

Zrównoważone osiedla bez samochodów... i bez mieszkańców

Sustainable Housing Estates with no Cars.... and with no Residents

Streszczenie

Wraz z ideą rozwoju zrównoważonego, rośnie zainteresowanie jakością życia ludzi w ich środowisku zamieszkania. Z szacunku dla otoczenia, dla środowiska naturalnego oraz dla użytkownika danych przestrzeni, które stanowią osiedla, czy zespoły mieszkaniowe, funkcjonują już idee uwolnienia ich od ruchu samochodowego. Pojawiają się więc bezpieczne, pozbawione spalin i hałasu mieszkalne wnętrza urbanistyczne, zazielenione i wyposażone w różnego rodzaju atrakcyjne funkcjonalnie i estetycznie urządzenia. Wnętrza takie są w założeniu przyjazne dla użytkujących je grup społecznych. Wydawać by się mogło, że powinny być wręcz oblężone przez ludzi, gwarne i wesołe. Czy tak jest? Artykuł jest próbą odpowiedzi na pytanie czy osiedla bez samochodu są trafioną odpowiedzią na potrzeby współczesnych mieszkańców?

Abstract

Together with the concept of sustainable development, the interest in the quality of life of people in their residence environment has been growing. Out of respect for the surrounding areas, for the natural environment and for users of specific spaces which are housing estates or residential complexes, there have emerged concepts of relieving them of car traffic. Thus there appear safe residential urban interiors, deprived of exhaust fumes and noise, green and equipped with all sorts of attractive, functional and aesthetic appliances. Such interiors are in principle friendly for the social groups using them. It would seem that they should be literally besieged by people, bustling and joyful. Are they? This article is an attempt to address the question whether housing estates without cars are a good answer to the needs of their contemporary residents.

Słowa kluczowe: Osiedle, użytkownik, samochód, przestrzeń społeczna

Keywords: housing estate, user, car, social space

Wprowadzenie

W dobie powrotu do zdrowego trybu życia, poszukiwania związków z przeszłością, czy „sięgania do korzeni” mamy do czynienia z pewnym renesansem w spojrzeniu na rolę pieszego w przestrzeni. Człowiek „pieszym” był od zawsze. Taka bowiem forma przemieszczania się była pierwotną. Jak wiele możemy dowiedzieć się o naszej przeszłości z prehistorycznych tras migracji ludzi świadczy choćby badanie *The Genographic Project* [1]. Sześćdziesiąt tysięcy lat temu nasi przodkowie wywędrowali z Afryki i do wynalezienia koła ok. 4000 lat temu poruszali się na własnych nogach, w niektórych sytuacjach wykorzystując do przemieszczania się zwierzęta. Z 215 roku pochodzą wzmianki o pierwszym urządzeniu w rodzaju samochodu, w XV wieku pojawia się pomysł maszyny wojennej poruszanej siłą wiatru oraz prototyp pojazdu napędzanego bez użycia koni, projektu samego Leonarda da Vinci [2]. Około roku 1600 Simon Stevin buduje tzw. żaglowóz – żaglowiec na kołach [3]. Dopiero lata 1769–1830 przynoszą rozwój pojazdów napędzanych parą [4]. W roku 1885 w Niemczech Carl Friedrich Benz zbudował samochód trójkołowy, a Gottlieb Daimler – lekki jednocylindrowy

Introduction

in the era of a return to healthy life style, searching for bonds with the past, or “reaching back to the roots”, we deal with a certain revival in the way that the role of a pedestrian in space is perceived. Man has always been “a pedestrian”. This type of moving around was the most primeval one. How much we can learn about our past from prehistoric migration routes of people could be confirmed by e.g. *The Genographic Project* [1]. Sixty thousand years ago our ancestors left Africa and until they invented a wheel ca. 4000 years ago, they walked, and in some cases they used animals to move around. The first mentions about the first device similar to a car date back to the year 215, and in the 15th century there appeared an idea of a war machine propelled by the force of wind and a prototype of a vehicle driven without using horses, designed by Leonardo da Vinci himself [2]. In ca. 1600 Simon Stevin built the so-called land yacht – a yacht on wheels [3]. Only the years 1769–1830 brought the development of steam-driven vehicles [4]. In 1885 in Germany Carl Friedrich Benz built a three-wheeled car, and Gottlieb Daimler – a light one-cylinder four-stroke internal com-

* Dr hab. inż. arch. Magdalena Jagiełło-Kowalczyk, prof.PK, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska / Magdalena Jagiełło-Kowalczyk, Assist. Prof. Ph.D. Eng. Arch., Professor of the Cracow University of Technology, Institute of Urban Design, Faculty of Architecture, Cracow University of Technology, e-mail: magdajagiellok@interia.pl

czterosuwowy silnik spalinowy z benzyną jako paliwem. Nikt się wówczas nie spodziewał, że samochód już w następnym wieku zdominuje przestrzeń miejskie. Wprost proporcjonalnie do wzrostu liczby aut, spadało zainteresowanie potrzebami pieszego. Skutkowało to odrzuceniem tej formy przemieszczania się i spowodowało dalszy wzrost liczby pojazdów. Zielone bulwary zaczęto przekształcać w arterie komunikacyjne. Konieczność tworzenia nowych miejsc parkingowych wymusiła zanik charakterystycznej dla miast zabudowy narożnikowej oraz kwartałowej. O zrozumieniu przez władze miast wagi problemu niech świadczy fakt, że już w latach 60. XX wieku zaczęto tworzyć ulice przeznaczone wyłącznie dla pieszych i uwalniać części miast od ruchu samochodowego¹.

Kim jest pieszy w przestrzeni miasta? Użytkownikiem, obserwatorem, mieszkańcem, gościem. Każdemu z nich należy się szacunek. Jan Gehl pisze w swojej książce, że to co łączy nas ludzi to niewątpliwie: ruch i chodzenie, zmysły i podstawowe modele zachowań. Dlatego też projektowanie tkanki urbanistycznej zacząć należy od myślenia o człowieku [7].

2. Miejskie przestrzenie publiczne i społeczne

W obrębie miasta mamy do czynienia z różnymi rodzajami przestrzeni. Na plan pierwszy wysuwa się publiczna przestrzeń miasta przeznaczona dla wszystkich, otwarta, obejmująca ulice, aleje, place, skwery, parki. Przeciwieństwo jej stanowi przestrzeń prywatna przeznaczona dla jej właścicieli. Przestrzeń społeczna to ta, z którą identyfikują się określone grupy społeczne. Przestrzeniami społecznymi są więc np. tereny szkół, przedszkoli, kampusy uczelni i wnętrza urbanistyczne zespołów i osiedli mieszkaniowych. Niejednokrotnie już zostało powiedziane, że brak przestrzeni społecznej dla człowieka jest równoznaczny ze zmniejszeniem poczucia bezpieczeństwa i zanikiem więzi międzyludzkich. W tej bowiem przestrzeni rozgrywają się podstawowe relacje społeczne, przestrzenne i estetyczne [8]. Socjologicznie przestrzeń społeczna jest bytem abstrakcyjnym, a jej istnienie ma charakter świadomościowy. Dowiadujemy się o niej wtedy, gdy zdajemy sobie sprawę z różnic, które dzielą jednostki. W drugiej dekadzie XXI wieku mamy świadomość, że najważniejszym czynnikiem wpływającym na urbanistyczne kształtowanie przestrzeni społecznych i publicznych powinny być potrzeby społeczności. Jest to podejście odmienne od zakorzenionego w drugiej połowie XX wieku ruchu odnowy miast, hołubiących idee wpływowych wydziałów administracji miasta – transportu czy budownictwa kosztem niebezpośrednio dochodowych, małych przestrzeni publicznych [9].

Czyniąc współczesne miasto bardziej przyjazne dla pieszych, stosuje się różne zasady, dzięki którym próbuje się ograniczyć „wszechpotęgę” motoryzacji. Jedną z propozycji jest powrót do równouprawnienia wszystkich uczestników ruchu. Dbając o to, by sklepy, usługi i miejsca rekreacji powstawały w zasięgu spaceru, skłania się ludzi do chodzenia, przy rezygnacji z jazdy samochodem. Niebagatelne znaczenie mają dobrze wyznaczone miejsca parkingowe. Opłata za ich użytkowanie ma doprowadzić do sytuacji, w której mniej ludzi wybierze samochód, a pozbawione przeszkód, uporządkowane chodniki, zachęcą do chodzenia pieszo. Sprawny transport publiczny z wygodnymi dojazdami do przystanków i stref pieszych wpływa na ograniczenie

bustion engine, fuelled with petrol. At the time nobody expected the car to dominate the urban space as early as in the next century. Proportionally to the increase of the number of cars, the interest in the needs of a pedestrian was dropping. It resulted in rejecting this form of moving around and caused further increase of the number of cars. Green boulevards started to be transformed into traffic arteries. The need to create new parking spaces forced the disappearance of the corner and quarter architecture, so characteristic for cities. The problem was well understood by the authorities, which could be confirmed by the fact that already in the 1960s streets intended exclusively for pedestrians started to be designed and parts of cities started to be relieved of car traffic.¹

Who is a pedestrian in the urban space? A user, an observer, a resident, a guest. Each of us reserves respect. In his book Jan Gehl writes that what combines us, people, is undoubtedly motion, walking, our senses and basic behaviour patterns. Therefore, the process of designing the urban tissue should be commenced with thinking amount man [7].

Urban public and social spaces

Within the city we deal with different types of space. On the foreground we have the public space of the city, addressed to everybody, open, comprising streets, avenues, piazzas, squares, parks. Its opposite is the private space intended for its owners only. The social space is the space with which specific social groups identify. Therefore, social spaces are e.g. the areas of schools, nursery schools, university campuses and urban interiors of residential complexes and housing estates. It has been stated numerous times that the lack of social space for people is equivalent with lowering their sense of safety and disappearance of interpersonal contact. In this space the most fundamental social, spatial and aesthetic relations take place [8]. From the sociological point of view, social space is an abstract notion, and its existence is of a consciousness-related nature. We learn about it when we realize the differences between individuals. In the 2nd decade of the 21st century we are aware of the fact that the most important factor which influences the urban shaping of social and public spaces should be the needs of communities. It is a different approach from the cities' renewal movement popular in the 2nd half of the 21st century, cherishing the concepts of influential departments of the municipal administration – of transport or construction, at the expense of not directly profitable small public spaces [9]. When making the contemporary city friendlier for pedestrians, various principles are applied, which are supposed to limit the omnipotence of motorization. One of the proposals is the return to the equality of all traffic participants. Taking care of shops, services and recreation places emerging within a walking distance, designers make people walk and give up driving cars. Well planned parking spaces are very important here. The fee for using them is to bring about a situation where fewer people will choose a car, and obstacle-free orderly pavements will encourage people to walk. Efficient public transport, with comfortable access to stops and pedestrian zones, has its impact on the limitation of the number of cars, and in doing so it influences the quality of the urban tissue. Bicycle traffic is promoted. Shaping of new urban spaces, as well as re-

liczby samochodów, a co za tym idzie na jakość tkanki miejskiej. Promowany jest ruch rowerowy. Kształtowanie przestrzeni miejskich zarówno nowych, jak i przebudowa już istniejących ma mieć na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo i komfort pieszych oraz to, co zobaczą na swojej drodze. Jak dowodzą amerykańskie badania, sadzenie drzew przy drogach, mimo iż ogranicza widoczność, skutecznie ogranicza liczbę wypadków. Wpływa też na zapewnianie komfortu termicznego, pochłanianie spalin, czy zmniejszenie uciążliwości hałasu. Funkcjonują również teorie dowodzące, że szerokie pasy ruchu oraz drogi jednokierunkowe zachęcają kierowców do szybszej jazdy. Wedle tej zasady powinno się unikać takich rozwiązań w centrach miast².

Osiedla bez samochodu

Przestrzenie społeczne sprzyjające ruchowi pieszemu znajdziemy w osiedlach mieszkaniowych pozbawionych ruchu samochodowego. Funkcjonują one już w wielu miastach współczesnej Europy. Jednym z nich jest osiedle *Buitenkans* w Almere w Holandii [11]. Powstało ono zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego. Priorytetem przy projektowaniu osiedla była wygoda i bezpieczeństwo mieszkańców. W myśl tego samochody mogą parkować tylko na obrzeżach, na wyznaczonych miejscach. Wewnątrz osiedla komunikacji służą tylko drożki dla pieszych i rowerzystów. Nie brak tu miejsc zabaw dla dzieci i charakterystycznych dla Holandii ogrodów. Punkt centralny założenia stanowi staw z naturalną roślinnością, który, co również typowe dla holenderskich osiedli zrównoważonych, jest zbiornikiem wody deszczowej ze wszystkich dachów. Te zaś, w dużej części pokrywa roślinność, zwiększając w ten sposób powierzchnię biologicznie czynną w osiedlu i wzbogacając lokalny ekosystem. Drewniane domy o konstrukcji szkieletowej ogrzewane są m.in. za pomocą ogrzewania ściennego, do którego wykorzystywana jest energia słoneczna. Energia ta służy tu również do uzyskania ciepłej wody użytkowej. Mieszkańcy *Buitenkans* zobowiązują się na mocy umów do używania jedynie naturalnych farb i materiałów wykończeniowych oraz biologicznych środków czyszczących. Standardem jest segregacja śmieci i kompostowanie odpadów organicznych. Osiedle jest zielone i przyjazne. Brak ruchu samochodowego potęguje wrażenie spokoju i bezpieczeństwa. Mieszkańcy dzielnicy są właścicielami domu kultury i stawu. W domu kultury odbywają się zajęcia jogi, tai chi, różnorodne wystawy, wykłady, zajęcia chóru, wieczory medytacyjne itp. Ośrodek, spełniając dla swojej społeczności funkcję kulturową, edukacyjną, rekreacyjną ma też krzewić zasady działań na rzecz rozwoju zrównoważonego. Budynek zbudowany jest też zgodnie z zasadami green architecture. W jego budowie uczestniczyli mieszkańcy. Ich stowarzyszenie korzysta z ogromnego wsparcia finansowego funduszu Oranje Fonds, będącego największym funduszem narodowym przeznaczającym środki na cele społeczne³. Realizacja zespołu przypadła na lata 2005–2007. Inne osiedle, do którego samochody nie mogą wjeżdżać to *EVA Lanxmeer* (od nazwiska projektanta) w Culemborg w Holandii [12]. Jest to przestrzenne, zielone i podmokłe założenie, liczące 240 domów, leżące częściowo na obszarze zasilania ujęcia wody. Mieszkańcy odgrywają ważną rolę w zarządzaniu osiedlem. Projekt promuje silne partnerstwo przyszłych mieszkańców oraz pomoc władz miasta Culemborg i konsultantów. Zawie-

constructing the existing ones, is to pay attention most of all to the safety and comfort of pedestrians and what they are to see on their way. As American research implies, planting trees along roads, although it blocks visibility, is an effective way to reduce the number of accidents. It also has its impact on securing thermal comfort, absorption of exhaust fumes or limiting the nuisance caused by noise. There are also theories according to which wide lanes and one-way roads encourage drivers to drive faster. According to this rule, such solutions should be avoided in city centres.²

Housing estates with no cars

Social spaces which favour pedestrian traffic can be found in housing estates deprived of the car traffic. They already function in contemporary European cities. One of them is the *Buitenkans* housing estate in Almere, Holland [11]. It was built on the basis of sustainable development principles. During the construction of the housing estate the priority was the comfort and safety of its residents. In accordance with this rule, cars are allowed to park only on the outskirts of the housing estate, in specially designated places. Inside the estate residents move along lanes intended for pedestrians and cyclists only. The place is full of playgrounds for children and gardens, so characteristic for Holland. The focal point of the project is a pond with natural vegetation, which – a thing also typical for Dutch sustainable housing estates – is a reservoir of rainwater from all the roofs. These in turn are covered with vegetation to a great extent, which increases the biologically active surface area in the housing estate and enriches the local ecosystem. Wooden houses with the frame structure are heated by e.g. wall heating, fed by solar energy. This energy is also used here to obtain domestic hot water. Residents of *Buitenkans* in their contracts commit to use only natural paints and finishing materials and biological cleaning agents. Waste segregation and composting of organic waste is a standard here. The housing estate is green and friendly. The lack of car traffic enhances the feeling of peace and safety. Residents of the housing estate are owners of a centre of culture and of the pond. In the centre of culture yoga and tai chi classes are held, various exhibitions, lectures, choir singing classes, medication evenings are organized. The centre, which satisfies the cultural, educational and recreational needs of its community, is also to promote the principles of activities for the benefit of sustainable development. The building is constructed in accordance with the green architecture principles. The residents participated in its construction. Their association benefits from huge financial support from the Oranje Fonds fund, which is the largest national fund allocating financial resources for social purposes.³ The whole complex was built in the years 2005–2007.

Another housing estate which cannot be entered in a car is *EVA Lanxmeer* (from the name of its designer) in Culemborg, Holland [12]. It is a spatial green and boggy project, consisting of 240 houses, partly located within the area of the water intake feed. Residents play a crucial role in managing the housing estate. The project promotes strong partnership of its future residents and assistance of municipal authorities of Culemborg and

ra on wiele zasad dotyczących wysokiej jakości ekologicznej, a jego oryginalność polega głównie na zapewnieniu stałego udziału mieszkańców, począwszy od projektowania, przez realizację, do użytkowania. Faktycznie, ten obszar został zaprojektowany i cała inwestycja prowadzona była z przedstawicielami przyszłych mieszkańców w procesie twórczym nie wynikającym z odgórnych zarządzeń i administracji. Niezmiernie istotny jest tu system kooperacji we wszystkich działaniach dotyczących osiedla i sprawnego przepływu informacji. Zastosowano tu zdrowe materiały i urządzenia oszczędzające energię. Przestrzeń wolna jest od ruchu kołowego. Samochody pozostawia się na przyległych parkingach. Dlatego też przestrzenie społeczne w osiedlu są bezpieczne, estetyczne, zielone. Z bardziej zorganizowanymi miejscami zabaw dla dzieci, ciągami pieszymi korespondują „dzikie”, zielone przestrzenie, mające w założeniu sprzyjać spacerom i spotkaniom mieszkańców. Realizacja osiedla to lata 1994–2009.

Ypenburg Waterwijk to osiedle w dzielnicy Ypenburg w Hadze, również w Holandii [13]. Wybudowano tu mieszkania socjalne pod wynajem oraz niedrogie domy na sprzedaż. Zastosowane rozwiązania projektowe sprawiły, że osiedle nie przypomina realizacji socjalnych. Jedną z części dzielnicy jest Waterwijk z zaprojektowanymi przez biuro MVRDV: Hagen Island, Patio Island i znajdującymi się nad jeziorem czterema zespołami podwójnych domów – Watervillas. Założenie zostało oparte na najnowszych doniesieniach dotyczących projektowania zrównoważonego. Przewodząca w eksperymentowaniu Holandia jest studnią bez dna jeśli chodzi o wszelkie nowatorskie rozwiązania, w tym te związane z kształtowaniem środowiska mieszkaniowego. Biuro MVRDV jest jednym z przodujących w tej dziedzinie. Osiedle Waterwijk jest tego przykładem. Zespoły Watervillas ustawione są na drewnianych pomostach ograniczających teren wokół każdego domu. Patio Island to 44 domy atrialne tworzące jedną „wyspę”. Każdy dom zwrócony jest do wewnętrznego atrium. Hagen Island jest zabudową złożoną z niewielkich domów o podobnych formach, ale zróżnicowanych materiałach. Pomiędzy domami z indywidualnie zagospodarowanymi ogródkami są wąskie, wolne od ruchu kołowego uliczki. Samochody nie mają „wstępu” do wnętrza założenia. Można więc dowolnie i bezpiecznie spacerować. W osiedlu dominuje charakterystyczna dla krajobrazu Holandii woda. Zadbana zieleń uspokaja, pełni funkcję rekreacyjną i ma duże znaczenie dla estetyki miejsca. Przyjazne przestrzenie sprzyjać mają spacerom i odpoczynkowi. Realizacja miała miejsce w latach 1997–2002.

Osiedlem, w którym ruch samochodowy ograniczony jest do minimum, traktując priorytetowo ruch pieszy, jest też duże założenie Solar City w Linz-Pichling w Austrii. Ta znana energooszczędna dzielnica mieszkaniowa przeznaczona jest dla 4000 osób. Dwie trzecie budżetu przeznaczono tu na cele mieszkaniowe, tylko jedną trzecią pochłonęła infrastruktura⁴. Dzielnica została w roku 2005 podłączona do sieci tramwajowej. Korzystanie z transportu publicznego umożliwia dostanie się do centrum miasta Linz w czasie krótszym niż 30 minut. Indywidualny ruch samochodowy skierowano pod ziemię. Od samochodów do budynków mieszkalnych prowadzą wyjścia z parkingów podziemnych. Rozbudowana siatka ścieżek rowe-

consultants. It contains many principles pertaining to high ecological quality, and its originality mainly consists in securing constant participation of its residents, starting from the design process through its implementation to its use. In fact, this area was designed and the entire investment was conducted together with representatives of the future residents, in the creative process which did not stem from instructions of the authorities and administration. The system of cooperation in all activities pertaining to the housing estate and effective information flow are extremely important here. The designers applied healthy materials and energy-efficient appliances. The space is free from any vehicle traffic. Cars are left in the adjacent car parks. Therefore, the social spaces in the housing estate are safe, aesthetic and green. More organized playgrounds for children and pedestrian routes correspond with “wild” green areas, which are to encourage the residents to take a stroll and get together with people. The housing estate was constructed in the years 1994–2009.

Ypenburg Waterwijk is a housing estate in the district of Ypenburg in the Hague, Holland [13]. Council flats for rent and inexpensive houses for sale were built here. The design solutions applied here are responsible for the fact that the housing estate does not resemble other council projects. One of the parts of the district is Waterwijk, with Hagen Island, Patio Island and four complexes of double houses located at the lake – Watervillas, designed by the MVRDV bureau. The project was based on the latest reports pertaining to sustainable design. Holland, the leader in experiments, is a bottomless well in terms of all innovative solutions, including solutions connected with shaping the housing environment. The MVRDV bureau is one of the leaders in the field. The Waterwijk housing estate is an example of it. The Watervillas complexes are placed on wooden platforms, which limit the area around each house. Patio Island is in fact 44 atrium houses, which together create one “island”. Each house is directed towards the internal atrium. Hagen Island is a structure consisting of rather small houses of similar forms, but applying diversified materials. Between the houses with individually designed gardens there are narrow streets, free from car traffic. Cars are not allowed inside the housing estate. Therefore, one can walk freely and safely here. The housing estate is dominated by water, so characteristic for the Dutch landscape. Tended greenery soothes, fulfils the recreational function and is very important for the aesthetics of this place. Friendly spaces are to encourage everyone to take a walk and chill out. The project was implemented in the years 1997–2002.

A housing estate where the car traffic is limited to the minimum and where the pedestrian traffic is treated preferentially, is also a large project of the Solar City in Linz-Pichling, Austria. It is a well-known energy-efficient residential district, planned for 4000 people. Two thirds of the budget were allocated to residential purposes, and only one thirds was spent on the infrastructure.⁴ In 2005 the district was connected to the tram network. Using the public transport enables to reach the city centre of Linz in less than 30 minutes. Individual car traffic was placed underground. Buildings can be reached from the cars via exits from underground car parks. A well-developed network of cycling lanes, pedestrian routes, little piazzas, playgrounds for children and teenagers, is

rowych, ciągów pieszych, placyków, miejsc zabaw dla dzieci i młodzieży ma promować ruch pieszcy oraz kontakty społeczne. Powierzchnie utwardzone wykonane są w sposób umożliwiający przepuszczanie wody. Wysokości budynków mieszkalnych ustalane były na podstawie stopnia zacielenia w celu zapewnienia wszystkim dostępu do światła słonecznego. Do budowy stosowano naturalne materiały odnawialne. Domy powstały jako energooszczędne. Zastosowano też kolektory słoneczne i wykorzystywana jest biomasa. Projekt Solar City przewidział też utrzymanie naturalnych krajobrazów i siedlisk. W centrum osiedla znajdują się bank, supermarket, kiosk i kawiarnia. Dzieci mogą pozostawać pod opieką centrum rodzinnego składającego się z przedszkola, szkoły podstawowej i liceum. Na północy Solar City znajduje się teren rekreacyjny. Przynajmniej jedna trzecia ciepłej wody użytkowej zużywanej w Solar City generowana jest przez energię słoneczną. Energia słoneczna wykorzystywana jest też do oświetlenia osiedla. Ścieki są rozdzielane i odpowiednio przekazywane i wykorzystywane. Realizacja miała miejsce w latach 1999–2006.

Gdzie ci mieszkańcy?

Jak pisze G. Schneider-Skalska obecność przestrzeni społecznej jest jednym z warunków realizacji środowiska mieszkaniowego sprzyjającego zachowaniu równowagi społecznej [8]. W przedstawionych powyżej przykładach zrównoważonych osiedli mieszkaniowych, tworzonych z myślą o pieszych użytkownikach, estetyczna przestrzeń społeczna, zapewniająca kontakty społeczne, bezpieczeństwo, oferująca powierzchnie biologicznie czynne, izolowana od ruchu samochodowego i hałasu miejskiego powinna tętnić życiem i być wypełniona ludźmi. Tymczasem wbrew wszelkim założeniom i oczekiwaniom, przestrzenie społeczne trzech przedstawionych osiedli zdumiewają brakiem w nich... mieszkańców. W jednym zaś z omawianych osiedli, dominuje określona grupa społeczna. Badania, które wykazały taki stan rzeczy prowadzono zarówno w czasie wakacji, jak i podczas trwania roku szkolnego⁵. W obu wypadkach wizje lokalne w osiedlach prowadzono w dni robocze oraz w dni wolne od pracy, przeznaczając na nie dwie do trzech godzin południowych i popołudniowych (12.00–14.00 lub 15.00) oraz tyleż wieczorem (18.00–20.00 lub 21.00). W osiedlu *EVA Lanxmeer* w czasie wakacji w godzinach południowych spotkano jedną osobę dorosłą z dzieckiem na placu zabaw. Wieczorem pojawiła się grupka młodzieży, która jednak zaraz skierowała się do wyjścia z osiedla. Zapytani, odpowiedzieli, że wybierają się do centrum miasta Culemborg. W czasie roku szkolnego zaobserwowano bardziej zintensyfikowany ruch pieszcy, polegający jednak głównie na przejściu z samochodów pozostawianych na obrzeżach, do domów. Podobnie przedstawiała się sytuacja w osiedlu *Ypenburg Waterwijk*, gdzie badania prowadzono w analogiczny sposób. Część mieszkalna osiedla Solar City wzbogacona w uroczę, funkcjonalne i przyjazne przestrzenie społeczne stanowiła doskonały materiał do wykonania dokumentacji fotograficznej, ale sytuacja z obecnością mieszkańców przedstawiała się podobnie jak w powyższych przykładach. Jedynie w osiedlu *Buitenkans* w Almere spotkać można było mniejsze lub większe grupy ludzi. W godzinach popołudniowych, spędzali oni czas na rekreacji, wieczorem przemierzali się, zmierzając m.in. do

to promote pedestrian traffic and social contacts. The hardened surfaces are executed in the manner allowing water penetrability. The heights of the residential buildings were determined on the basis of the degree of shade in order to provide everyone with access to sunlight. Natural renewable materials were used to build the housing estate. The houses are energy-efficient. Solar collectors and biomass solutions are applied. The Solar City project also provided for sustaining natural landscapes and habitats. In the heart of the housing estate there is a bank, a supermarket, a newsagent's and a coffee shop. Children can stay under the care of the family support centre, which consists of a nursery school, a primary school and a secondary school. In the northern part of the Solar City there is a recreation area. At least one third of domestic hot water used in the Solar City is generated by solar energy. Solar energy is also used for illuminating the housing estate. Wastewater is separated and appropriately transferred and used. The housing estate was executed in the years 1999–2006.

Where are the residents?

As G. Schneider-Skalska writes, the presence of the social space constitutes one of the conditions for executing the housing environment which favours sustaining the social balance [8]. In the examples of sustainable housing estates referred to above, created with pedestrians in mind, an aesthetic social space, securing social contacts, safety, offering biologically active surfaces, isolated from car traffic and urban noise, should be teeming with life and full of people. Nevertheless, contrary to all plans and expectations, social spaces in the three housing estates discussed above surprise us with the lack of ...residents. The fourth housing estate is dominated with one specific social group. Tests that confirmed this situation were conducted in summer, as well as during the school year.⁵ In both cases site visits to the housing estate were carried out on business days and on holidays and they lasted two to three hours around noon and in the afternoon (12:00–14:00 or 15:00 hrs) and the same period of time in the evening (18:00–20:00 or 21:00 hrs). In the housing estate *EVA Lanxmeer* one adult with a child on a playground was encountered in summer. In the evening there appeared a group of teenagers, but they soon headed for the exit from the housing estate. When asked, they said they were going to the centre of Culemborg. During the school year more intense traffic was observed, but it mainly consisted in walking from the cars left on the outskirts to the houses. The situation in the *Ypenburg Waterwijk* housing estate, where the tests were conducted in a similar way, was quite the same. The residential part of the Solar City, equipped with charming, functional and friendly social spaces, constituted a perfect material for drawing up photo documentation, but the situation with the presence of residents was quite similar to the examples referred to above. Only in the *Buitenkans* housing estate in Almere smaller and larger groups of people could be encountered. In the afternoon they were chilling out, in the evening they were walking to e.g. the local cultural centre. Nearly all of them were in the retirement age. And here the question arises: where are the residents of the housing estates, who have been provided with social

osiedlowego domu kultury. Niemal wszyscy spotkani mieszkańcy byli w wieku emerytalnym.

Zrodziło się pytanie: gdzie są mieszkańcy osiedli, którym stworzono przestrzenie społeczne według zasad rozwoju zrównoważonego, z myślą o nich jako pieszych użytkownikach tych przestrzeni? Odpowiedzi szukać należy jak się wydaje w określeniu zmieniających się upodobań ludzi w kwestii spędzania czasu wolnego, skracaniu tegoż czasu w związku z mnogością działań jakich się podejmujemy, w fascynacji światem wirtualnym oraz kontaktami międzyludzkimi „w sieci”⁶.

Podsumowanie

Człowiek był i jest pieszym. Tymczasem fascynacja ruchem kołowym doprowadziła do spadku zainteresowania potrzebami pieszego. Samochód zdominował przestrzenie miejskie. Zrodziły się problemy natury społecznej, urbanistycznej i ekologicznej. Żyjemy w czasach, w których dostrzeżono te problemy i zaczęto im przeciwdziałać. Zasada projektowania zrównoważonego, mówiąca o szacunku dla użytkownika, objawia się m.in. nadawaniem przestrzeniom miejskim, zarówno publicznym jak i społecznym, priorytetu pieszego. Działania takie świadczą o dostrzeganiu i uwzględnianiu potrzeb użytkowników – mieszkańców przez inwestorów lub władze miejskie. Przestrzenie kształtowane zgodnie z priorytetem ruchu pieszego są postrzegane jako bezpieczne, ładniejsze i umożliwiające kontakty międzyludzkie. Spojrzenie takie doprowadziło do pomysłu kształtowania przestrzeni mieszkaniowych miast bez samochodu lub z maksymalnym ograniczeniem ruchu samochodowego. Powstają więc w Europie osiedla mieszkaniowe hołdujące tej idei. Osiedla te są zrównoważone. Jednym z założeń tego zrównoważenia jest zasada, polegająca na tym, że samochody do osiedli nie wjeżdżają, pozostając na obrzeżach lub w garażach podziemnych. Zorganizowane tu przestrzenie społeczne spełniają wymogi bezpieczeństwa, są przyjazne mieszkańcom, estetyczne, wyposażone często w nowoczesne formy przestrzenne. Wszystko to sprzyjać ma zdrowiu, dobremu samopoczuciu mieszkańców oraz generować kontakty międzyludzkie i aktywizować społeczność osiedli. O ile jednak przestrzenie w tychże osiedlach wyposażone w usługi takie jak sklepy, restauracje, kawiarnie żyją, podobnie zresztą jak w osiedlach „z samochodem”, o tyle przestrzenie społeczne części mieszkalnych często pozostają puste. Wydaje się więc, że bez względu na to czy samochód w osiedlu jest, czy pozostawimy go poza jego obszarem, nie ma to znaczącego wpływu na żywotność przestrzeni społecznych tegoż osiedla. Ograniczenie ruchu kołowego w środowisku mieszkaniowym jest oczywiście ze wszech miar wskazane. Jednak aktywizację przestrzeni społecznych terenów mieszkaniowych może wywołać konkurencyjność tych przestrzeni w stosunku do ofert przestrzeni publicznych i świata wirtualnego.

PRZYPISY:

¹ W Kassel, w ramach eksperymentu urbanistycznego utworzono pierwszą w Niemczech ulicę przeznaczoną wyłącznie dla pieszych, www.kassel.com, 26.09.2014. Duńscy urzędnicy postanowili uwolnić od samochodów część ulic centrum Kopenhagi, tak powstał Stroget – najdłuższy w Europie deptak handlowy, www.visitcopenhagen.com/city, 26.09.2014.

² Propozycje dziesięciu przedsięwzięć, które mają sprawić, że miasta staną się bardziej przyjazne dla pieszych oferuje Speck J. Walkable Cities. How Downtown can save America, one Step at a Time, North Point Press, New York 2013

spaces consistent with the principles of sustainable development, who were to be the pedestrian users of these spaces? The answer should be looked for – as it seems – in the determination of the changing tastes of people in terms of spending their free time, shortening this free time due to the multitude of things we undertake, in our fascination with the virtual world and in our contacts with people “online”.⁶

4. Summary

man is and has always been a pedestrian. Nevertheless, the fascination with car traffic has brought about the drop in the interest of the pedestrian's needs. The car has dominated urban spaces. Social, urban and ecological problems have appeared. We live in times when these problems were noticed and when people started to prevent them. The principle of sustainable development focusing on the respect for users manifests itself in e.g. granting urban social and public spaces with the priority of a pedestrian. Such activities confirm the fact that investors and municipal authorities notice the needs of users – residents and take them into account. Spaces shaped basing on the priority of the pedestrian traffic are perceived as safer, nicer and enabling people to establish interpersonal relations. This approach has led to a concept of shaping residential spaces in cities without a car and with the maximum limitation of the car traffic. Therefore, housing estates consistent with this concept have been created in Europe. These housing estates are sustainable. One of the assumptions of this sustainability is the principle consisting in the fact that cars are banned from the housing estates and they are left on the outskirts or in underground car parks. The social spaces organized here satisfy the safety requirements, are friendly for residents, aesthetic, often equipped with advanced spatial forms. All this is to promote healthy lifestyle, the feeling of well-being of the residents; it is to generate interpersonal contacts and to stimulate communities inhabiting housing estates. However, although spaces in such housing estates equipped with such services as shops, restaurants, coffee shops are alive, just like they are in housing estates allowing cars, the social spaces of their residential parts often remain empty. Therefore, it seems that it does not matter whether we have our car in the housing estate, or whether we leave it outside. It does not have a significant impact on the liveliness of social spaces of the housing estate. Obviously, the limitation of the car traffic in the housing environment is positive by all means. However, the stimulation of social spaces of residential areas can be evoked by the competitiveness of these spaces with the offer of public spaces and of the virtual world.

ENDNOTES:

¹ In Kassel, within the scheme of an urban experiment, Germany's first street intended exclusively for pedestrians was created, www.kassel.com, 29.09.2014. Danish authorities decided to relieve some streets in the centre of Copenhagen of the car traffic and that is how Stroget – the longest shopping mall in Europe, came into being, www.visitcopenhagen.com/city, 26.09.2014.

² Proposals of ten projects which are to make cities friendlier for pedestrians are offered by Speck J. Walkable Cities. How Downtown can save America, one Step at a Time, North Point Press, New York 2013

³ Oranje Fonds transfers 32M € annually to organizations which promote social activities, www.oranjefonds.nl, 10.11.2014.

³ Oranje Fonds przeznaczca rocznie 32 mln do organizacji, które promujących działania społeczne, www.oranjefonds.nl, 10.11.2014.

⁴ Całkowity koszt projektu wyniósł 190 milionów euro, www.oikodoms.org/workspaces, 10.11.2014

⁵ Badania prowadzono w czasie wyjazdów naukowo-badawczych do Holandii (lipiec 2011, lipiec 2012, wrzesień 2013) oraz do Austrii (lipiec 2012, wrzesień 2013). Wacacje letnie w Holandii trwają około 6-7 tygodni na przełomie lipca i sierpnia. Przykładowo w roku 2012 – letnie wakacje (Zomervakantie): Basisonderwijs- Noord Nederland 21 lipca do 2 września, Midden Nederland 7 lipca do 19 sierpnia, Zuid Nederland 30 czerwca do 12 sierpnia ; Voortgezet onderwijs: Noord Nederland 14 lipca do 2 września, Midden Nederland 7 lipca do 26 sierpnia, Zuid Nederland 30 czerwca do 19 sierpnia. W Austrii wakacje letnie są w lipcu i sierpniu. Pełny opis badania w niepublikowanych materiałach autorki *Żywotność przestrzeni społecznych zrównoważonych osiedli „bez samochodów”*, Kraków 2012.

⁶ Autorka podjęła się już przeprowadzenia badań dotyczących tego zagadnienia.

BIBLIOGRAFIA:

- [1] Genographic's Global Participants Help Revitalize Indigenous and Traditional Cultural Projects, www.nationalreographic.com, 25.08.2014,
- [2] Rychter W. *Dzieje samochodu*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1983, s. 20.
- [3] www.wizard.uek.krakow.pl, 03.09.2014,
- [4] www.100-lat-motoryzacji.pun.pl, 25.09.2014
- [5] www.kassel.com, 26.09.2014
- [6] www.visitcopenhagen.com/city, 26.09.2014.
- [7] Gehl J. *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2014, str.229
- [8] Schneider-Skalska G. *Zrównoważone środowisko mieszkaniowe. Społeczne, oszczędne, piękne*, Politechnika Krakowska, Kraków, 2012, s.113.
- [9] Łuszczak M., U. Ptasińska (red.), *Jak przetworzyć miejsce. Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych*, Kraków, Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, s.15.
- [10] Speck J. *Walkable Cities. How Downtown can save America, one Step at a Time*, North Point Press, New York 2013
- [11] www.debuitenkans.nl, 10.11.2014
- [12] www.oranjefonds.nl, 10.11.2014
- [13] www.mimoo.eu/projects/Netherlands, 10.11.2014
- [14] www.oikodoms.org/workspaces, 10.11.2014

⁴ The total cost of the project amounted to 190M €, www.oikodoms.org/workspaces, 10.11.2014

⁵ The tests were carried out during research trips to Holland (July 2011, July 2012, September 2013) and to Austria (July 2012, September 2013). Summer holiday in Holland lasts ca. 6–7 weeks in July and August. For instance, in 2012 – summer holiday (Zomervakantie): Basisonderwijs – Noord Nederland 21 July – 2 September, Midden Nederland 7 July – 19 August, Zuid Nederland 30 June to 12 August, Voortgezet onderwijs: Noord Nederland 14 July – 2 September, Midden Nederland 7 July – 26 August, Zuid Nederland 30 June – 19 August. In Austria summer holiday is in July and August. A full description of the study – in unpublished materials of the author *Liveliness of Social Spaces of Sustainable Housing Estates "with no Cars"*, Cracow, 2012.

⁶ The Author has already decided to study this issue.

BIBLIOGRAPHY:

- [1] Genographic's Global Participants Help Revitalize Indigenous and Traditional Cultural Projects, www.nationalreographic.com, 25.08.2014,
- [2] Rychter W. *Dzieje samochodu*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1983, s. 20.
- [3] www.wizard.uek.krakow.pl, 03.09.2014,
- [4] www.100-lat-motoryzacji.pun.pl, 25.09.2014
- [5] www.kassel.com, 26.09.2014
- [6] www.visitcopenhagen.com/city, 26.09.2014.
- [7] Gehl J. *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2014, str.229
- [8] Schneider-Skalska G. *Zrównoważone środowisko mieszkaniowe. Społeczne, oszczędne, piękne*, Politechnika Krakowska, Kraków, 2012, s.113.
- [9] Łuszczak M., U. Ptasińska (red.), *Jak przetworzyć miejsce. Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych*, Kraków, Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, s.15.
- [10] Speck J. *Walkable Cities. How Downtown can save America, one Step at a Time*, North Point Press, New York 2013
- [11] www.debuitenkans.nl, 10.11.2014
- [12] www.oranjefonds.nl, 10.11.2014
- [13] www.mimoo.eu/projects/Netherlands, 10.11.2014
- [14] www.oikodoms.org/workspaces, 10.11.2014

Przestrzeń społeczna. Zrównoważone osiedle mieszkaniowe Eva Lanxmeer. Culemborg, Holandia / Social Space. Sustainable Housing Estate, Eva Lanxmeer. Culemborg, Holland





Przestrzeń społeczna. Zrównoważone osiedle mieszkaniowe Eva Lanxmeer. Culemborg, Holandia / Social Space. Sustainable Housing Estate, Eva Lanxmeer. Culemborg, Holland

Przestrzeń społeczna. Zrównoważone osiedle mieszkaniowe Ypenburg Waterwijk. Haga, Holandia / Social Space. Sustainable Housing Estate, Ypenburg Waterwijk, Hague, Holland



Przestrzeń społeczna. Zrównoważone osiedle mieszkaniowe Solar City. Linz, Austria / Social Space. Sustainable Housing Estate, Solar City. Linz, Austria

