

Piotr Pecenik

Akademia Finansów i Biznesu Vistula – Warszawa

WSPÓLNE PRZESTRZENIE TRANSPORTOWE W MIASTACH NA PRZYKŁADZIE SAINT GERMAIN-EN-LAYE, REIMS I STRASBOURG

Streszczenie

W artykule przedstawiono trzy wybrane miasta francuskie, w których zrestrukturyzowano transport miejski.

Celem przebudowy systemu transportowego było ułatwienie pieszym poruszania się w obrębie centralnym miasta przy jednoczesnej możliwości korzystania zarówno z transportu zbiorowego, jak i prywatnego.

Tworzenie w tych obszarach ciągów pieszo-tramwajowych stało się naturalną formą organizacji ruchu.

Słowa kluczowe: ulice pieszo-jezdne, transport zbiorowy, ruch pieszy.

Wstęp

W artykule pokazano funkcjonowanie zintegrowanych systemów transportowych na przykładzie trzech miast o różnej wielkości i pełniących różne funkcje w strukturze przestrzennej miast francuskich. Analizowanymi miastami są:

1. Saint Germain-en-Laye – położone około 20 km na zachód od Paryża w departamencie Yvelines w regionie Île-de-France. Miasto powstało we wczesnym średniowieczu i od czasu Ludwika VI Grubego (Louis VI le Gros), 1124 roku posiadało rezydencje królów Francji. Aktualnie jest to jedna z bogatszych Gmina (Commune) we Francji. Zamek królewski w czasach Ludwika XIV (Louis XIV) został powiększony o tarasowe ogrody według projektu Le Notre. Aktualnie miasto ma charakter rezydencyjny i liczy ok. 41 000 mieszkańców.
2. Reims – miasto położone w regionie Champagne-Ardenne. Jest nieoficjalną stolicą producentów szampana. Reims powstało w III wieku, założone przez Rzymian, o czym świadczy łuk tryumfalny na Bramie Marsa (Porte de Mars). W 1000-letniej historii królowie Francji byli koronowani w tutejszej katedrze. Obecnie miasto liczy 185 000 mieszkańców i jest co do wielkości 12. Gminą (Commune) Francji i stolicą departamentu.
3. Strasbourg – stolica Alzacji (Alsace). Aglomeracja Strasbourga jest siódmą co do wielkości we Francji, o powierzchni 78,26 km² i liczbie mieszkańców 263 941. Na począt-

ku XXI wieku utworzono z terytoriów francuskich i niemieckich Eurodistrit Strasbourg / Ortenau grupujący 79 okolicznych miasteczek usytuowanych po obu stronach Renu i wspólnie zarządzanych przez samorzady z Francji i Niemiec o łącznej powierzchni 2176 km² i liczbie mieszkańców 868 014.

CASUS I – Saint Germain-en-Laye

System transportowy miasta jest dość dobrze rozwinięty. Bazuje on na połączeniu szynowym linii RER¹ „A” oddanej do użytku w 1972 roku, przecinającej aglomerację paryską ze wschodu na zachód, oraz linii kolejowej Paris – Rouen – Le Havre łączącej Paryż z wybrzeżem Kanału La Manche. Sieć drogowa zapewnia powiązanie z regionem i Paryżem przez drogi krajowe, powiatowe (departamentale) i autostrady: A13, A14 oraz „la Francilienne” – dużą obwodnicę aglomeracji paryskiej. W 2004 roku oddano częściowo do użytku linię Wielkiej Obwodnicy Zachodniej (Grande Ceinture Ouest) jako odcinek przyszłego Szybkiego Tramwaju Zachodniego (Tram Express Ouest). Gmina (Commune) de Saint-Germain-en-Laye jest również obsługiwana przez 5 linii autobusowych.

Ilustracja 1

Organizacja ruchu na głównej ulicy handlowej (25.12.2018)



Źródło: archiwum Autora.

¹ RER – Réseau Express Regional – szybkie metro w aglomeracji paryskiej.

Miejska sieć uliczna ze względu na swój charakter wąskich ulic zabytkowych, jest permanentnie zatłoczona w godzinach szczytu. Sieć parkingów naziemnych i jednego podziemnego zostały oddane do użytku w 2007 roku. W handlowym centrum miasta ruch kołowy jest dozwolony na głównych ulicach, natomiast część bocznych uliczek została zamieniona na ciągi pieszo-jezdne z priorytetem dla ruchu pieszego jak na przedstawionych ilustracjach.

Ilustracja 2

Organizacja ruchu na lokalnej ulicy handlowej i w strefach ruchu uspokojonego (25.12.2018)



Źródło: jak w ilustracji 1.

Zaproponowany system nie rozwiązuje problemów mieszkańców, bowiem większość głównych ulic w centrum miasta to ulice handlowe i nałożenie się ruchu pieszego handlowego wraz z ruchem kołowym przejazdowym powoduje duże komplikacje zarówno w godzinach szczytu, a zwłaszcza okresach intensywnego handlu.

Poziom hałas i skażenie powietrza w sąsiedztwie głównych ulic jest dużym problemem dla mieszkańców, mimo ograniczenia prędkości ruchu do 30 km/h.

Sieć uliczek o ruchu uspokojonym zrealizowano w nawiązaniu do rozwiązań średnio-wiecznych kiedy to ściek był budowany centralnie ze spadkami poprzecznymi do osi ulicy. Ruch dostawczy jest dopuszczany o określonych porach. Dojazd służb miejskich jest również zapewniony.

CASUS II – Reims

Miasto ma świetnie rozwiązany system transportowy. Trzy autostrady otaczają aglomerację: A4 (Paris – Strasbourg), A26 (Troyes – Calais) i A34 (Reims – Liege). Oddana do użytku w latach 70. autostrada A4 przecinała miasto na dwie części zgodnie z obowiązującymi wówczas regulami. Od 2010 roku przebudowana, stała się południową obwodnicą miasta, a jej

Ilustracja 3

Tramwaj zasilany indukcyjnie na ciągu pieszo-tramwajowym



Źródło: jak w ilustracji 1.

Ilustracja 4

Przykłady rozwiązań ulic pieszo-jezdnych



Źródło: jak w ilustracji 1.

pierwotny przebieg zamieniono na miejską drogę ekspresową. Dodatkowo ruch do aglomeracji doprowadzają droga krajowa RN31 i drogi powiatowe (Departamentale) RD951, RD944 oraz droga turystyczna poprzez winnice do Massif de Saint-Thierry i Montagne de Reims.

Transport zbiorowy został zapoczątkowany w 1872 roku przez omnibus ciągnięty przez konie. Na początku XX wieku zbudowano tramwaj elektryczny. Obecnie miasto jest obsługiwane przez 23 linie dzienne i 10 nocnych, zarówno tramwajowych, jak i autobusowych. Nowoczesny tramwaj wprowadzono do użytku w 2011 roku na dwóch liniach przechodzących przez centrum miasta. Transport kolejowy składa się z linii kolejowych klasycznych i linii szybkiej oraz trzech dworców TER² obsługujących miasto i dworca TGV³ (Paris –

² TER – Train Express Regional – Ekspresowe Pociągi Regionalne.

³ TGV – Train Grand Vitesse – Pociągi Dużych Prędkości.

Strasbourg) w obrębie aglomeracji, dzięki któremu dojazd do centrum Paryża zajmuje 45 minut na dystansie ok. 180 km.

Od końca pierwszej dekady XXI wieku centrum miasta jest przekształcane zgodnie z postulatami mieszkańców. Celem operacji było uwolnienie wąskich uliczek starego miasta od permanentnego zatłoczenia samochodami, czy to jadącymi, czy parkującymi. Zgodnie z tą ideą ulice w tym obszarze przebudowano na sieć ciągów pieszo-jezdnych i pieszo-tramwajowych. Tramwaj jest zasilany indukcyjnie, więc nie potrzebuje sieci trakcyjnej. Porusza się po wspólnej przestrzeni z pieszymi, co widać na ilustracji 3.

Podziemne parkingi strategiczne na obwodzie obszaru zapewniają dojazd turystów, jak i mieszkańców mających ulgi w cenach parkowania. Właściciele samochodów, jak również pojazdy dostawcze i służby miejskie posiadają kartę umożliwiającą opuszczenie słupków blokujących wjazd na ciąg pieszy. W ten sposób dojazd „pod dom” jest możliwy w sytuacjach koniecznych. Ruch dostawczy jest limitowany w czasie.

CASUS III – Strasbourg

System transportowy Strasbourga jest wyjątkowy na skalę europejską i powinien stać się inspiracją dla innych miast. Składa się z szynowego transportu zbiorowego opartego na sieci kolejowej i tramwajowej oraz sieci drogowo-ulicznej.

Sieć drogową składa się z:

- zachodniej obwodnicy zwanej „Voie de Liaison Intercommunale Ouest”, stanowiącej fragmenty autostrad A350 i A35;
- autostrady A351, na której wprowadzono pasy zarezerwowane dla transportu zbiorowego (*bus site propre*);
- obwodnicy południowej pomiędzy węzłem autostrady A35 w Geispolsheim i drogi powiatowej (*departementale*) RD 1083 w Fegersheim, przeznaczonej głównie dla ruchu ciężarowego z terytorium Niemiec do portu lotniczego w Entzheim obsługującego Strasbourg.

Sieć kolejowa składa się z:

- z linii kolejowej dużej prędkości Paris – Strasbourg (TGV Est);
- z linii kolejowej dużej prędkości Strasbourg – Lyon (TGV Rhin – Rhône);
- krzyża XIX-wiecznych linii kolejowych w układzie północ-południe i wschód-zachód.

W ostatnich 15 latach tramwaj stał się podstawowym środkiem transportu miejskiego, którym podróżuje ponad 300 tys. pasażerów dziennie. Sieć tramwajowa składa się z sześciu linii przechodzących przez centrum miasta i kończących się w dzielnicach peryferyjnych. W dwóch punktach w centrum zlokalizowane są węzły przesiadkowe, na których można się przesiąść na dowolną linię. W 2018 roku uruchomiono połączenie tramwajowe w ramach idei Eurodistritu pomiędzy miastem Strasbourg a niemieckim miastem Kehl po drugiej

stronie Renu, zarządzane wspólnie przez oba miasta. Węzeł intermodalny pod dworcem kolejowym zapewnia możliwość przesiadek na wszystkie systemy transportu zbiorowego. Wielopoziomowy parking rowerowy dla kilku tysięcy rowerów stanowi również część tego węzła. System tramwajowy oferuje pasażerom udogodnione przesiadki pomiędzy innymi środkami transportu, takimi jak:

- tramwaj – rower;
- tramwaj – ruch pieszy;
- tramwaj – autobus;
- tramwaj – pociąg;
- tramwaj – samochód.

Od 1990 roku władze miasta Strasbourg zdecydowały się zmienić istniejącą politykę transportową miasta na politykę zrównoważonego rozwoju, co wynikało z permanentnego zatłoczenia ulic miejskich ruchem samochodowym i degradacji systemu transportu zbiorowego. Również obecność Parlamentu Europejskiego i zmiany statusu miasta na Eurométropole miały swój wpływ na tę decyzję.

W celu poprawy życia mieszkańców wprowadzono ograniczenie i limitację czasu parkowania na ponad 22 000 miejsc. Zbudowano również sieć parkingów P&R⁴ z przesiadką na tramwaj lub autobus na ponad 4000 miejsc.

Stworzono trzy strefy parkowania płatnego, limitowanego w czasie (czas parkowania: bardzo krótki, krótki i średni) i o zróżnicowanych kosztach w zależności od pory dnia. Wprowadzono dobową kartę do parkowania we wszystkich strefach miasta w cenie 7 euro; i możliwość płacenia za parking telefonem komórkowym albo kartą bankową.

Na terenie miasta zainstalowano 21 punktów ładowania samochodów elektrycznych.

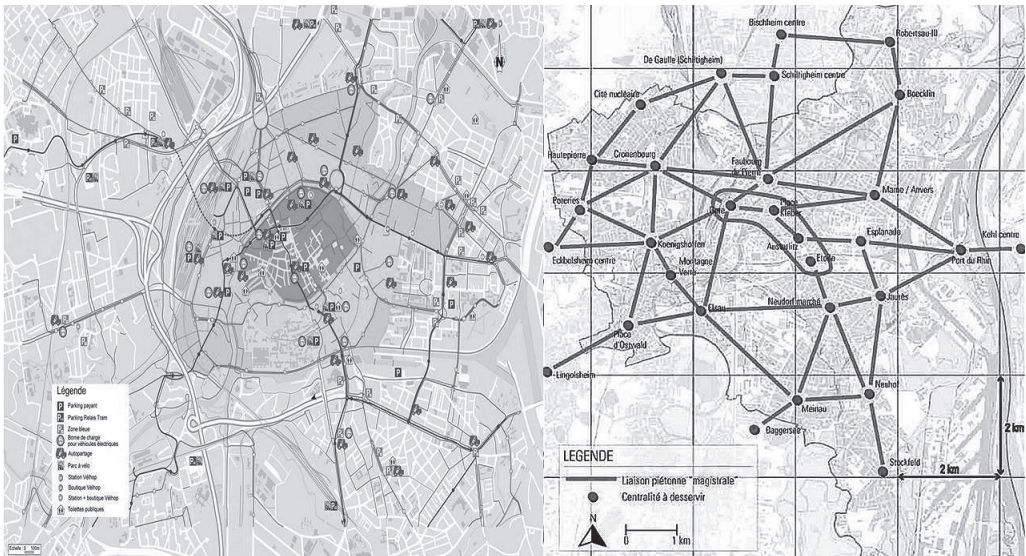
W zakresie transportu rowerowego zrealizowano ścieżki rowerowe o długości 560 km; stacje wynajmu rowerów Vélhop w liczbie 4400 oraz wprowadzono dwukierunkowy ruch rowerowy na 360 jednokierunkowych ulicach. Zorganizowano 19 000 miejsc parkingowych dla rowerów i konsekwentnie doprowadzono do sytuacji, w której mieszkańcy aktualnie posiadają 310 000 rowerów.

W celu poprawy organizacji ruchu pieszego władze miasta opracowały 10-punktowy plan, propagujący spacerowanie wśród pieszych. W tym celu władze miasta zobowiązały się do organizowania imprez i inicjatyw partnerskich, a w ich wyniku stworzono mapy przemieszczeń ruchu pieszego. Powiększono przestrzeń dla ruchu pieszego przez opracowanie projektów i realizację przebudowy sieci ulicznej. Obecnie prawie 50% przestrzeni publicznej ulicy jest przeznaczony dla pieszych lub rowerzystów. Zneutralizowano konflikty pomiędzy pieszymi a ruchem rowerowym.

⁴ P&R – Park & Ride – Parkuj i Jedź.

Ilustracja 5

Elementy obsługi transportowej miasta oraz sieć ciągów pieszych „Mistral”



Źródło: Marchal & Laugel (2012).

W celu poprawy dostępności miasta, plany miejscowe muszą zapewnić możliwość obsługi obszaru ruchem pieszym. Rozkład funkcji musi być tak zaprogramowany, aby wszystkie podstawowe funkcje były w zasięgu ruchu pieszego. Idea chodzenia pieszo – „1% pieszych”, jest lansowana przez władze miasta w nowych projektach transportu publicznego, takich jak tramwaj czy „pieszo-bus”. Celem tej akcji jest zapewnienie pieszym dostępu do węzłów przesiadkowych transportu publicznego. Każdy nowy węzeł tramwajowy lub BRT⁵ jest analizowany pod kątem dyfuzji ruchu.

Stymulowana jest idea chodzenia „pieszo-busem” do szkół na terenie Strasbourga przez propagowanie procesu chodzenia uczniów grupami na przystanek autobusowy „do i ze szkoły”, nadzorowanego przez dorosłych wolontariuszy. W tym celu wzmocniono bezpieczeństwo ruchu pieszego na 50 głównych ulicach miasta, poprawiając widoczność na przejściach dla pieszych, oświetlenie oraz dostosowując skrzyżowania do ruchu pieszego przez reorganizację ich geometrii i programów sygnalizacji świetlnej. Zmodernizowano konstrukcje inżynierskie na sieci ciągów pieszych, np. mostów nad kanałami wodnymi na terenie miasta. Stworzono „logiczną sieć podstawowych ciągów pieszych” pod nazwą

⁵ BRT – Bus Rapis Transit – Szybki Autobus na wydzielonym pasie ruchu.

„Mistral” łączących centra przyległych dzielnic na dystansie krótszym niż dwa kilometry jak na ilustracji 5.

Strasbourg jest również pierwszym miastem we Francji, które wprowadziło „*autopartage*”, czyli wolny wynajem samochodów osobowych na identycznych zasadach jak wynajem rowerów. Samochody znajdują się na określonych parkingach, gdzie są dostępne 24 godziny na dobę i można je wypożyczać na 1 godzinę, jeden dzień lub na tydzień. Opłata jest naliczana za czas używania i liczbę przejechanych kilometrów. Oddaje się pojazd na tym samym lub innym parkingu. Aktualnie do dyspozycji jest kilkaset pojazdów od osobowych do minibusów. Od 2015 roku wprowadzono do użytku pojazdy o napędzie elektrycznym.

Na ilustracjach 6-8 przedstawiono kilka rozwiązań z miasta Strasbourg.

Ilustracja 6

Intermodalny węzeł przesiadkowy pod dworcem kolejowym, węzłowa stacja tramwajowa, ulica pieszo-tramwajowa i klasyczna ulica



Źródło: jak w ilustracji 1.

Ilustracja 7**Ulice o ruchu uspokojonym**

Źródło: jak w ilustracji 1.

Podsumowanie

Przedstawione przykłady dają świadectwo tendencjom, które są w tej chwili wprowadzane na całym świecie. Mieszkańcy miast, a zwłaszcza ich centralnych części, zmęczeni hałasem i zatruciem powietrza spalinami, żądają poprawy warunków życia. Chodzi tu o uwolnienie powierzchni miast zajmowanych przez samochody, poprawę transportu zbiorowego i możliwość bezpiecznego poruszania się po ulicach szczególnie dla osób starszych i dzieci.

Oczywiście nie wszystkie rozwiązania są doskonałe. Problem polega na tym, że nie da się od razu wprowadzić rozwiązania docelowego składającego się z wielu elementów, będących nie tylko rozwiązaniami czysto technicznymi, ale również polityczno-ekonomicznymi. Proces modernizacji systemu transportowego jest długi ze względu na koszty i wszystkie inne uwarunkowania wzajemnie się nakładające.

Ilustracja 8

Strefy ruchu pieszego



Źródło: jak w ilustracji 1.

W Strabourgu, który jest w tej chwili ewenementem na skalę europejską proces ten trwa już 29 lat przy kolejnych zmieniających się ekipach władz miejskich. Warto zaznaczyć, że raz wyznaczony cel strategiczny w polityce transportowej miasta jest utrzymywany przez ekipy o różnych opcjach politycznych, co jest niewątpliwie dużym osiągnięciem.

Bibliografia

Marchal J.-L., Laugel Y. (2012), *Plan Piéton – Ville de Strasbourg*, RR&A; Stoa; PTV France; Ville de Strasbourg, Strasbourg.

Connexion Transports Territoires – Bus&Car | Strasbourg : la ligne D du tramway prépare le passage du Rhin – Connexion Transports Territoires – Bus&Car (2015), <http://www.connexiontt.com/strasbourg-ligne-d-tramway-prepare-passage-rhin/> [dostęp: 15.01.2017].

- Strasbourg.eu eurométropole Capitale européenne* (2015). Infrastructures | Transports et infrastructures, <http://www.strasbourg.eu/fr/developpement-rayonnement/transports-et-infrastructures/infrastructures> [dostęp: 06.08.2015].
- <http://www.saintgermainenlaye.fr/decouvrir-la-ville/presentation-de-la-ville/> [dostęp: 15.04.2017].
- <http://www.eurodistrict.eu/fr/index.php> [dostęp: 15.04.2017].
- <http://www.tangentielleouest.fr/> [dostęp: 15.04.2017].
- <http://www.lunion.presse.fr/article/autres-actus/petite-histoire-des-transports-en-commun-a-reims> [dostęp: 15.04.2017].
- http://www.reims-metropole.fr/IMG/pdf/trace_tram.pdf [dostęp: 15.04.2017].
- https://www.reims.fr/fileadmin/reims/MEDIA/Qualite_Vie_Environnement/Stationnement_et_mobilite/Mobilites/Reims_Code_de_la_rue.pdf [dostęp: 15.04.2017].
- <http://parisbanlieue.blog.lemonde.fr/2008/02/27/tramway-des-gares-autolib%E2%80%99-et-couloirs-de-bus-ou-pas-de-programme-municipal-sans-chapitre-transports-meme-a-paris/> [dostęp: 15.04.2017].
- <http://leportailferroviaire.free.fr/urbain/stra06.htm> [dostęp: 15.04.2017].

SHARED TRANSPORT SPACES IN CITIES AS SAINT GERMAIN-EN-LAYE, REIMS AND STRASBOURG

Summary

The aim of the article is to present three French towns of different size, in different regions of France where the modern transportation solutions were applied. The today problem is to limited car access to the downtown, reinforced public transport and re-done public space to the pedestrian.

Finally these solutions permits to reduce traffic jams, pollutions, time of travel and recovery of public spaces.

Some of these proposals are working perfectly, other need to be improved.

Key words: pedestrian streets, public transport, pedestrian traffic.

Artykuł zaakceptowany do druku w maju 2019 roku

Afiliacja:

dr inż. EUR ENG. Piotr Pecenik

Akademia Finansów i Biznesu Vistula

Europejski Wydział Sztuk

ul. Stokłosa 3

02-787 Warszawa

e-mail: pecenikpiotr@yahoo.com