

KATARZYNA PLUTA*

RUCH PIESZY I DOSTĘPNOŚĆ – GŁÓWNE WYZNACZNIKI
PRZYJAZNYCH PRZESTRZENI PUBLICZNYCHPEDESTRIAN TRAFFIC AND ACCESSIBILITY – PRINCIPAL
DETERMINANTS OF FRIENDLY PUBLIC SPACES

Streszczenie

Osiągnięcie zrównoważonego rozwoju miast wymaga wielu działań, w tym konieczności oszczędnego gospodarowania przestrzenią. Stąd w kształtowaniu formy przestrzennej miast niezbędny jest wzrost intensywności zabudowy istniejących obszarów zurbanizowanych, zachowanie i zwiększenie ilości przestrzeni otwartych oraz odpowiednia organizacja przestrzeni miejskiej zapewniająca oszczędność czasu i integrację mieszkańców. Wiąże się z tym oszczędny i ekologiczny model życia oparty o zmniejszenie używania prywatnego samochodu i priorytet dla transportu publicznego, rowerzystów i pieszych. Historyczne miasta europejskie powinny harmonijnie włączyć zachowane dziedzictwo we współczesne struktury miejskie oraz stosować zintegrowane strategie w celu wzmocnienia konkurencyjności miast. Jedną z nich jest strategia kreacji wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Jednym z elementów tej strategii, mającym zapewnić odpowiednią organizację przestrzeni miejskiej, jest tworzenie stref i systemów pieszych w miastach. Systemy te składają się z węzłów (placze, skwery, parki) oraz z elementów łączących (ulice, mosty piesze, promenady, aleje). Analiza kształtowania takich systemów wraz ze szczegółowymi badaniami elementów łączących stanowi przedmiot artykułu. Kolejne analizowane zagadnienie to przemiany współczesnej przestrzeni miejskiej w celu uczynienia jej dostępnej dla każdego obywatela, w tym dla różnego rodzaju osób niepełnosprawnych.

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna miasta, systemy piesze, dostępność

Abstract

Sustainable development of cities needs several activities, including necessity of economical spatial management. In shaping spatial form of contemporary cities it is necessary to: increase building intensity of urbanised areas, maintain and increase open spaces, organize the city space in proper way, assuring time saving and integration of inhabitants. This process is connected with economical and ecological life pattern, based on reduction of use of private car, and priority for public transport, bicycles and pedestrians. Especially historical European cities should harmoniously include existing heritage into contemporary urban fabric as well as use integrated strategies for strengthening their competitiveness. One strategy concerns creation of public spaces of high quality. Important element of this strategy is creation of zones and systems for pedestrians in cities. These systems consist of nodes (squares, parks) and linking elements (streets, promenades, pedestrian bridges, alleys). Analyses of shaping pedestrian systems in cities (with detailed studies concerning linking elements) are presented in the article. Next analyzed problem is transformation of public spaces to be accessible for each inhabitant, including the different types of the disabled.

Keywords: public space, pedestrian systems, accessibility

* Dr inż. arch. Katarzyna Pluta, Zakład Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego, Wydział Architektury, Politechnika Warszawska.

1. Wstęp

Jednym z głównych celów zrównoważonego rozwoju środowiska zurbanizowanego jest minimalizacja zużycia przestrzeni i zasobów naturalnych. Ograniczenie zużycia zasobów w odniesieniu do struktur osiedli ludzkich oznacza przede wszystkim odtwarzanie i przekształcanie przestrzeni już użytkowanych oraz nie zajmowanie lub zajmowanie w minimalnym stopniu nowych przestrzeni [2].

Zwłaszcza dojrzałe historyczne miasta europejskie charakteryzują się największym poziomem zużycia energii, wody oraz przestrzeni i innych zasobów. Stąd postuluje się wykorzystanie umiejętności w dziedzinie planowania miast w celu przeciwdziałania tym negatywnym tendencjom, w tym oszczędnego gospodarowania przestrzenią, która jest dobrem ograniczonym i nieodnawialnym.

Jednym z postulatów mających zapewnić odpowiednią organizację przestrzeni miejskiej jest priorytet dla transportu publicznego, rowerzystów i pieszych (w tym redukcja potoków ruchu poprzez zmniejszenie ruchu samochodów indywidualnych, tworzenie systemów szynowych jako podstawowego środka zbiorowego transportu osobowego wspomagane systemem autobusowym) oraz zapewnienie odpowiedniej jakości i ilości przestrzeni otwartych (strategia kreacji wysokiej jakości przestrzeni publicznych).

2. Rozwój systemów pieszych w miastach europejskich – ogólna charakterystyka

W przeszłości, kiedy większość ruchów w mieście było ruchami pieszymi, istniała równowaga pomiędzy trzema funkcjami miasta: jako miejsca spotkań, handlu oraz komunikacji.

W XX wieku warunki trzech głównych funkcji miasta zmieniły się – nowe wzory transportu, handlu i komunikacji były tak radykalne, że przerwały wieki tradycji dotychczasowego funkcjonowania miast. Elektryczne tramwaje, kolej oraz samochody spowodowały rozprzestrzenianie się terytorialnie miast, zwłaszcza po II wojnie światowej i w konsekwencji brak możliwości zapewnienia sprawnych i wydajnych systemów transportu publicznego obsługującego obszary peryferii. Nasiliło się zjawisko zawłaszczania przestrzeni publicznych (głównie ulic i placów) przez samochody. Niektóre przestrzenie publiczne stały się niebezpieczne, zanieczyszczone, hałaśliwe i opuszczone przez pieszych [7].

Aby przeciwdziałać tym negatywnym tendencjom, w miastach europejskich rozpoczęto wprowadzanie stref i ulic pieszych. Pierwszą realizacją w latach 50. był ciąg pieszy Lijnbahn w Rotterdamie. W latach 60. i 70. powstały następne ulice piesze, takie jak np. główna ulica piesza Strøget w centrum Kopenhagi w 1962 roku. Ruch pieszy stał się także priorytetem na wielu placach. Początkowo celem tworzenia ulic i ciągów pieszych był handel. Idea używania przestrzeni dla pieszych w celach rekreacji i kontaktów międzyludzkich rozwijała się stopniowo w późniejszych latach. Równolegle rozwijano sieć transportu publicznego oraz ruch rowerowy. Tworzono też koncepcje nowych przestrzeni publicznych [4]. Obecnie można wskazać niektóre miasta jako pilotowe w kształtowaniu systemu przestrzeni publicznych z priorytetem ruchu pieszego, należą do nich: Barcelona, Kopenhaga, Lyon, Freiburg i Strasbourg.

3. Systemy przestrzeni publicznych z priorytetem ruchu pieszego

Przykładem miasta europejskiego, w którym ukształtowano lub poddano renowacji najwięcej nowych placów, parków i promenad o niezwykłym wyrazie i oryginalności jest Barcelona. Pomogła w tym polityka rozwijania systemu przestrzeni publicznych, w której jednym z priorytetów była regulacja systemów transportowych oraz wprowadzanie stref ruchu pieszego.

Koncepcję rozwoju przestrzeni publicznych sformułowano już w 1980 roku, kiedy to zarząd miasta powołał Oriola Bohigasa na szefa rozwoju urbanistycznego miasta. Polityka ta skupiała się na konkretnych miejscach: zainicjowano odnowę poprzez projekty wielu ulic, parków i placów. Powstało także wiele nowych przestrzeni publicznych (m.in. nowy park w każdej dzielnicy). Tworzono je częściowo poprzez burzenie zaniedbanych budynków mieszkaniowych lub opuszczonych fabryk, częściowo poprzez ograniczanie przestrzeni dla ruchu samochodowego. Zarówno przestrzenie przekształcane jak i nowe miały służyć jako miejsca spotkań oraz przestrzenie dla pieszych [4]. Pod rewitalizowanymi placami budowano parkingi podziemne. W kształtowaniu przestrzeni publicznych Barcelony bardzo ważną rolę odegrała architektura oraz rzeźba. Unikalny indywidualny charakter każdego placu i parku osiągnięto dzięki oryginalnej koncepcji projektowej, jak również dzięki oryginalnym dziełom sztuki światowej sławy artystów usytuowanych w tych przestrzeniach. Do ukształtowania się tożsamości tych przestrzeni przyczyniły się także indywidualnie zaprojektowane detale: oświetlenia, małej architektury, umeblowania i powierzchni posadzki.

Podkreślić należy, że renowacja placów na starym mieście inspirowana była w dużym stopniu tradycją miejsca – stosowano tutaj tradycyjne materiały budowlane oraz umeblowanie. Natomiast place i parki poza obszarem starego miasta są przykładami eksperymentowania z formą, detałem i materiałami, co nadaje im bardzo współczesny wyraz. Wszystkie przestrzenie były projektowane od ogółu do szczegółu – od ogólnej koncepcji aż po dbałość o najmniejszy detal [4].

W Kopenhadze rozwój motoryzacji w latach 70. spowodował wypełnienie samochodami wszystkich ulic i placów w centrum miasta. Od roku 1962 wprowadzono wyłącznie ruch pieszego na głównej ulicy starego miasta Strøget, a także rozpoczęto renowację wielu historycznych ulic i placów, które przekształcano w przestrzenie całkowicie lub częściowo wolne od samochodów. W roku 1968 i 1973 utworzono pierwsze ulice pieszego kierunku północ-południe. W latach 1962–2000 powstał w Kopenhadze ciągły system publicznych przestrzeni pieszego, który ciągle jest rozwijany. Oprócz wprowadzenia ruchu pieszego większość ulic i placów poddano renowacji w oparciu o indywidualne koncepcje projektowe, postulujące m.in. użycie lokalnych materiałów. Powierzchnie ulic i placów zmodernizowano, wymieniono także oświetlenie i meble uliczne. Najpierw przekształcono przestrzenie publiczne na obszarze starego miasta, a następnie w dzielnicach mieszkaniowych je otaczających (np. plac Sankt Hans Torv). Obecnie ruch pieszego stanowi 80% ruchu w centrum miasta. Dużą część aktywności to rekreacja miejska i aktywności społeczne, w których możliwość obserwowania, spotykania się i oddziaływania na innych ludzi jest znaczącą atrakcją. W ograniczeniu ruchu samochodowego na obszarze centrum pomogła redukcja możliwości parkowania oraz rozwój ruchu rowerowego (wykształcono sieć dróg rowerowych, w tym sieć darmowych rowerów miejskich). Ruch rowerowy w całym mieście wzrósł do 65% [4]. Wszystkie działania uczyniły centrum miasta niezwykle atrakcyjnym i spowodowały rozkwit życia miejskiego i rekreacji miejskiej w skali niespotykanej dotąd w północnym mieście europejskim.

Od lat 60. we Freiburgu rozwinięto specjalną politykę transportową, której priorytetem był transport publiczny (głównie ruch tramwajowy), ruch rowerowy oraz pieszego. Wiązało się to z przekształceniem centrum średniowiecznego miasta w atrakcyjną strefę pieszego. Główną cechą tej strefy jest łączenie placów i ulic w jeden system za pomocą niewielkich w skali strumieni, będących częścią podłogi urbanistycznej obszaru. Pierwsze place i ulice pieszego utworzono w 1968 roku wokół ratusza i katedry. Kilka lat później wykształcono ciągły system ulic pieszego oraz ścieżek rowerowych, a także wprowadzono 5 linii tramwajowych. Większość parkingów znajduje się na zewnątrz centrum, często w pobliżu linii tramwajowych. Wybudowano także specjalny most nad stacją kolejową dla pieszych, rowerzystów i tramwajów oraz specjalny strzeżony parking dla rowerów.

Renowacja systemu wodnego miasta, w tym odsłonięcie niektórych strumieni, spowodowała przypomnienie mieszkańcom statusu Freiburga jako miasta nad rzeką. Kanały wodne umieszczone są przy jednej

z pierzei ulic i mają linearny charakter, oddzielając częściowo pieszych od linii tramwajowych. Wprowadzają one znaczne urozmaicenie posadzki i atmosfery przestrzeni publicznych (dźwięk i ruch) oraz stają się miejscami zabaw dzieci. Posadzka ulic i placów to rozmaite wzory z ciemnego naturalnego kamienia (duże powierzchnie to granitowe bloki, wąskie pasma na chodniku to lokalny kamień), które wraz z małymi kanałami wodnymi tworzą nową tożsamość centrum miasta. Na chodnikach znajdują się także okrągłe symbole utworzone z niewielkich jasnych kamieni, informujące przechodniów o tym, jaki rodzaj handlu i usług znajduje się na danej ulicy [4].

Wśród najciekawszych przykładów systemów przestrzeni publicznych z priorytetem ruchu pieszego wymienić należy jeszcze: politykę rozwoju przestrzeni publicznych w Lyonie, system ulic pieszych w Zutphen w Holandii, strefę pieszą Fuzi w Innichen/San Candido we Włoszech, obszar pieszy Vagsallmenningen w Bergen w Norwegii, strefę pieszą w mieście Sala w Chorwacji.

4. Przykłady rozwiązań elementów łączących w systemach publicznych przestrzeni dla pieszych w miastach europejskich (ulice, promenady, aleje, mosty piesze)

Renowacja alei Champs Élysées w Paryżu jest jednym z najwybitniejszych przykładów projektów przekształcania istniejących przestrzeni publicznych w Europie. Aleja ma 2,1 km długości i składa się z dwóch odcinków o różnym charakterze. Otoczenie pierwszego odcinka ulicy od Luwru do ronda ma charakter krajobrazu parkowego z licznymi drzewami, tworzącymi pierzeje. Odcinek od ronda do Łuku Triumfalnego to ulica o zwartych pierzejach i zabudowie o wysokości 7–8 kondygnacji z różnymi usługami w parterach. Renowacja Champs Élysées dotyczy głównie tego odcinka o długości 1,2 km. Jednym z głównych celów projektu była poprawa użytkowania ulicy dla pieszych. Stare dojazdy i zatoki parkingowe zostały usunięte, a chodniki poszerzone z 12 do 24 metrów po obu stronach ulicy. Środek alei nadal przeznaczony jest dla komunikacji kołowej (10 pasów ruchu). Pod rozszerzonymi chodnikami zbudowano 5-kondygnacyjny podziemny parking dla 850 samochodów dostępny z ramp usytuowanych w paśmie nowych chodników. Powierzchnie chodników to proste granitowe powierzchnie na całej długości bulwaru, które jednocześnie zacierają nierówności ulicy, różnice wysokości bocznych ulic i ramp podziemnego parkingu oraz nadają przestrzeni ulicy jednolity charakter [4]. Specjalnie zakomponowane powierzchnie chodników składają się z większych jasnoszarych granitowych płyt oraz mniejszych elementów i ozdób z ciemnego granitu. Granitowe pasma wyznaczają cztery podłużne strefy na chodnikach, a wloty bocznych ulic zaznaczone są zmianami układu płyt na posadzce. Nową nawierzchnię cechuje prostota rozwiązań i eleganckie detale, które nadają przestrzeni ulicy cechy monumentalności i dostojeństwa. Przestrzeń przyulicznych restauracji podzielona jest na dwie części: 5 metrów od elewacji znajdują się miejsca zamknięte i oszklone, a dalej stoliki na wolnym powietrzu. Dwie wąskie strefy to miejsca usytuowania drzew, oświetlenia i mebli miejskich. Pojedynczy rząd drzew uzupełniono drugim, usytuowanym pomiędzy dawnym i nowym pasmem chodników. Detale urbanistyczne – ławki, uliczne latarnie, wysokie smukłe stalowe maszty oświetleniowe – zaprojektował Jean-Michel Wilmotte. Ulica zamieniła się w elegancki szeroki bulwar, obecnie o każdej porze dnia pełen spacerujących ludzi.

W 1973 roku rozpoczęto prace projektowe nad planem rozwoju wschodniego Paryża. Celem była rewitalizacja podupadających zespołów mieszkaniowych oraz handlu i w rezultacie przywrócenie równowagi pomiędzy rozwojem zachodniej i wschodniej części Paryża. Większość nowych rozwiązań powstała na terenach niezagospodarowanych lub na dawnych terenach kolejowych, przemysłowych i obszarach magazynów. Do jednego z najważniejszych przekształceń na prawym brzegu Sekwany należy nowy ciąg pieszy Promenade Plantée w Faubourg Saint-Antoine w Paryżu o długości 4,5 km, który zaprojektowany został

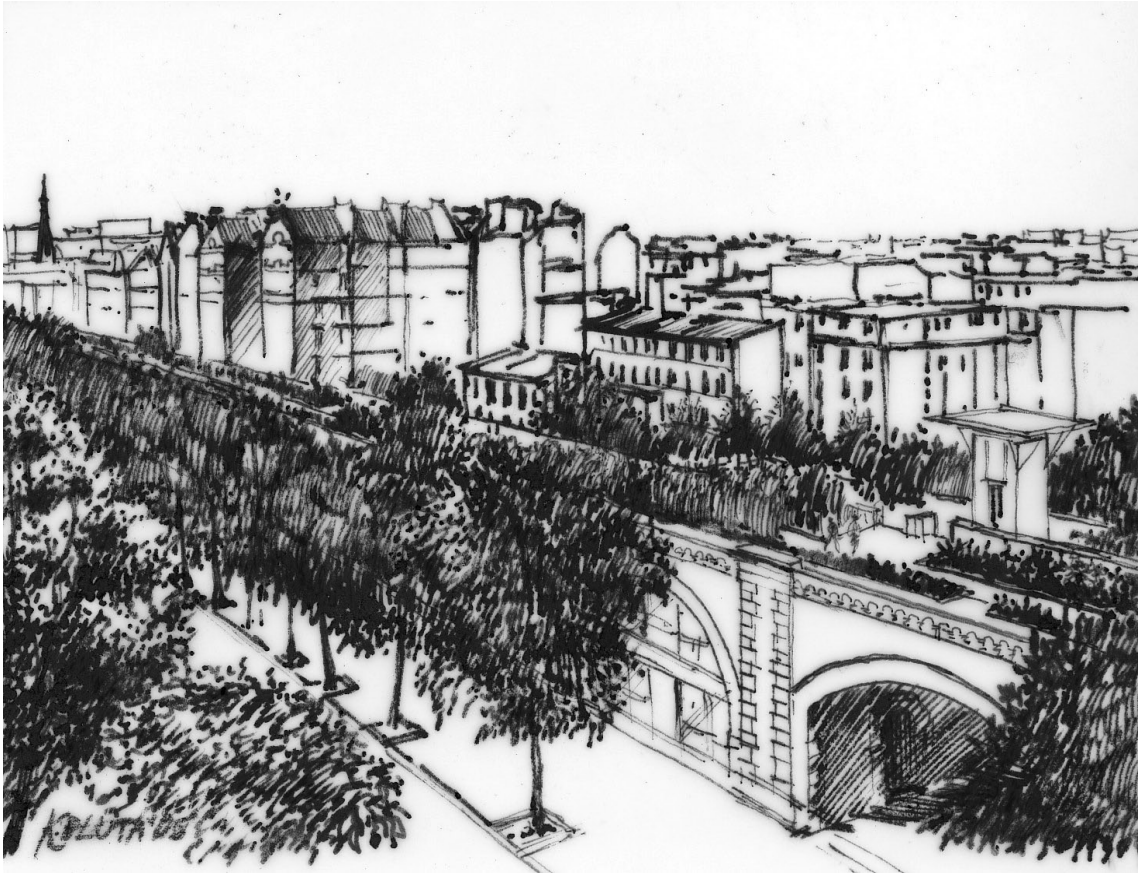
w ramach nowej strategii rozwoju miasta jako pomysł rehabilitacji 12 dzielnicy Paryża. Ciąg utworzono na nieużywanej linii kolejowej Paryż–Strasbourg powstałej w XIX wieku i zamkniętej w 1969 roku. Do tego celu wykorzystano wiele odcinków wiaduktu oraz dwa mosty. Ciąg składa się z zielonej podniesionej pieszej promenady ukształtowanej na wiadukcie oraz z różnych funkcji znajdujących się w zmodernizowanych arkadach wiaduktu („Viaduc des Arts”). Zachowano wszystkie możliwe elementy struktury linii kolejowej. Ciąg przecina całą dzielnicę łącząc Place de la Bastille z Bois de Vincennes. Decyzja o przekształceniu opuszczonego i zaniedbanego terenu kolejowego w promenadę umożliwiła zapoznanie się ze stanem zagospodarowania całej dzielnicy oraz jej modernizację.



Rys. 1. Widok ciągu pieszego Promenade Plantée, Faubourg Saint-Antoine, Paryż (rys. K. Pluta)

Fig. 1. View of The Planted Walkway: Promenade Plantée, Faubourg Saint-Antoine, Paris (drew. K. Pluta)

Promenada ma urozmaicony i zmienny przebieg: schodzi czasami do poziomu ulicy, następnie podnosi się, skręca i przenika z istniejącą roślinnością. Ciąg uzupełniony jest niewielkimi placami, które położone są poniżej promenady. Z promenady otwierają się liczne widoki na sąsiednie obszary (w tym wewnętrzne dziedzińce), co umożliwiają także mostki piesze i platformy widokowe. Krajobraz ciągu jest zmienny – autorzy projektu starali się respektować tożsamość każdego obszaru, który ciąg przecina i jednocześnie zachować jego ciągłość. Jednolitość percepcji przestrzeni promenady przez pieszych osiągnięto poprzez zastosowanie podobnych mebli ulicznych i powierzchni: jasnych dla pieszych (kamiennych na promenadzie i drewnianych na placach) oraz ciemnych powierzchni dla rowerzystów, a także zasadzenie tylko kilku specjalnie dobranych gatunków drzew i krzewów (m.in. rząd lip, drzewa wiśni oraz dzikie rośliny, np. róże, kwiaty polne). Nowa roślinność ciągu jest elegancka i zapewnia cień w lecie. Różnice poszczególnych odcinków ciągu są podkreślane poprzez indywidualne układy i zestawienia detali i zieleni. Ciąg uzupełniają



Rys. 2. Widok ciągu pieszego Promenade Plantée na wiadukcie, Faubourg Saint-Antoine, Paryż (rys. K. Pluta)

Fig. 2. View of The Planted Walkway Promenade Plantée on the Viaduct, Faubourg Saint-Antoine, Paris (drew. K. Pluta)

dodatkowo kwiaty i ogrody wzdłuż wiaduktu, większe obszary zieleni parkowej oraz roślinność nad kanałami wodnymi. Detale urbanistyczne: ławki, pergole, schody, barierki, donice na kwiaty i niskie krzewy, są ze sobą ściśle zharmonizowane. Pieszą promenadą łączy obszary, przez które przebiega. Zapoczątkowała ona także wiele dodatkowych akcji renowacyjnych na sąsiednich terenach (m.in. reorganizację systemu transportowego całego obszaru, renowację bloków zabudowy mieszkaniowej, wprowadzanie nowej zabudowy mieszkaniowej, handlu, biur i usług rekreacji). Autor renowacji wiaduktu Patrick Berger w pomieszczeniach pod łukami zaproponował galerie sztuki i rzemiosła, a także sklepy komputerowe w rozszerzonych częściach wiaduktu. Realizację zielonego ciągu poprzedziło wiele lat studiów projektowych. Obecnie jest on bardzo popularną promenadą krajobrazową pełną ludzi o każdej porze roku. Koszty utrzymania promenady są niewysokie. Projekt zielonego ciągu pieszego w Paryżu stanowi wzorzec dla podobnych rozwiązań w innych miastach [3, 6].

Jednym z ciekawszych przykładów renowacji ulicy w Lyonie w celu przywrócenia jej pieszym jest Vivier Merle Esplanade, którą przekształcono w bulwar (arch. kraj. Alexandre Chemetoff). Poszerzono

strefę dla pieszych, wprowadzono linię tramwajową oraz wiele nowych elementów: szpalery drzew, granitowe posadzki, 6 wysokich wież oświetleniowych, nowe przystanki autobusowe i tramwajowe. Rozwiązano także skomplikowane problemy techniczne związane z podziemną infrastrukturą, m.in. tunel dla samochodów [3].

Do innych ciekawych przykładów rozwiązań elementów łączących w systemach publicznych przestrzeni dla pieszych należą: Promenada Światła w Londynie, Liffy Boardwalk w Dublinie, Projekt Melaan w Mechelen w Belgii, Eco-boulevard w Vallecas w Madrycie, most pieszy Simone de Beauvoir w Paryżu, projekt Corvin Promenade w Budapeszcie, główna ulica pieszka „Manski” w mieście Kouvola w Finlandii.

5. Kształtowanie przestrzeni publicznych przyjaznych dla osób niepełnosprawnych

Obecnie w wielu miastach europejskich następują dynamiczne przemiany współczesnych przestrzeni miejskich, które jednocześnie są przestrzeniami przyjaznymi i dostosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wiąże się to także z wprowadzaniem priorytetu ruchu pieszego. Przekształcenia tkanki miejskiej w celu uczynienia jej dostępnej dla wszystkich dotyczą modernizacji i renowacji placów i ulic miejskich, nabrzeży wód otwartych i parków miejskich. Umożliwiają to nowoczesne rozwiązania techniczne i materiałowo-technologiczne.

Do głównych barier urbanistycznych w przestrzeni miejskiej zalicza się: nierówności chodnika, brak oznakowania kolorystycznego i fakturowego elementów pionowych i poziomych małej architektury, brak ich ograniczenia krawężnikami lub opaskami o odmiennej fakturowo lub kolorystycznie nawierzchni (dla osób z dysfunkcją narządu wzroku), brak trwałego oznakowania kolorystycznego narożników budynku [1].

Ze względu na różne rodzaje i stopnie niepełnosprawności (ruchowa, wzrokowa, słuchowa itd.) rozwiązania powodujące dostępność danej przestrzeni powinny być rozpatrywane kompleksowo. W przestrzeni miasta główne czynniki decydujące o dostępności i przyjazności przestrzeni to: dostępne parkingi, wysepki przystankowe, niskie krawężniki, dostępne przejścia przez jezdnię, wprowadzona sygnalizacja dźwiękowa, odpowiednie rampy, pochylnie i podjazdy do budynków, odpowiednie materiały powierzchni chodników i pochylni [1].

Literatura

- [1] *Dostosowanie budynków użyteczności publicznej – teoria i narzędzia*, Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, Warszawa 2006.
- [2] *Europe's Environment; The Dobris Assessment*, European Environmental Agency, Copenhagen 1995.
- [3] *French Urban Strategies*, Éditions du Moniteur, Paris 2002.
- [4] Gehl J., Gemzøe L., *New city spaces*, The Danish Architectural Press, Copenhagen 2001.
- [5] Pluta K., *Przestrzenie Publiczne w Miastach Europejskich o Ustalonej Tożsamości (Public Spaces in The European Cities of Defined Identity)*, [w:] URBANISTYKA, Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe, nr 10/2005, Akapit DTP, Warszawa 2005.
- [7] *The European Urban Charter*, Council of Europe's Standing Conference of Local and Regional Authorities of Europe (CLRAE), Strasbourg 1992, [w:] www.sustainable-cities.eu/upload/pdf_files/URBAN_CHARTER_EN.pdf.