HISTORYCZNE I TEORETYCZNE

Aż do końca XX w. dominującą tendencją w urbanistyce i organizacji miejskiego transportu było dostosowywanie sieci drogowej do potrzeb wzrastającego ruchu kołowego. Zadanie to stało w szczególnej sprzeczności z parametrami układów

* Politechnika Łódzka, Instytut Architektury i Urbanistyki. ORCID: 0000-0002-6108-8259.

średniowiecznych, tym bardziej, że zmieniały się układy głównych kierunków ruchu. Potrzebom utylitarnym towarzyszyła też inna estetyka miasta, która od czasów nowożytnych zaczęła wymagać dużych przestrzeni i regularnej geometrii, a także zieleni. Wiek XIX i pierwsze dekady XX przyniosły więc bardzo liczne przebudowania nowych ulic. Ogólnie znane są działania w Paryżu dokonywane w dobie II Cesarstwa i kontynuowane za III Republiki, jednak lista interwencji w starych, gęsto zabudowanych miastach Europy, jest bardzo długa. Ich wspólnym mianownikiem jest dążenie do stworzenia elementów krajobrazu miejskiego, które wnoszą nową jakość przestrzenną. Masowa motoryzacja II poł. XX w. zmieniła charakter takich interwencji: element estetyczny wyraźnie zszedł na drugi plan, o ile istniał w ogóle. Urbanista tego okresu, a także rosnący w siłę inżynier transportu zaczęli zadawać się inwestycjami czysto technicznymi, a produkty ich działań bardziej niszczyły i dzieliły strukturę, niż ją wzbogacały. Szczególną okazją do takich inwestycji były zniszczenia wojenne, ułatwiające gospodarowanie terenem dla „racjonalizacji” sieci drogowej.



Rys. 1. Budapeszt – Bajcsy-Zsilinszky út (d. Váci körút), jeden z XIX-wiecznych bulwarów Pesztu przekształcony po likwidacji tramwajów w latach siedemdziesiątych w arterię ruchu przyspieszonego [fot. Autor, 2002]

Do tego dorzucić trzeba wszechobecną tendencję do przejmowania na cele ruchu kołowego wszelkiej dostępnej powierzchni drogowej – w tym tej którą niedawno stworzono jako reprezentacyjne ulice „nowoczesnej metropolii”. Dla posze-

rzenia jezdni usuwano szpalery drzew, pasy zieleni, dekoracyjne kanały. Parkowe place przeradzały się w węzły drogowe. Śródmieście Budapesztu może być przykładem takich działań. W ich efekcie znaczna część szerokich arterii stała się w latach siedemdziesiątych wielopasmowymi arteriami przyspieszonego ruchu (rys. 1). Większość polityków pojmowała te przemiany jako warunek modernizacji, a dla siebie jako dziejową misję. Prezydent Georges Pompidou w 1971 r. ujął to jasno: «*Il faut adapter la ville à l'automobile*»¹ [Pompidou, Robin 2015: 36].

Od zawsze jednak działaniom takim towarzyszyła reakcja. Można tu przypomnieć choćby Wiktora Hugo i jego emocjonalną obronę starego Paryża niszczonego działaniami barona Georges'a Haussmanna. W czasach nowszych wciąż znaczące są głosy amerykańskich krytyków modernizmu w urbanistyce, takich jak Lewis Mumford czy Jane Jacobs. Jacobs zatytułowała jeden z rozdziałów swojej pionierskiej książki «*erosion of cities or attrition of automobiles*» [Jacobs 1961]. A więc albo destrukcja, albo „tępienie” nadmiaru samochodów. To celne stwierdzenie pozostaje aktualne do dzisiaj, kiedy wiadomo już jakie są bezpośrednie skutki dla środowiska – naturalnego i kulturowego – nieokiełznanego ruchu samochodów. Arterie samochodowe stoją w bezpośredniej sprzeczności z wymogami habitatu. Żeby zmienić tę potrzebę w działanie musiało upaść kilka mitów: o tym, czym ma być nowoczesne miasto; o tym, że powinnością planisty jest jak najpełniejsza segregacja form przemieszczania się; a w końcu o tym, że dostępność centrów dla samochodów określa dostępność (jakby nie istniały inne formy mobilności) i warunkuje siłę gospodarczo-cywilizacyjną śródmieść. Dostępności nie należy utożsamiać z dostępnością samochodową – czyli z przepustowością sieci dróg kołowych i chłonnością parkowania. Te prawdy przebijają się powoli, ale skutecznie, do polityki miejskiej, nie tylko za sprawą teorii będącej domeną wąskiego grona profesjonalistów, ale przede wszystkim ze względów praktycznych: nie da się zapewnić pełnej swobody masie przemieszczających się pojazdów przy dostępnych możliwościach inwestowania i w warunkach, gdy większość miast świata (inaczej niż w Ameryce Północnej) przejawia zadziwiająco siłę przetrwania, skutecznie opierając się masowym wyburzeniom dla potrzeb transportu.

Dlatego dzisiaj liczba likwidowanych śródmiejskich arterii różnej formy idzie przynajmniej w dziesiątki – i to nawet w USA, które były też kolebką antysamochodowych protestów (konsekwencje dla miast programu Interstate [Benfield, Raimi, Chen DDT 1999] [Gillham 2002] [Shelton, Gann 2014]). Mówiąc o likwidacji, należy rozróżnić dwie jej główne postacie: prawdziwą i pozorną. Postać

¹ W rzeczywistości prezydent w przemówieniu z 17 listopada 1971 r. powiedział: „La voiture existe, il faut s'en accommoder, et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile, à condition que les automobilistes veuillent bien se discipliner” (Samochód istnieje, trzeba do niego przywyknąć, potrzeba też dostosować Paryż zarówno do wymogów życia paryżan, jak i do potrzeb samochodu – pod warunkiem, że kierowcy wykażą się odpowiednią dyscypliną). Do historii jednak przeszły słowa „Należy dostosować miasto do samochodu”, mało kto pamięta o niuansach myśli mówcy.

„prawdziwa” oznacza całkowite usunięcie trasy z sieci drogowej albo przynajmniej radykalne obniżenie jej parametrów, np. przez zawężenie lub rozcięcie. Może to oznaczać tylko usunięcie ruchu i zmianę zagospodarowania „posadzki” lub nawet całkowitą rozbiórkę drogi i zabudowę jej pasa. Postać „pozorna” oznacza usunięcie arterii z przestrzeni miasta przez przełożenie do tunelu. Wydaje się, że tych drugich rozwiązań jest mniej, zapewne z racji kosztów, ale te, które powstały, są dość spektakularne i najczęściej dotyczą nabrzeży, umożliwiając zbliżenie dostępnej dla pieszych przestrzeni publicznej do akwenów (Düsseldorf, Kolonia, Madryt, Genua).

W efekcie można uzyskać całkowitą albo bardzo znaczącą likwidację uciążliwości środowiskowych, wyrażającą się radykalną poprawą poziomu zanieczyszczeń powietrza i poziomu hałasu, jak również przywróceniem więzi przestrzennej. Dodatkowym, choć mającym podstawowe znaczenie skutkiem jest radykalna poprawa wyglądu przestrzeni publicznej, która traci swój dominujący transportowy charakter, i zbliża się do ideału wnętrza wielofunkcyjnego, mogącego uchodzić za przestrzeń społeczną (czy publiczną).

W przypadku pozornej likwidacji raczej nie zmienia się znacząco przepustowości układu, a zatem nie oddziałuje na wielkość ruchu kołowego w układzie drogowym – czyli koszty środowiskowe likwiduje się tylko lokalnie, a nie globalnie – wpływając na udział samochodu w przemieszczeniach. W drugim przypadku najprawdopodobniej, wskutek zmniejszenia przepustowości sieci, utrudni się poruszanie samochodom i być może przyniesie to korzyści w skali miasta, a nie tylko jego części. Skorzysta na tym wówczas także „kołnierz śródmiejski”. Jest to zgodne z polityką „push and pull” w stosunku do obszarów deficytu powierzchni komunikacyjnej, które są zazwyczaj szczególnie wrażliwe środowiskowo. Oznacza ona uwalnianie struktur od nadmiaru samochodów (ale i każdego innego, który jest szkodliwy) i zastępowanie go różnymi formami mobilności, bardziej przyjaznymi miejskiemu środowisku.

W niniejszym artykule zajmiemy się trzema dość różnymi przypadkami prawdziwej likwidacji arterii i skonfrontujemy je z jednym przypadkiem pozornym. Wszystkie przypadki są stosunkowo świeżej daty – zmian dokonano na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia.

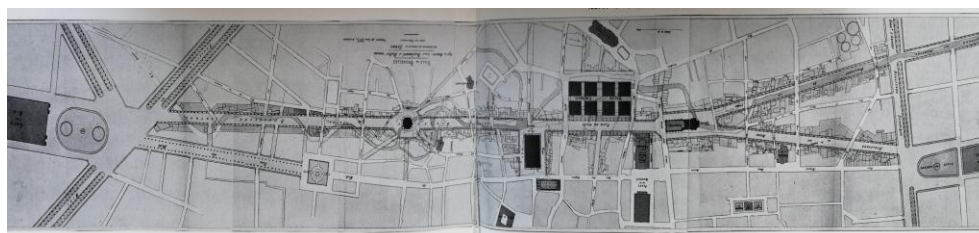
2. STUDIA PRZYPADKÓW

2.1. Bruksela – Boulevard Anspach/Anspachlaan

Drugi obwód murów obronnych Brukseli powstał w latach 1357-1383; w naszych czasach określa on zasięg historycznego centrum. Po 1818 r. przebieg murów widoczny jest w pierścieniu bulwarów. Ich charakterystyczny „Pentagon” ma orientacyjne wymiary 2,3 km na 2,7 km. Wypełniający go organiczny układ średnio-

wiecznej sieci ulicznej ulegał w XIX w. szeregu przemianom, wyrażającym się m.in. wprowadzeniem kilku ważnych, prostokreślnych ulic.

Najważniejszą interwencją było przypadające na lata 1866-1873 wyprostowanie i skanalizowanie przebiegu śródmiejskiej gałęzi rzeki Senne i budowa na przesklepieniu jej kanału szerokiej (jak na epokę ówczesną – 27 m) arterii łączącej przeciwległe dworce czołowe kolei państwowych Nord i Midi [Eggericx 1997; Geerinck 1980]. Rozwidlała się ona na urządzonym w centrum Pentagonu reprezentacyjnym Place de Brouckère. Podobnie jak w Paryżu, przebicie ulicy wiązało się z wprowadzeniem nowej zabudowy o wielkomiejskiej skali i programie, dokonanym nie bez trudności i oczywiście kosztem struktury wcześniejszej, nie wyłączając obiektów sakralnych (jak choćby Kościoła Augustianów, blokującego płytę wspomnianego placu – jego fasadę przeniesiono na eksponowane miejsce w dzielnicy-gminie Ixelles). W rezultacie powstał kompleks dobrze połączony ze strukturą historyczną, z zachowaniem wszystkich osobliwości oryginalnej sieci ulicznej. Likwidując kameralne zaułki pełne zaniedbanych, „niehigienicznych” domów, stolica dokonała największego dzieła na drodze do sanacji, modernizacji i imperialnej reprezentacji. Przeprowadzenie tej skomplikowanej inwestycji zawdzięcza się burmistrzowi Jules’owi Anspachowi (kadencja 1863-1879) – jednej z wielkich indywidualności epoki. Jego imieniem nazwano później środkowy fragment arterii.

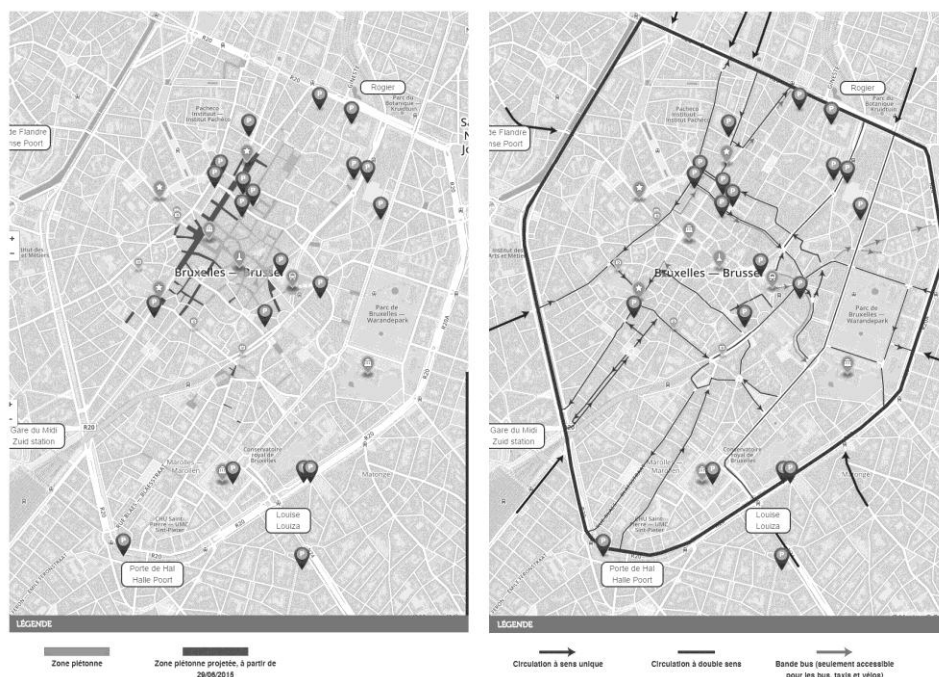


Rys. 2. Léon Suys, *Projet du Bourse, Grand Boulevard et Halles Centrales. Rectification du canal de la Senne*, 1865. Na Placu Brouckère stoi jeszcze Kościół Augustianów. Projekt nieco zmieniono w toku realizacji [Geerinck A.-M.: 1980]

W dobie fin-de-siècle’u Bulwar Anspacha i Plac Brouckère stały się tętniącym ruchem sercem miasta. Genialnie wyśpiewał to Jacques Brel w utworze „Bruxelles”: „*Place de Brouckère on voyait des vitrines / Avec des hommes, des femmes en crinoline / Place de Brouckère on voyait l’omnibus / Avec des femmes, des messieurs en gibus*”. W XX w. zamiast omnibusów przetaczały się sznury tramwajów, a w miejsce zaprzęgów konnych – coraz więcej samochodów. Przełożenie tramwajów do tunelu (po przekierowaniu rzeki na inną trasę) w 1972 r. było, jak można podejrzewać, nie tylko przyśpieszeniem transportu zbiorowego, ale także próbą zwiększenia przepustowości arterii kołowej na powierzchni (cel ten wielkimi środkami realizowano w mieście przynajmniej od czasów EXPO 1958 [Hubert

M.C. i in., 2017]). Uciążliwość ruchu oczywiście pozostała i postrzegano ją coraz bardziej jako powód destrukcji środowiska i przestrzeni publicznej. Ruchliwa, wielkowiejska ulica, pół wieku wcześniej uchodząca za dowód żywotności i prężności, teraz – wraz z globalną zmianą poglądów na miasto – stała się dotkliwą skażą wizerunkową. Na domiar złego przemiana tradycyjnej pierzejowej zabudowy w modernistyczne i przeskalowane gmachy, dokonana na niektórych fragmentach arterii, dodatkowo obniżyła atrakcyjność miejsca. Różnica jakości stała się tym wyraźniejsza, że średniowieczne centrum miasta, a także jego styk z dworcem i muzeami na Coudenbergu, objęła utworzona w 2009 r. strefa piesza.

Radykalna zmiana nastąpiła po objęciu urzędu burmistrza przez Yvana Mayeuera w 2013 r. W dwa lata później zamknięto Bulwar Anspacha dla ruchu samochodów – najpierw próbnie, a potem na stałe. Rozcięto w ten sposób łatwą drogę umożliwiającą przejazd tranzytem przez ściśle centrum miasta. Jednocześnie zadbano środkami organizacji ruchu o to, by żadna z węższych sąsiednich ulic nie stała się improwizowaną drogą zastępczą. Cały „Pentagon” (o wymiarach poprzecznych znacznie przekraczających dwa km) jest traktowany jako obszar, w którym ruch samochodów jest niepożądany, a tranzyt prawie wykluczony wskutek rozcięć sieci i skomplikowania dróg przejazdu [Hubert i in., 2017].



Rys. 3. Bruksela – rozszerzenie strefy pieszej w 2015 r. Po lewej plan zmian sieci pieszej: układ istniejący pokazany jaśniejszym walorem, rozszerzenie – ciemniejszym. Po prawej plan cyrkulacji drogowej z pokazaniem kierunków ruchu. Widać, że ulicą równoległą do zamkniętych bulwarów nie da się przejechać na całej długości [interparking.be]



Rys. 4. Bruksela – Bulwar Anspacha w 2006 r. [fot. Autor]



Rys. 5. Bruksela – Bulwar Anspacha w 2021 r. [Google Earth]

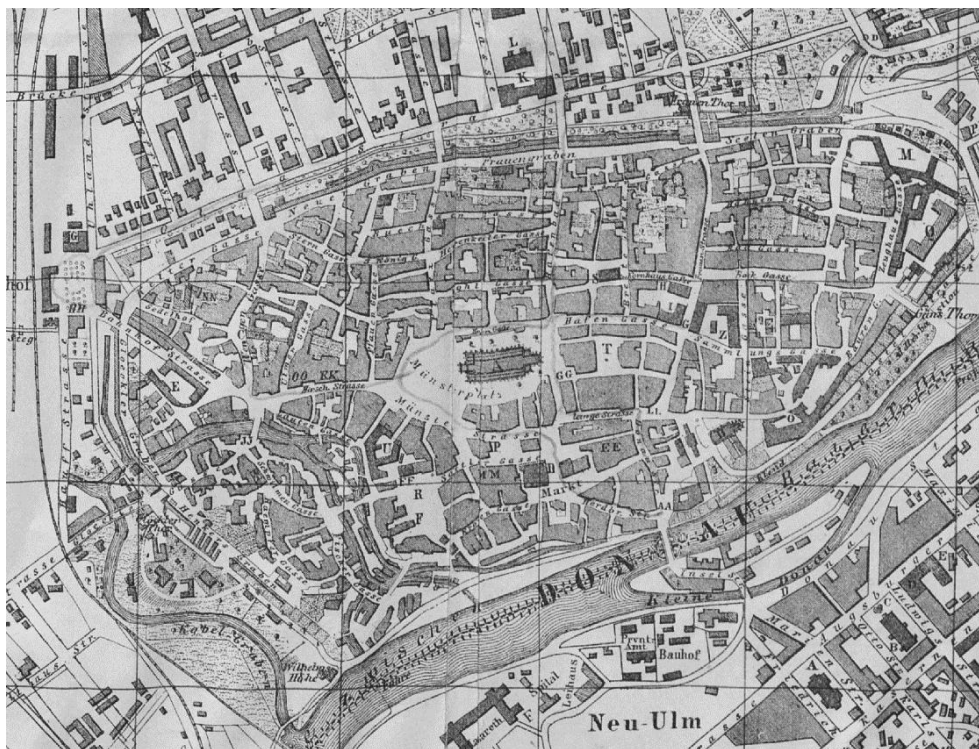
Początkowo improwizowane zagospodarowanie Bulwaru Anspacha i Placu Brouckère zostało w 2018 r. trwale dostosowane do ruchu pieszego wedle idei, zakładającej podział ciągu na siedem stref określonych jako „ogród miejski” (plac Fontainas), „zielona promenada”, „scena miejska” (plac przed Giełdą), „sekwencja placyków”, „foyer” i „agora” (plac Brouckère) [Fenton et al. 2019]. Jeźnię całkowicie wyeliminowano i wprowadzono zielen – na odcinkach ulicznych raczej niską, drzewa rezerwując dla wnętrz placowych.

Bruksela, która wciąż jest jednym z najlepiej zachowanych i najbardziej wartościowych ośrodków historycznych Europy, w drugiej połowie ubiegłego wieku

radykalną modernizacją zbudowała sobie reputację miasta wyjątkowo brutalnie obchodzącego się z wartościami zapisanymi w przestrzeni. Obecne działania zapoczątkowują nową epokę, w której spuściznę historyczną traktuje się jako zasób i podstawę dla podnoszenia jakości życia. Z punktu widzenia organizacji systemu transportowego stanowi przy tym eksperyment wprowadzenia wyjątkowo dużego obszaru ograniczonej penetracji samochodowej (dla przykładu wiedeńskie „Innere Stadt” jest blisko trzykrotnie mniejsze).

2.2. Ulm – Neue Straße

Ulm nad Dunajem podzieliło w trakcie ostatniej wojny tragiczne losy większości miast niemieckich i rozpoczęło nową epokę historii z całkowicie zniszczonym historycznym śródmieściem. Staromiejski obszar, pełniący wciąż funkcje centrum miasta, liczący ok. 1,5 km na 600 m, wypełniał „organiczny” układ wąskich ulic, które – jak to często bywa – nie układały się w jakiegokolwiek potencjalne arterie (rys. 6). W każdym razie wydawnictwo koncernu Shell na planie miasta zidentyfikowało zaledwie jedną możliwość w miarę wygodnego przejazdu, choć też dość pokrętnego i w poprzek układu, a nie wzdłuż.



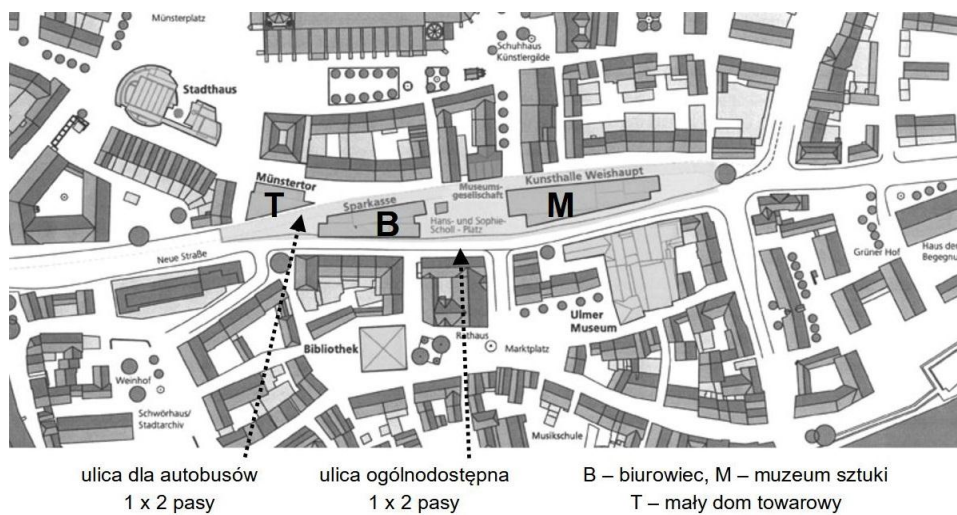
Rys. 6. Ulm – miasto historyczne w 1889 r., J. Ebner-Verlag [WikiComm1]

Powojenna odbudowa stworzyła okazję do korekty sieci ulicznej. Najważniejszą zmianą stało się poprowadzenie ulicy równoleżnikowej, ok. 200 m od Dunaju, nazwanej Neue Straße (rys. 7) [Bräuning, Kleiber 2002]. Kosztem dodatkowych wyburzeń nawet tego, co cudem przetrwało lub nadawało się do odbudowy, powstała czteropasmowa trasa, którą stopniowo uzupełniano jeszcze o cały aparat zabiegów ułatwiających i przyspieszających przejazd. Arteria ta podzieliła strukturę urbanistyczną na dwie części. W centrum starego miasta ulica miała nawet dwie jezdnie, z pasami wyłączenia (nawet siedem pasów przekroju), co dodatkowo przyczyniło się do rozcięcia więzi przestrzennej między dwoma historycznymi placami miasta – Rynkiem i Münsterplatz. Paradoksalnie jednak na zewnątrz układu, gdzie zniszczenia były mniejsze, ulica miała tylko dwa pasy.



Rys. 7. Ulm – Neue Straße w 2001 r. na zdjęciu satelitarnym [Google Earth]

W latach siedemdziesiątych zaczęto mówić o przełożeniu trasy do tunelu. Kiedy decyzje dojrzały w 1989 r., inwestycję odrzucono w referendum. Nowe w planowaniu transportu wpisało się w chęć wprowadzenia do ścisłego centrum współczesnych form architektonicznych i doprowadziło do sprecyzowania koncepcji „Neue Mitte Ulm”, uściślonej w konkursie z 1998 r. [Marquart 2006]. Zakładała ona zwężenie drogi do dwóch pasów i nadanie jej formy dość wąskiej ulicy. Ponieważ nie jest ona zdolna przenieść taki ruch, jak przed przebudową, należy założyć, że kierowcy intuicyjnie ją ominą. Narażają się wówczas na korzystanie z ulic obwodowych, które tworzą łamaną pętlę o średnicy sięgającej 2,2 km.



Rys. 8. Ulm – Neue Mitte w pasie Neue Straße [Stadt Ulm, oprac. autora]



Rys. 9. Ulm – „Neue Mitte”, ulica dla autobusów [fot. Autor]



Rys. 10. Ulm – „Neue Mitte”, wprowadzenie budynków pomiędzy Rynkiem a Katedrą.
Kontrasty stylistyczne [fot. Autor]

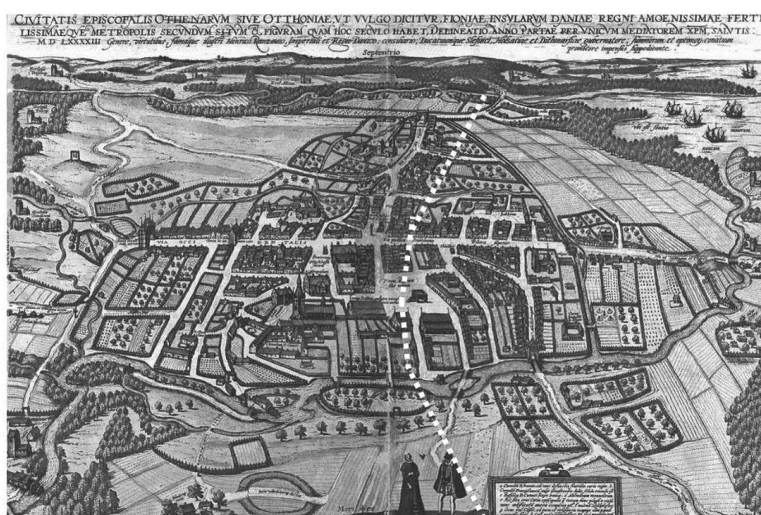
Miejsca po Neue Straße starczyło jeszcze nie tylko na dodatkową ulicę dla autobusów, ale także na pas terenu pomiędzy dwoma odgałęzieniami ulicy. Plac okazał się on na tyle szeroki, że możliwym było wprowadzenie zabudowy. Już sam ten fakt dobrze oddaje terenochłonność inwestycji drogowych XX w., które radykalnie zmieniały skalę miejskich przestrzeni historycznych.

Wzniesiono więc kilkupiętrowy sklep (mały dom towarowy) i budynek biurowy (proj. Stephan Braunfels, Monachium) oraz kompleks muzeum sztuki fundacji przedsiębiorcy i mecenasa Siegfrieda Weishaupta (proj. Wolfram Wöhr, też z Monachium, 2007). Między budynkami powstał jeszcze niewielki plac (H.-u.-S.-Scholl-Pl.). Kompleks ten, mimo uderzająco współczesnych form eksponowanego betonu i szkła, przywraca kameralną skalę, stanowiąc w ten sposób czytelne nawiązanie do przedwojennego charakteru miejsca. Dobrze też koresponduje z wzniesionymi obok innymi dziełami współczesnych czasów, operującymi bardzo różną stylistyką

i skalą. Nie będzie przesadą powiedzieć, że Ulm wypracowało w ten sposób współczesny odpowiednik urbanistyki w duchu C. Sittego. Powiązanie kameralną przestrzenią obu głównych placów miasta dokonało się na nowo, bez powtarzania pierwotnego układu, ale przy zachowaniu skali. W tej przestrzeni dominuje ruch pieszy, mimo że przejeżdżają tam i autobusy, i samochody. Warto też dodać, że inwestycja objęła też budowę dwupoziomowego podziemnego parkingu na 590 miejsc (Scherr+Klimke z Ulm, biuro Hochstrasser z Neu-Ulm, 2008). Wpisal się on w zadaną topografię zachowanych piwnic, a niektóre substrukcje nieistniejących domów zostały w nim wyeksponowane.

2.3. Odense – Thomas B. Thrigesgade

W Odense zniszczeń wojennych nie było, a mimo to przez historyczne miasto przeprowadzono w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku dwujezdniową, czteropasmową arterię nazwaną Thomas B. Thrigesgade. Gdy odniesiemy jej przebieg do Odense wyobrażonego w szesnastowiecznym atlasie Brauna i Hogenberga to widać wyraźnie, że było to cięcie przez sam jego środek. Całkowicie zniszczono dwa z trzech placów miasta. Jeden z nich dodatkowo zatarto, wymieniając starą zabudowę na modernistyczne budowle, które skalą miały zapewne bardziej pasować do nowej arterii, niż do historycznego kontekstu. Dla przyspieszenia ruchu skrzyżowanie na wlocie północnym rozwiązano jako dwupoziomowe, z dwupasmową jezdnią główną, zagłębiającą się jeszcze na obszarze miasta historycznego. Cały północny odcinek trasy został umieszczony wśród parkingów, które byłyby czymś o nadludzkiej skali, gdyby nie pocięto przestrzeni szpalerami drzew. Ale i tak trasa rozcięła centrum na dwie części i zdominowała jego stosunkowo niską zabudowę.



Rys. 11. Odense – przebieg trasy Thrigesgade wrysowany na panoramę miasta Brauna i Hogenberga z k. XVI w. [WikiComm2]



Rys. 12. Odense – Thrigesgade na mapie satelitarnej, 2010 r. [GoogleEarth]

W 2011 r. magistrat Odense zaczął realizować dwa wielkie powiązane ze sobą projekty: budowę linii tramwajowej (pod marketingową nazwą „letbane”) oraz zamiany pasa ulicy Thrigsa na zabudowaną strukturę śródmiejską. Trasa tramwaju miała wieść wzdłuż niego na całej jej długości [Odense Kommune, Pressemeddelelser]. Takie kompleksowe rozwiązanie w stosunkowo małym mieście (ok. 200 tys. mieszkańców) można uznać za jeden z najodważniejszych projektów rewitalizacyjnych początków XXI w.

Powierzono go kopenhaskiemu biurowi architektonicznemu Entasisarkitekter [Furuto 2012]. Rzeczywiste prace budowlane rozpoczęły się w 2014 r. od zamknięcia arterii i trwały siedem lat, a tramwaj otwarto jeszcze rok później (2022). Nowa ulica, oparta na formule strefy pieszej z tramwajem, ma szerokość schodzącą do rzędu 15 m (częściowo pod nadwieszeniem budynków). W środkowej części założono teren zielony z takim torowiskiem, związany z ogrodem przenikającym się w nieregularny i wymyślny sposób z budynkami Muzeum H. Andersena, częściowo ukrytymi w ziemi. Na południu, przy wjeździe na most zastosowano klasyczne wydzielone torowisko ujęte rampami prowadzącymi do podziemnego parkingu. Parking taki, częściowo dwupoziomowy (990 miejsc), rozciąga się również prawie na całej długości dawnej ulicy. Pierwotnie planowany jako złożony z dwóch odrębnych części, został ostatecznie wykonany tak, że można przez niego przejeżdżać – prawdopodobnie kwestia ta jest wynikiem kompromisu z oponentami projektu. Szacuje się jednak, że o ile drogą przed 2014 r. przejeżdżało dziennie 25 tys. pojazdów, trasę przez parking wybiera zaledwie 3 tys. [TV2Fyn, 6 VII 2021].

Nowy układ został tak pomyślany, by wpisać się w dostępny teren bez wyburzeń, podporządkowując tej zasadzie również trasę tramwajową (świadczy o tym

łuk na wjeździe północnym, omijający narożny budynek). Poświęcono co prawda drzewa, ale za to pojawiły się różnej skali zieleńce.



Rys. 13. Odense – projekt zabudowy pasa drogowego Thrigesgade. Widoczne odtworzenie powiązań ulic poprzecznych i wnętrza placowego Fisketorvet [Furuto 2012]

Na ukształtowanie nadziemne składa się wiele różnych obiektów, z których część tworzy duże miejskie kwartały z zabudową obrzeżną, dające kontynuację przestrzeni głównej ulicy miasta, niegdyś rozerwanej. Na północy zaś wolnostojące piętrowe budynki Carl Nilsen Kvarter tworzą labirynt mniejszych przestrzeni, lepiej nawiązujący do parterowej zabudowy sąsiedztwa. Jest to struktura wielofunkcyjna, mieszcząca hotele, biura i mieszkania. Do tego na wielkiej połaci dawnego parkingu zbudowano Teatr Odeon – dużą salę koncertową miasta (proj. C.F. Møller, 2017). Najbardziej zastanawiające jest, że nadwieszono piętra budynków prawie że dotykają skrajni kinetycznej bliższego toru tramwajowego. Czy to się sprawdzi na dłuższą metę, będzie zależało od utrzymania infrastruktury. W każdym razie sieć trakcyjną w większości podwieszono do nowych budynków (takie rozwiązanie stosowano również na przełomie XIX i XX w. dla tramwajów, zatem ma ono długą historię).



Rys. 14. Odense – wlot północny linii tramwajowej w Carl Nilsen Kvarter.
Po prawej stronie zabudowa istniejąca wcześniej [fot. Autor]



Rys. 15. Odense. Styk Carl Nilsen Kvarter z małomiasteczkową zabudową północno-wschodniego rejonu starego miasta [fot. Autor]



Rys. 16. Odense. Overgade – przywrócone połączenie głównej ulicy miasta [fot. Autor]



Rys. 17. Odense. Odtworzenie placu Fisketorvet [fot. Autor]

Jak pisano oficjalnie w 2015 r., w całym projekcie miano uzyskać ok. 53 tys. m² powierzchni z miejscem na ok. 350 jednostek mieszkalnych i stworzyć 500 miejsc pracy. Projekt był realizowany w partnerstwie pomiędzy Gminą Odense i Realdania – specyficzną organizacją łączącą działalność deweloperską z filantropią na rzecz lepszego habitatu. Oceniano, że całkowity koszt projektu wynieść miał 972 mln koron, z których Realdania i gmina Odense płaciły po ok. 1/4. Pozostała połowa miała być sfinansowana ze sprzedaży praw budowlanych i miejsc parkingowych [Odense Kommune, Pressemeddelelser].

Dzisiaj, kiedy całość już funkcjonuje, trudno sobie wyobrazić destrukcję przestrzenną sprzed lat. Pomimo nowoczesnej formy cel „zszycia” miasta został, jak się wydaje, w pełni osiągnięty. Nie jest może tylko prawdą, że ulica z tramwajem jest na całej długości ożywiona – ale czy tak musi być koniecznie?

Thomas B. Thriges, patron drogi, która znikła, był wybitnym duńskim przedsiębiorcą zaangażowanym w produkcję silników elektrycznych. Zastąpienie samochodów tramwajem wydaje się być (osiągniętym mimo woli) hołdem dla niego...

2.4. Łódź – Trasa WZ

O wyborze osi ulic Główna – A. Mickiewicza (obecnie J. Piłsudskiego – A. Mickiewicza) na budowę szerokiej arterii równoleżnikowej, przecinającej śródmieście Łodzi zdecydowały zapewne dwa fakty. Po pierwsze leży ona mniej więcej w połowie ulicy Piotrkowskiej i związanego z nią układu urbanistycznego. Po drugie – jej obudowa stanowiła w znacznej mierze cudem zachowane skupisko parterowych domów, pamiętające czasy pionierskiej urbanizacji z poł. XIX w. Wyburzenie wydawało się więc stosunkowo łatwe, a przy okazji obiecujące, jeśli idzie o spełnienie potrzeby modernizacji miasta i jego wyglądu. Planowanie interwencji właśnie w tym miejscu sięga czasów międzywojennych, jednak rzeczywiste działania podjęto dopiero w PRL-u, i to w dwóch etapach. Pierwszy dokonał się w znacznej mierze w latach sześćdziesiątych i polegał na „oszczędnościowym” wyburzeniu pasa terenu, ledwie mogącego pomieścić torowisko tramwajowe i drugą jezdnię ulicy. Stało się tak kompletnie bez przygotowania działek pod zabudowę, która mogłaby kiedykolwiek stworzyć prawidłową pierzeję ulicy. Postępowanie takie stało się powszechniejszą łódzką praktyką, dowodzącą, że aspekt estetyczny przestrzeni w tym mieście pojmowano przede wszystkim jako odrzucenie starej formy, którą pogardzano, i przyjęcie obietnicy, bo przecież nie realizacji, „nowego wspaniałego świata” szklanych wieżowców w zieleni [Krystkowski 2022]. Jednocześnie urbaniści, postulujący w większości sanację miasta przez wyburzenie połączenia śródmieścia, nie mogli tego traktować inaczej, jak tani półśrodek. Inwestycja została zatrzymana, gdy dotarła do kwartałów wypełnionych wielkomiejskimi kamienicami.



Rys. 18. Łódź – dwa etapy budowy Trasy WZ. Po lewej wyburzenia ulicy Główniej w latach sześćdziesiątych [Miastograf]. Po prawej – budowa arterii w latach siedemdziesiątych, na tle „gniazda” nowego centrum Łodzi [archiwum gazety „Express Ilustrowany”]

Drugi etap dokonał się w latach 1972-1978, kiedy zagraniczne kredyty uruchomiły wielki program modernizacyjny kraju. Wygrała wówczas koncepcja szerokiego pasa komunikacyjnego, zgodna z wizjami urbanistów, chociaż bez bezkolizyjnych skrzyżowań (na które zezwolono tylko w jednym miejscu). W korytarzu zbudowano parę czteropasmowych jezdni, torowisko tramwajowe na szerokim pasie rozdzielającym i ujęto to wszystko pasami parkingów (które zresztą i tak okazały się za małe). Żeby tego dokonać, walec wyburzeń musiał być znacznie szerszy i nie mieć skrupułów w niszczeniu jakichkolwiek wartości. Zginęły więc okazałe secesyjne kamienice, zginął też Wodny Rynek – plac wymagający co prawda dopracowania, ale mający wielkie tradycje lokalnego życia. Po ulicy Głównej z pierwszego etapu walec przetoczył się powtórnie – także po to, by zrobić miejsce pod jedno z dwóch „gniazd” nowej zabudowy śródmieścia (zachowanej do dzisiaj – częściowo w formie opuszczonej „brutalistycznej” ruiny). W ten sposób powstała ponad stumetrowej szerokości wyrwa w strukturze śródmieścia, która rozcięła nawet Piotrkowską. Żeby ją przejść, należało zagłębić się w wyłożony marmurem tunel dla pieszych. Co więcej, nigdy nie doszło do obsadzenia pasa drogowego, a wiele obszarów sąsiadujących po pełnym usunięciu resztek zabudowy przez dziesięciolecia pozostawało pustych.

Efektywność ruchowa Trasy WZ wyczerpała się na początku XXI w.: w warunkach trwałej kongestii przetaczało się w jednym kierunku ok. 2 tys. pojazdów na godzinę (przy 8 pasach nawet ok. 4 tys.) – ze wszystkimi negatywnymi konsekwencjami dla środowiska [Systra 2011].

Wejście Polski do Unii Europejskiej i dostęp do funduszy spójnościowych umożliwiło podjęcie bardzo kosztownych inwestycji w zakresie transportu. Szukając możliwości poprawy stanu chronicznie zaniedbanej sieci tramwajowej można było „uciec do przodu” i zaplanować modernizację poszczególnych elementów systemu, z bardzo prawdopodobną perspektywą znacznego dofinansowania z UE. W 2011 r. uruchomiono więc projekt „Modernizacja tramwaju WZ”, obejmujący m.in. odnowienie infrastruktury tramwajowej oraz przełożenie większości ruchu kołowego pod ziemię na najbardziej newralgicznym odcinku trasy – czyli w rejonie przecięcia z Piotrkowską. W efekcie uzyskano zwiększenie przepustowości i prędkości przejazdu samochodem dzięki eliminacji części kolizyjnych skrzyżowań. Zarząd Transportu i Dróg magistratu łódzkiego obliczał, że rozwiązanie to pozwoli zwiększyć przepustowość trasy nawet o połowę (do ponad 6 tys. pojazdów w obie strony [ZDiT 2012]).

Odzyskaną powierzchnię na poziomie terenu wykorzystano na urządzenie zadane przystanku tramwajowego na przecięciu linii WZ z główną linią NS (oś Piotrkowska – al. T. Kościuszki). Dzięki temu nie tylko ułatwiono korzystanie z tramwajów, ale również środkami architektonicznymi nadano pewien prestiż kluczowemu elementowi miejskiego systemu transportu publicznego.



Rys. 19. Łódź – Trasa WZ w rejonie przecięcia z ul. Piotrkowską na zdjęciach satelitar-nych. Na górze stan przed inwestycją, rok 2009. Na dole stan w 2020 r. Wyraźnie widoczna poprawa przestrzeni wokół węzła tramwajowego z charakterystycznym dachem [Google Earth]

Mimo że globalnie inwestycja nie ma większych szans na reorientację struktury modalnej miasta w kierunku bardziej „zrównoważonym”, to i tak wsparcie UE było kluczowe. Sfinansowała ona bowiem ponad połowę inwestycji, wycenianej w 2013 r. na 628 mln złotych [Transport Publiczny 2013].

Mogłoby się wydawać, że zniknięcie obciążonej trasy otworzy wielkie możliwości całkowicie nowego zagospodarowania terenów na powierzchni, pozwalające uczynić z „drogowego pandemonium” przestrzeń publiczną. Mamy liczne przykłady, gdzie na miejscu drogi urządzono linearne parki, istotnie wzbogacające formę mia-

sta. W Łodzi tylko odcinek między ul. Piotrkowską i al. Tadeusza Kościuszki, na którym wznosi się dach przystankowy, stanowi jakieś racjonalne wykorzystanie terenu na powierzchni, choć raczej za mało oferuje ono poza walorami technicznymi, by uznać je za pełnoprawną przestrzeń publiczną. Również ruch kołowy na powierzchni, chociaż przybrał po inwestycji uspokojony charakter, jest zbyt duży, cechowany przez chroniczną kongestię – częściowo wskutek nieprzemysłanego układu ramp łączących oba poziomy trasy.



Rys. 20. Łódź – Trasa WZ. Model trójwymiarowy pokazujący szczeliny wentylacyjne pasów szybkiej trasy i rampy łączące. Daleko w głębi dach nad węzłem tramwajowym. Przejścia naziemne zastąpiły tunele dla pieszych [Google Earth]

Zewnętrzne odcinki inwestycji obejmują natomiast rozwiązanie, wyłamujące się z klasyfikacji: obie jezdnie przelotowe przykryte są stropem tylko częściowo (formę tę określono w czasie budowy jako „tunel odkryty”, tworząc w ten sposób nowe, kuriozalne określenie w inżynierii transportowej). Podłużne szczeliny, a także wymagająca skrajni rampa wyjazdowa z tunelu, uniemożliwiają jakiegokolwiek racjonalne zagospodarowanie, zaś masa betonowych, ciężkich konstrukcji widocznych w krajobrazie ulicy stwarza wyjątkowo nieprzyjemne wrażenie. Rozcięcie więzi przestrzennej, tak dotkliwie dla Trasy WZ sprzed przebudowy, wciąż istnieje, choć ograniczone do krótszych odcinków, z których najbardziej newralgiczny ma aż ok. 270 m. Pozbawienie możliwości przejścia na takim dystansie w śródmieściu ogranicza tzw. „penetracyjność struktury” (ang. *permeability*) i jest wbrew zasadom dobrego planowania.

Niemożność wykonania pełnej płyty nad wykopem trasy tłumaczono na konsultacjach społecznych europejskimi normami bezpieczeństwa, które przy długości wchodzącej w grę powodowałyby wzrost kosztów o ok. 50 mln złotych. Warto jednak pamiętać, że zadanie obejmowało szereg działań niekoniecznych, takich jak wydłużenie linii na dalekich peryferiach miasta, warte prawdopodobnie przynajmniej tyle samo. Można więc było uzyskać wysokiej jakości efekt w centrum miasta, tworząc obiekt w myśl najlepszych wzorców i zasługujący na miano ważnego elementu rewitalizacji – wybrano jednak rozproszenie środków na inwestycję w suburbiach. Nie chodzi o brak pieniędzy – ale o kryteria ich wydatkowania.

Potwierdza to po raz kolejny, że suburbanizacja, nawet za pomocą bloków mieszkalnych, stanowi podstawowe zagrożenie dla dobrostanu miast historycznych. Co więcej, powtórnie potwierdza się nonszalancja w kształtowaniu miejskiej przestrzeni, jeśli już inwestycja obiecuje ułatwienie dla samochodu. To nieśmiertelny element smutnej łódzkiej tradycji, zrodzonej dekady wcześniej przy odświeżaniu podwórzy dla poszerzenia ulic. Tramwajów nie przyspieszono (jak pokazało porównanie rozkładów jazdy), jednak nowy dach nad przystankiem jest nie tylko praktyczny, lecz także dość przekonujący propagandowo.

3. KONKLUZJE

Trzy pierwsze przedstawione studia przypadków to „prawdziwe” usunięcie arterii z centrum miasta, jeśli arterię zdefiniować jako drogę obliczoną na maksymalnie dużą przepustowość. Bulwar Anspacha w Brukseli to likwidacja zupełna, radykalnie utrudniająca tranzyt samochodów przez większą część śródmieścia. Inwestycje w Ulm i Odense to radykalne ograniczenie przepustowości drogi. Stanowią one bardzo interesujący eksperyment: pojawia się bowiem pytanie: dlaczego pozostawione drogi przejazdu nie stały się w tej sytuacji wiecznym „zakorkowanym” elementem sieci drogowej. Czy samo ukształtowanie wymuszające wolną jazdę reguluje zachowania kierowców przy doborze drogi? Oznaczałoby to, że przy modyfikacji sieci ulicznej w celu ograniczenia wjazdu do obszarów śródmiejskich niekonieczne jest zupełne rozcięcie sieci. Można się spodziewać, że radykalne zmniejszenie przepustowości wywiera ogromny i skuteczny wpływ na sposób myślenia użytkowników samochodów i może stanowić wystarczający czynnik zniechęcający.

W żadnym z trzech przypadków nie udało się dotrzeć do badań ruchu drogowego po dokonanej przemianie. Inne studia pokazują jednak, że eliminacja taka nie skutkuje ekwiwalentnym przyrostem ruchu na alternatywnych trasach. W sześćdziesięciu przypadkach przebadanych w latach dziewięćdziesiątych, dodatkowa kongestia miała miejsce krótko po wprowadzeniu zmiany, potem zaś sytuacja się stabilizowała, a ruch został ewidentnie zredukowany o 14-25% [Cairns S., Hass-Klau C., Goodwin Ph., 1998]. To przeciwieństwo zjawiska „ruchu indukowanego”, które ma miejsce w przypadku rozbudowy sieci drogowej. Co więcej,

istnieje też pojęcie „koniecznego ruchu samochodowego” – czyli takiego, który bardzo trudno jest zastąpić inną formą przemieszczania się. Oblicza się go na ok. 5-10% ruchu rzeczywistego [Braess H.-H., Seiffert U. (red.), 2005: 4]. Daje to wielkie możliwości realizowania polityki „push-pull” w odniesieniu do śródmieść – zwłaszcza jeśli obejmuje ona radykalną poprawę transportu zbiorowego. Właśnie Odense może być takim modelowym przypadkiem wymuszonego zastępowania samochodu tramwajem – do czego zresztą przyzwyczyli nas na przestrzeni ostatnich 30 lat miasta francuskie. Bodaj żadne z nich jednak nie musiało wiązać tego z wielkim przedsięwzięciem wzniesienia całej miejskiej dzielnicy.

Przypadki Ulm i Odense wyróżnia bowiem wielka przemiana przestrzenna, wynikająca z częściowej zabudowy dawnego pasa drogowego. Została zaleczona wielka rana zadana strukturze miasta w toku modernistycznego planowania sieci transportowej. Ponadto w Ulm wzniesiono obiekty o unikatowej architekturze i funkcji, mające nobilitować pejzaż miasta. Bruksela takich działań nie wymaga w porównywalnym stopniu, ponieważ XIX-wieczna interwencja w strukturę była dobrze z powiązana z ówczesną tkanką miejską i należycie dopełniła przestrzeń nową formą. Dopiero inwestycje II poł. XX w. przyniosły destrukcję i stanowią problem wizerunkowy, wymagający działań ukierunkowanych na poprawę zabudowy miasta.

Czwarty przypadek, łódzki, to „pozorne” usunięcie arterii, które częściowo przyniosło poprawę przestrzeni publicznej, ale utrwaliło wręcz jej destrukcję. U podstaw porażki leży zamaskowana chęć nie redukcji, ale zwiększenia przepustowości trasy poprzez poprowadzenie jej w dwóch poziomach oraz siła grup nacisku reprezentujących interes przedmieść. Lekcją dla postronnych powinno być zapewne to, że sam dostęp do środków inwestycyjnych nie gwarantuje powstania właściwych form mogących należycie służyć poprawie funkcjonowania miasta i jego rewitalizacji. Formy takie mogą powstać tylko wtedy, gdy rzetelna wiedza o mieście i wyrobienie estetyczne znajdują przełożenie na ośrodki decyzyjne.

LITERATURA

- Benfield F. K., Raimi M. D., Chen DDT, 1999, *Once There Were Greenfields: How Urban Sprawl is Undermining America's Environment*, Natural Resources Defense Council, Washington.
- Braess H.-H., Seiffert U. (red.), 2005, *Vieweg Handbuch Kraftfahrzeugtechnik*, ATZ/MTZ Fachbuch, IV wyd., Vieweg, Wiesbaden, 2005.
- Bräuning A., Kleiber Ch., 2002, *Ulm, Neue Straße. Zum Auftakt der Grabungen*, „Denkmalpflege in Baden-Württemberg” Ser. NF, Bd. 31 (2001/02), s. 21-32, <https://journals.ub.uni-heidelberg.de/index.php/nbdpfbw/article/view/12464/6301> (dostęp: 10.05.2022).
- Cairns S., Hass-Klau C., Goodwin Ph., 1998, *Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence*, Landor Publishing, London.
- Eggericx L., 1997, *Les boulevards du centre*, Region de Bruxelles Capitale, Bruxelles.

- Fenton G., Glorieux A., Letesson Q., Minnen J., 2019, *Centre-ville, piétonnisation et modes de vie*, Forum Vies Mobiles, Brussels Centre Observatory, Rapport de recherche, Bruxelles, Novembre 2019.
- Furuto A., 2012, 'Thomas B. Thrigesgade' City Design / entasis, <https://www.archdaily.com/213774/thomas-b-thrigesgade-city-design-entasis> (dostęp: 10.06.2022).
- Geerinck A.-M., 1980, *Poelaert en zijn tijd*, Gemeentekrediet, Brussel.
- Gillham O., 2002, *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*, Island Press, Washington.
- Google Earth: zbiór zdjęć satelitarnych i sekwencji ulicznych, aplikacja.
- Hubert M.C., Corijn E., Neuwels J., Hardy M., 2017, *Du «grand piétonnier» au projet urbain: atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles: Note de synthèse BSI*, Brussels Studies», September 2017, https://www.researchgate.net/publication/319649260_Du_grand_pietonnier_au_projet_urbain_atouts_et_defis_pour_le_centre-ville_de_Bruxelles_Note_de_synthese_BSI (dostęp: 10.09.2022).
- Interparking.be: *Bruxelles: nouveau plan de circulation*, https://www.interparking.be/extern/BE/BrusselsPedestrian/maps_fr.html (dostęp: 10.09.2022).
- Jacobs J., 1961, *The Death And Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Krystkowski T., 2022, *Studium zaniedbań w kształtowaniu centralnych przestrzeni Łodzi w kontekście powojennych wizji i projektów urbanistycznych z lat 1945–1989*, praca doktorska, mps, Politechnika Łódzka, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska.
- Marquart Ch. 2006, *Aus Straße werde Stadt. Sparkasse und Geschäftshaus an der Neuen Straße, Ulm: Stefan Braunfels*, "Bauwelt" 47, s. 30-35.
- Miastograf: Stowarzyszenie Topografie, witryna *Miastograf – Cyfrowe Archiwum Łodzian*, <https://www.miastograf.pl/> (dostęp: 10.05.2022).
- Odense Kommune, *Pressemeddelelser: rocznik 2011, 2015*, <https://www.odense.dk/presse/pressemeddelelser> (dostęp: 10.09.2022).
- Pompidou G., Robin É., 2015, *Discours de Georges Pompidou: «Paris, l'automobile, les transports»*, red. É. Robin, Institut Georges Pompidou, Paris, https://www.georges-pompidou.org/sites/default/files/discours_automobile.pdf (dostęp: 10.12.2023).
- Shelton T., Gann A., 2014, *Urban Interstate Rights-of-Way as Sites of Intervention*, 102nd ACSA Annual Meeting Proceedings, Globalizing Architecture/ Flows and Disruptions, https://www.academia.edu/9707709/Urban_Interstate_Rights_of_Way_as_Sites_of_Intervention (dostęp: 10.09.2022).
- Systra, 2011, badania ruchu m. Łodzi, niepublikowane.
- Transport Publiczny, 2013, *Łódź: jest umowa na dofinansowanie Trasy W-Z*, 24 XII 2013, „Transport Publiczny”, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lozdz-jest-umowana-dofinansowanie-trasy-wz-971.html> (dostęp: 10.09.2022).
- TV2Fyn, 6 VII 2021: *Efter syv års byggeri på Thomas B. Thrigesgade: Nu åbner Odenses bymidte*, <https://www.tv2fyn.dk/odense/efter-syv-aars-byggeri-paa-thomas-b-thrigesgade-nu-aabner-odenses-bymidte> (dostęp: 10.09.2022).
- WikiComm1, 2022, *Plan der Stadt u. Festung Ulm u. Neu-Ulm*, J. Ebner-Verlag, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Historical_maps_of_Ulm?uselang=de#/media/File:Plan_d_Stadt_u_Festung_Ulm_u_NeuUlm_1889.jpg (dostęp 10.10.2022).
- WikiComm2, 2022, *Panorama Odense w Braun G. & Hogenberg F., Civitates Orbis Terrarum*, Kolonia, 1593, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Odense_in_the_1590s?uselang=de#/media/File:Braunius_Odense.jpg (dostęp: 10.10.2022).

Zarząd Dróg i Transportu, Urząd Miasta Łodzi, 2021, studia na witrynie informacyjnej projektu Trasy WZ, zdit.uml.lodz.pl (dostęp: 10.10.2022).

3:1 – OR ON THE ‘REAL’ AND ‘MOCK’ REMOVAL OF THOROUGHFARES FROM THE CITY CENTRES

Summary

Removal of motor traffic from main streets in city centres was pioneered at the advent of the 2nd half of the 20th century, but it involved commercial streets where conflict with pedestrians was most acute. 21st century time has come for the busy thoroughfares crossing the hearts of cities, which had been particular source of pollution and posed serious spatial barriers. This paper combines four cases of such projects. Three of them based on thoroughfare removal from the circulation network, complete or with a very limited-performance cross road remaining. Such reduction of road capacity may be called a ‘real’ removal. These cases differ from each other: they comprise action addressed to street design only (Brussels, Blvd. Anspach) or complex projects of infilling the new urban structure into the former road strips (Ulm, Neue Straße and Odense, Thrigesgade). The case of Odense is additionally distinguished by the combination with retrofitting a tram line. The fourth case is the Trasa WZ (East-West Artery) in Lodz, where the bulk of traffic was relocated subsurface, resulting in partial improvement of public space without reduction of overall road capacity – thus making it the case of ‘mock’ removal. Key conclusions are: 1) removal of an artery may create a reduced car penetration area of diameter as large as 2 km, and 2) leaving the ability for the motor traffic to cross by means of a very low capacity road does not necessarily trigger environmental nuisance and traffic congestion.

Keywords: road infrastructure, circulation engineering, city centre regeneration, sustainable mobility

