MIASTA #04

kultura / ludzie / przestrzeń

Magazyn Miasta
kwartalnik
nr 2(4)/2013
Cena: 16 zł (VAT 5%)

Transport

Zrównoważone kultury mobilności / Życie publiczne / Projektowanie / Uliczna demokracja / Krajowa Polityka Miejska / Strategie miast / Sztuka w przestrzeniach publicznych

zdarzenia. Miejsce ogromnego wrzenia ekonomicznego i przepływu kapitału, oprócz standardowej sfery komercyjnej, usługowej, handlowej i kulturalnej, wprowadza szereg zmian związanych z oszczędzaniem energii, wody czy tworzeniem ogromnych połaci terenów zielonych. Ciekawe rozwiązania wciela się tam w życie także w dziedzinie transportu – priorytetowo traktowana jest komunikacja rowerowa oraz samochody elektryczne (prawo pierwszeństwa przejazdu i parkowania); w planach jest także ekspansja ekologicznych autobusów napędzanych wodorem. W Songo zdecydowano także, że kluczowe dla życia punkty (sklepy, tereny zielone, instytucje kultury, przystanki) nie może dzielić więcej niż 12,5 minuty spaceru. Według badań jest to maksymalna odległość, którą ludzie chętnie pokonują piechotą.

Podobne decyzje podjęto na niemieckim osiedlu Vauban we Fryburgu, zaprojektowanym od podstaw zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju z aktywnym udziałem przyszłych mieszkańców okolicy. Odległości od domów do lokalnych usług i atrakcji nie są w nim duże. Jeśli jednak ktoś nie zdecyduje się na pokonanie ich piechotą, może skorzystać z sieci autobusów, linii tramwajowych czy promowanego systemu *car-sharingu* [miejskich wypożyczalni samochodów – przyp. red.][3]. Zniechęcać do korzystania z prywatnych samochodów mają natomiast strefy mieszkalne z całkowitym zakazem parkowania.

Autorzy raportu podkreślają, że zależy im na tym, by przedstawione przykłady stanowiły inspirację dla innych miast świata. Poszczególne rozwiązania, czasem także nieudane czy wymagające ulepszenia[4], powinny zostać potraktowane jako drogowskazy – niezależnie przecież od szerokości geograficznej prędzej czy później nieubłagane konsekwencje „eksplozji" miast będą mnożyć podobne problemy: zanieczyszczenia, nieracjonalne wykorzystywanie surowców naturalnych, skutki chaotycznej suburbanizacji, zarówno wyniszczającej kształt miasta, jak i warunkującej niską jakość estetyczną i funkcjonalną otoczenia, dewastację krajobrazu (także kulturowego), coraz większe wykluczenie społeczne i ekonomiczne najbiedniejszych.

Głównym wnioskiem płynącym z raportu Organizacji Narodów Zjednoczonych jest więc fakt, że prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju, wspieranej nowoczesną infrastrukturą dopasowaną do lokalnych potrzeb, jest kluczem do rozwiązywania społecznych i środowiskowych problemów i – co ważne – przekłada się na korzyści ekonomiczne. Przykłady płynące z wielu państw na świecie dowodzą, że czystsze, zielone miasta z dużą ilością przestrzeni publicznych zapewniają lepszą jakość życia mieszkańców i przyciągają turystów oraz inwestorów. Nowoczesna, masowa komunikacja jest opłacalna i zmniejsza wykluczenie społeczne. Transformacja energetyczna, czyli stosowanie odnawialnych źródeł energii, wychodzi naprzeciw problemowi ograniczonego zasobu paliw kopalnianych, zanieczyszczeń i smogu unoszącego się nad wielkimi aglomeracjami. Przemyślane gospodarowanie przepływem zasobów (m.in. wody, energii) oraz zanieczyszczeń nie tylko chroni środowisko, lecz także, pod warunkiem odpowiedniego planowania, przynosi oszczędności w budżetach miast.

Realizacje i pomysły opisane w raporcie mogą skłonić nas do świeżego spojrzenia na nasze miasta, redefiniowania i definiowania ich atutów, zasobów, braków i problemów, a następnie przekucia najciekawszych idei na rozwiązania możliwe do wdrożenia w rodzimym kontekście. Lektura studiów przypadków ze świata upewnia też czytelnika w przekonaniu, że niebagatelną rolę w codziennym wspieraniu miejskiej harmonii odgrywają administracje miejskie – przede wszystkim przy inwestycjach o skali tak wielkiej jak transport publiczny czy gospodarowanie odpadami. Wybrane przez redaktorów publikacji przykłady dowodzą jednocześnie, że trud zmian i ulepszeń po prostu się opłaca. A będzie się opłacał jeszcze bardziej w dłuższej perspektywie, jak to się zazwyczaj dzieje w przypadku miejskich mechanizmów. I choć działania w skali makro mają ogromne znaczenie, niemniej ważna jest także skala mikro – ze wszystkich opisywanych doświadczeń, niezależnie od państwa, płynie jedna prosta nauka: szanujmy ograniczone możliwości naszych miast, mądrzej planujmy działania i zużywajmy mniej zasobów – ten krok nie wymaga od nas na szczęście żadnej wymyślnej infrastruktury.

*** Darmowy pdf z pełną wersją raportu w języku angielskim można pobrać na stronie http://www.unep.org/resourcepanel/Publications/City-LevelDecoupling/tabid/106135/Default.aspx

Aleksandra Litorowicz – kulturoznawczyni i animatorka kultury związana z Instytutem Badań Przestrzeni Publicznej. Redaktorka naczelna portalu warszawskiego street artu i sztuki publicznej Puszka (Puszka.waw.pl) i portalu Futuwawa (Futuwawa.pl). Autorka książki *Subkultura hipsterów. Od nowoczesnej etyki do ponowoczesnej estetyki*. Tegoroczna stypendystka Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego

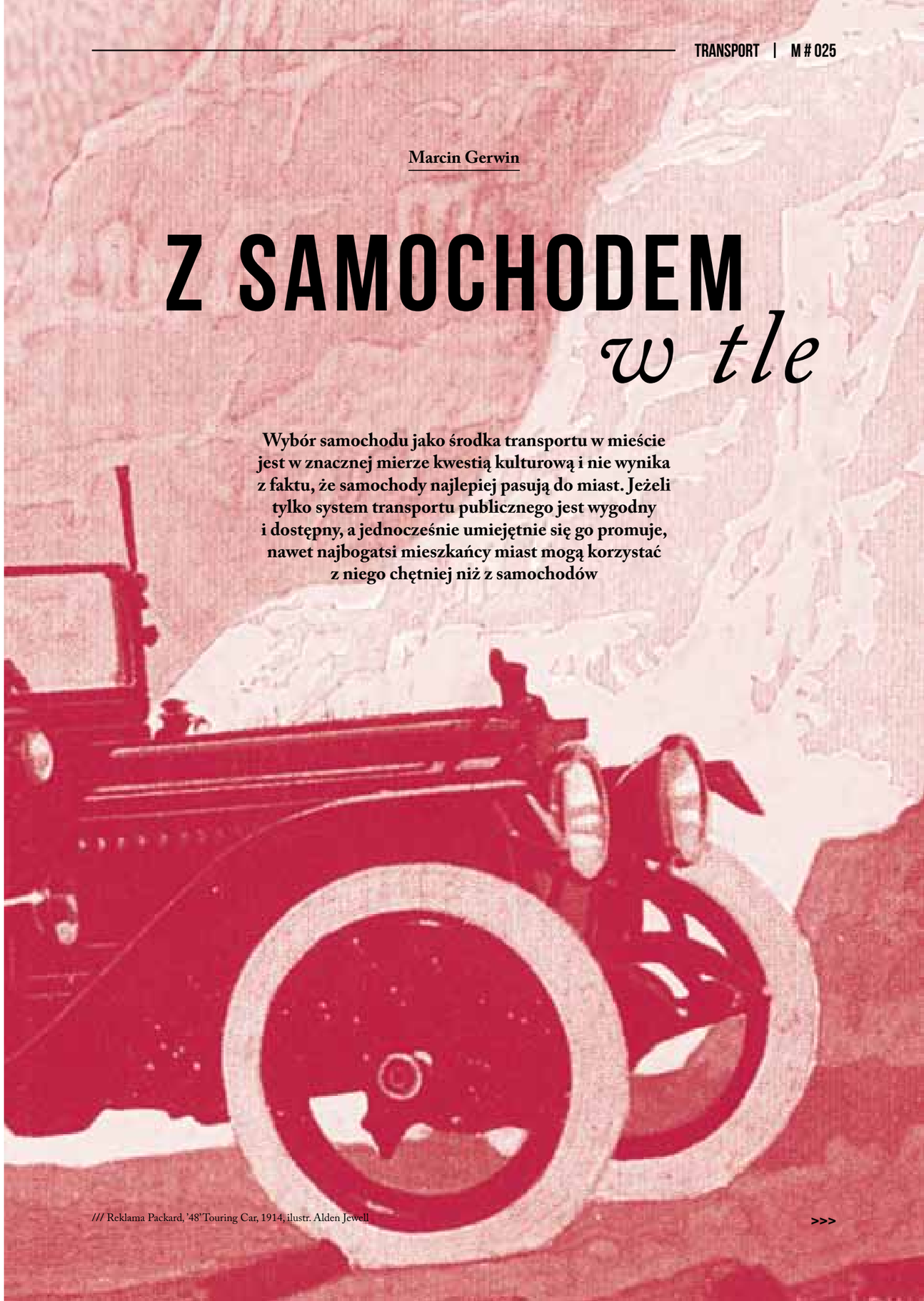
[3] Patrz artykuł Magdaleny Assanowicz pt. *Samochód publiczny* w tym numerze „Magazynu Miasta"

[4] Większość przytoczonych studiów przypadków zawierała także opis nieudanych części prowadzonych projektów, jak chociażby komercjalizacja modelu zielonych osiedli w Bangalore, które stały się produktem luksusowym; wzrost cen nieruchomości i groźba gentryfikacji nowych przyrzecznych obszarów w Seulu.

Marcin Gerwin

Z SAMOCHODEM *w tle*

Wybór samochodu jako środka transportu w mieście jest w znacznej mierze kwestią kulturową i nie wynika z faktu, że samochody najlepiej pasują do miast. Jeżeli tylko system transportu publicznego jest wygodny i dostępny, a jednocześnie umiejętnie się go promuje, nawet najbogatsi mieszkańcy miast mogą korzystać z niego chętniej niż z samochodów



/// Reklama Packard, '48' Touring Car, 1914, ilustr. Alden Jewell

>>>

W latach 20. ubiegłego wieku, kiedy samochody w Stanach Zjednoczonych były już produkowane na dużą skalę, mieszkańcy amerykańskich miast uważali, że są one niebezpieczne i że pasują raczej do obszarów wiejskich niż miejskich[1]. Ulice służyły wówczas tramwajom i pieszym; bawiły się na nich dzieci. Samochód często był postrzegany jako utrapienie, a nawet intruz, który stwarza zagrożenie dla pieszych. Już wówczas zauważono, że zbyt duża liczba samochodów na ulicach powoduje korki. Wiadomo było też, że jeden tramwaj może przewieźć tę samą liczbę mieszkańców, co kilkadziesiąt samochodów (z jednym pasażerem) i to właśnie tego argumentu używano do promocji tramwajów na przykład w „Chicago Tribune" w 1925 roku. Jazdę tramwajem reklamowano również jako środek lokomocji podczas podróży po zakupy – bo wybrawszy go, nie trzeba było szukać miejsca parkingowego.

BITWA O ULICE MIAST

Samochody zaczęły dominować w amerykańskich miastach pod koniec lat 40. ubiegłego wieku i nie tylko dlatego, że ich mieszkańcy samodzielnie uznali, że są one wygodniejszym sposobem przemieszczania się niż tramwaje. Producenci samochodów przeznaczyli znaczne sumy na kampanie marketingowe przedstawiające jazdę samochodem jako przejaw wolności osobistej. Organizowano i finansowano grupy „obywatelskie", które miały podkreślać zalety jazdy samochodem i równoważyć głos grup mieszkańców zatroskanych negatywnymi skutkami obecności aut w miastach. Przemysł samochodowy (z General Motors na czele) kupował też linie tramwajowe tylko po to, by zaraz je zamknąć, co wymuszało na mieszkańcach kupno samochodu. Przy wsparciu producentów samochodów prowadzono także kampanie „edukacyjne", które miały na celu przekonać społeczeństwo, a szczególnie dzieci, że to nieuwaga pieszych jest przyczyną wypadków drogowych. W tamtych czasach w Stanach Zjednoczonych uważano, że piesi mogą przechodzić ulicę w dowolnym miejscu, a winę za kolizję ponosi kierowca. Stworzono więc pojęcie *jaywalking*, które oznacza wykroczenie polegające na przejściu przez jezdnię w niedozwolonym miejscu (jest ono używane do dziś). Dzięki niemu i innym elementom tej kampanii samochód zyskiwał na znaczeniu, a tracili piesi. Aby poprawić sprzedaż, w związku ze słabym popytem na auta w latach 1923–1924, opracowano koncepcję miasta, które byłoby przyjazne poruszaniu się po nim samochodem. Kierowcy mogliby po nim jeździć z dużą prędkością, a przepisy drogowe byłyby podporządkowane ruchowi aut. Krok po kroku samochody zaczęły więc przejmować ulice amerykańskich miast, aż w wielu z nich posiadanie samochodu stało się właściwie koniecznością (w Stanach często można na przykład spotkać ulice, przy których nie ma chodników).

[1] Peter D. Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City,* MIT Press, Cambridge 2008, s. 12.

Trend ten, m.in. pod wpływem modernizmu, zaczął rozwijać się też wyraźnie w Europie.

W samych tylko Stanach Zjednocznonych współcześnie wydatki przemysłu samochodowego na reklamę wynoszą 31 miliardów dolarów (103 miliardy złotych) rocznie, czyli więcej niż suma rocznych wydatków z budżetu dziesięciu największych polskich miast.

Dzisiaj w Polsce, jak również w innych miejscach na świecie, samochód bywa więc postrzegany jako coś więcej niż tylko pojazd, którym można dojechać z domu do pracy. Dla niektórych jest on wyrazem statusu materialnego lub osobowości kierowcy. Wybór marki samochodu może więc wynikać nie tylko z jego niezawodności czy niskich kosztów eksploatacji, lecz także ze skojarzeń, jakie ona budzi… Autobusy i tramwaje mogą się w tym kontekście wydawać pojazdami gorszej kategorii, przeznaczonymi dla tych, których nie stać na samochód lub z jakichś powodów nie mogą ich sami prowadzić. Tak jednak być nie musi.

W Zurychu komunikacją publiczną jeżdżą bowiem również najbogatsi mieszkańcy miasta. Jest ona po prostu wygodna. Około 34% podróży w tym szwajcarskim mieście odbywa się więc transportem publicznym, a 30% rowerami. Impulsem do rozbudowy sieci tramwajów i autobusów było lokalne referendum, w którym mieszkańcy postanowili nie budować metra. W efekcie w godzinach szczytu na pojazdy komunikacji miejskiej czeka się średnio 7,5 minuty, a autobusy i tramwaje mają pierwszeństwo (gdy podjeżdżają do skrzyżowania, zapala się dla nich zielone światło). W miejscach, w których często

/// Reklama Paige, „National Geographic" 1920, ilustr. Don O'Brien

>>>

tworzą się korki, wydzielono też dla autobusów odrębne pasy, dzięki którym nie muszą czekać w tłoku. Z życzliwością traktuje się także w Zurychu pieszych – czas oczekiwania na zielone światło na przejściu wynosi maksymalnie 60 sekund. Dba się jednocześnie o utrzymanie w ryzach liczby samochodów, na przykład poprzez ograniczenie liczby miejsc parkingowych w centrum miasta. Ustalono, że ich suma nie może przekraczać poziomu z 1990 roku. Jeżeli więc powstaje na przykład 20 nowych miejsc parkingowych w garażu nowego budynku, likwiduje się taką samą liczbę istniejących już miejsc parkingowych na ulicy.

SAMOCHODY A JAKOŚĆ ŻYCIA W MIEŚCIE

Dlaczego w ogóle warto ograniczać liczbę samochodów w miastach? Czy jazda samochodem nie jest przyjemna? Jest. Problemy zaczynają się jednak, gdy zbyt wiele aut wyjedzie na ulice lub gdy priorytetem w projektowaniu miasta staje się podróżowanie samochodem. Można wówczas szybko dojechać autem do centrum handlowego na przedmieściach, ale jego mieszkańcy przestają być zadowoleni z miejsca, w którym mieszkają. Rzadziej chodzą na spacery, mają więcej kłopotów ze zdrowiem i – jak się okazuje – mogą nawet mieć mniej znajomych.

W 1969 roku Donald Appleyard, profesor urbanistyki na Uniwersytecie w Berkeley, przeprowadził badania na trzech ulicach w San Francisco, które były podobne do siebie pod względem zabudowy, lecz różniła je liczba jeżdżących po nich samochodów (jedną przejeżdżały 2 tysiące dziennie, drugą 8 tysięcy, a trzecią 16 tysięcy). Celem badania było sprawdzenie, czy natężenie ruchu ma wpływ na lokalne relacje społeczne. Wyniki pokazały, że mieszkańcy ulicy, na której ruch samochodowy był najmniejszy, częściej zatrzymywali się, by porozmawiać z sąsiadami, mieli w okolicy trzy razy więcej przyjaciół i dwa razy więcej znajomych w porównaniu do mieszkańców ulicy, na której natężenie ruchu było największe. Ich okolice, siłą rzeczy, charakteryzowały też wyższy poziom jakości życia i bezpieczeństwa, wynikające z lepiej rozwiniętych sieci relacji społecznych.

Zbyt duża liczba samochodów na ulicach przede wszystkim powoduje także korki i kłopoty z dojazdem do pracy. Jak podaje tygodnik „Auto Świat" (czerwiec 2013), mieszkańcy Warszawy spędzają miesięcznie ponad 7 godzin w korkach podczas podróży do pracy i powrotu. Niewiele lepiej jest także na przykład we Wrocławiu. Trudno się dziwić, że kierowcy nie lubią stać w korkach i że domagają się skutecznego – ich zdaniem – rozwiązania: budowy nowych dróg lub poszerzania obecnych. Choć jednak na pierwszy rzut oka takie rozwiązanie wydaje się oczywistym sposobem na rozładowanie korków, to w praktyce wcale nie musi się ono sprawdzić. Nowe ulice zachęcają bowiem do przemieszczania się samochodem zamiast transportem publicznym i po pewnym czasie do samochodów może przesiąść się tak wielu mieszkańców, że korki pojawią się znowu. Wyniki

> *Skoro jakość życia w miastach w Polsce może być lepsza dzięki projektowaniu ich z myślą o ludziach, nie zaś o samochodach, to dlaczego zmiany w tym kierunku są u nas z reguły nieśmiałe, a nie zdecydowane?*

badań[2] prowadzonych przez Texas Transportation Institute w amerykańskich miastach na przestrzeni 15 lat (1982–1996) pokazują, że nie ma różnicy w zatłoczeniu ulic w miastach, które inwestują w budowę dróg, a tymi, które tego nie robią. Gdy na ulicach pojawia się więcej miejsca, zwiększa się liczba samochodów, które to miejsce zapełniają.

Wielopasmowe ulice budowane z myślą o samochodach tną jednocześnie miasto na części, rozdzielają sąsiedztwa i utrudniają przechodzenie z jednej części miasta do drugiej (przejścia dla pieszych na takich ulicach rozmieszczane są często w bardzo dużych odległościach, a kładki lub tunele nie zawsze są wygodne i dostępne w równym stopniu dla wszystkich użytkowników). Szerokie ulice, ze względu na duże natężenie ruchu, generują także hałas i znaczną ilość zanieczyszczeń powietrza, co z kolei sprawia, że nieprzyjemnie się przy nich mieszka. Okolice tych wielopasmowych ulic nie są miejscami, w których dobrze się odpoczywa, przysiadając na ławce czy w kawiarnianym ogródku. Ich budowa i utrzymanie kosztują ponadto majątek.

Dobry przykładem jest tu Trasa Słowackiego w Gdańsku – nowa, wielopasmowa ulica, dla której utworzenia konieczne było wyburzenie części domów. Celem jej realizacji było między innymi usprawnienie ruchu na zakorkowanym odcinku od obwodnicy Trójmiasta do Wrzeszcza. Koszt budowy całej trasy to 1,4 miliarda złotych. Większość tej kwoty pochodziła z dofinansowania z Unii Europejskiej. W ramach projektu powstała estakada nad główną ulicą Gdańska, której estetyka może co najmniej budzić wątpliwości. Choć dziś jeszcze ruch na tym odcinku jest bardziej płynny, to szeroka ulica z ekranami akustycznymi i małą liczbą przejść dla pieszych pocięła tereny, przez które przebiega. Co gorsza, w Gdańsku planowane są od kilkudziesięciu lat kolejne drogi tego typu – Droga Zielona i Droga Czerwona – które jeszcze bardziej rozczłonkują miasto.

Istotnym problemem związanym ze zbyt dużym ruchem samochodów jest również zanieczyszczenie powietrza. Z rur wydechowych wydostają się między

[2] *An Analisys of the Relationship Between Highway Expansion and Congestion in Metropolitan Areas,* Surface Transportation Policy Project [online]. Dostępne w Internecie: http://www.daclarke.org/AltTrans/analysis.html [dostęp 25.07.2013].

>>>

innymi czteroetylek ołowiu, benzen, tlenek węgla czy dwutlenek azotu. Wszystkie te substancje mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. W ciepłe, słoneczne dni spaliny samochodowe mogą też prowadzić do powstawania smogu. Jest to smog fotochemiczny, nazywany także smogiem typu Los Angeles, którego główny składnik stanowi ozon. Sam ozon nie powstaje jednak bezpośrednio w silnikach samochodów. Tworzą go zawarty w spalinach dwutlenek azotu oraz inne substancje, które reagują w ciepłe dni przy udziale światła słonecznego. Ozon jest gazem toksycznym, więc jego zbyt duże stężenie może podrażniać układ oddechowy i oczy, a także powodować bóle głowy. Na występowanie smogu w Polsce szczególnie narażony jest Kraków, którego naturalne położenie sprawia, że spaliny samochodowe długo utrzymują się w powietrzu. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu zawartości ozonu zdarzają się jednak także w innych miastach. Pokazują je stacje pomiarowe między innymi w Dolnym Wrzeszczu w Gdańsku oraz w dzielnicy Gdyni – Pogórzu. Warto tu zauważyć, że pomiarów we Wrzeszczu nie dokonuje się przy głównej ulicy, lecz na uboczu, w parku.

To jeszcze nie wszystkie kłopoty z samochodami. Spalanie ropy czy gazu ziemnego w silnikach samochodowych jest także źródłem emisji dwutlenku węgla – gazu cieplarnianego, którego nadmierne stężenie w atmosferze przyczynia się do zmian klimatu na świecie. Z kolei system komunikacyjny, którego podstawą są samochody, sprzyja rozrastaniu się miast, a to oznacza utratę terenów rolniczych lub leśnych. Duża powierzchnia wyasfaltowanych ulic oraz wybrukowanych parkingów dla samochodów to także ciągłe problemy z wodą deszczową, która nie może w naturalny sposób wsiąkać w ziemię, co zwiększa zagrożenie powodziowe.

SPRAWNA DEMOKRACJA LOKALNA

Czy jest możliwe, by mieszkańcy wybrali transport publiczny lub rowery zamiast samochodu? Doświadczenia wielu europejskich miast pokazują, że tak. Aby było to możliwe, transport publiczny musi jednak być po prostu atrakcyjny i komfortowy. Nie powinniśmy oczekiwać, że kierowcy odstawią samochody, by czekać 20 minut na tramwaj lub by jechać zatłoczonym autobusem, który utknie w korku. Sprawny i dostępny cenowo system transportu publicznego jest niezbędny, by dać kierowcom rzeczywistą alternatywę. We Fryburgu na południu Niemiec tramwaje jeżdżą w godzinach szczytu co 3–5 minut. Aby móc skorzystać ze wszystkich linii transportu publicznego w tym mieście i jego okolicach, wystarczy mieć jeden bilet, który nie jest drogi (bilet miesięczny kosztuje mniej niż dzień pracy przy najniższych stawkach). Aby podnieść poziom poczucia bezpieczeństwa, w nocnych liniach wprowadzono możliwość zatrzymania się autobusu w pobliżu domu pasażera, nie tylko przy przystanku.

Skoro jakość życia w miastach w Polsce może być lepsza dzięki projektowaniu ich z myślą o ludziach, nie zaś o samochodach, to dlaczego zmiany w tym kierunku są u nas z reguły nieśmiałe, a nie zdecydowane? Kluczowe znaczenie ma przywiązanie mieszkańców do samochodów. Z przeprowadzonych w Gdańsku badań wynika, że za najważniejsze porażki w mieście mieszkańcy uważają problemy komunikacyjne i drogowe[3]. Jako najważniejsze inwestycje wskazują nie usprawnienie transportu publicznego (23%), lecz rozbudowę infrastruktury drogowej (39%). Prezydent i radni mogliby twierdzić, sugerując się badaniami ankietowymi, że spełniają oczekiwania mieszkańców, przeznaczają bowiem znaczne środki na budowę nowych dróg. Pytanie tylko, czy priorytety mieszkańców byłyby takie same, gdyby przed wypełnieniem ankiety poznali oni argumenty za i przeciw różnym sposobom rozwiązania problemu korków w mieście?

Demokracja oparta na badaniach ankietowych jest bardzo powierzchowna. Jeżeli zależy nam na zrównoważonym rozwoju miast, musimy uwzględniać deliberację – uczciwą debatę, w ramach której przedstawia się argumenty wszystkich zainteresowanych stron. Dobrym mechanizmem są panele obywatelskie z udziałem na przykład grupy stu losowo wybranych mieszkańców, która odzwierciedla strukturę demograficzną miasta (pod względem wieku, płci i wykształcenia). Konieczne są również kampanie społeczne zachęcające do przesiadania się z samochodu do autobusu, roweru lub tramwaju i zmieniające kulturę poruszania się po mieście. Projektowanie miasta wymaga zarazem zmiany sposobu myślenia – z ułatwiania ruchu samochodom na zwiększanie dostępności przestrzeni wszystkim dla wszystkich jej użytkowników. Celem pracy nad przemianami miast nie powinien być więc łatwy dojazd autem do sklepu, lecz lokalizacja sklepów w zasięgu spaceru lub przejażdżki rowerem wszystkich mieszkańców. Potrzebne są także zmiany na poziomie krajowym – można zmienić na przykład przepisy drogowe w taki sposób, by dawały one priorytet rowerom i pieszym, a do rozważenia jest nawet wprowadzenie zakazu reklam samochodów.

Ulice miast w Polsce mogą znów stać się cichymi i bezpiecznymi miejscami, w których ludzie spotykają się i rozmawiają. Dzięki ograniczeniu liczby samochodów miasta mogą być bardziej przyjemne do życia. W pracy nad osiąganiem tego celu potrzebne są jednak inwestycje w transport publiczny oraz infrastrukturę dla rowerów, które powinny być prowadzone równolegle z ograniczaniem ruchu samochodów oraz prowadzeniem kampanii promujących poruszanie się pieszo, przy użyciu metra, autobusu, tramwaju i rowerów.

Dr Marcin Gerwin – politolog, specjalista do spraw zrównoważonego rozwoju. Współzałożyciel Sopockiej Inicjatywy Rozwojowej

[3] *Barometr opinii mieszkańców Gdańska na temat wybranych problemów miasta i polityki lokalnej – Raport z badań socjologicznych przeprowadzonych w Gdańsku w 2012 roku,* Uniwersytet Gdański, Pracownia Realizacji Badań Socjologicznych 2012.

/// ilustr. Popek-Banach / Banach

Michał Dobrzański

Miękka REWOLUCJA *transportowa*

Poprawa jakości przestrzeni publicznych polskich miast wymaga rewolucji w myśleniu o przemieszczaniu się w mieście. Warto w tym procesie zastosować środki, które sprawią, że przebiegnie on możliwie łagodnie

Dobre przestrzenie publiczne mają w polskich miastach charakter enklaw. Cała reszta wciąż znajduje się w stanie, który trudno nazwać satysfakcjonującym. Jest on w dużym stopniu wynikiem niedoszacowania wpływu rozwiązań transportowych na jakość przestrzeni miejskiej. Szczególną rolę odgrywa przy tym traktowanie samochodu jako podstawowego środka przemieszczania się po mieście.

Auto dla wielu Polaków wciąż jest totemem mobilności. Choć to przekonanie nie jest specyficzne dla naszego kraju, jego rozkwit przypadł u nas na okres późniejszy niż w krajach zachodnich, gdyż przed rokiem 1989 zakup auta był w Polsce utrudniony. Kult samochodu dominuje przede wszystkim wśród osób pamiętających jeszcze czasy sprzed raptownej motoryzacji. Gdy liczba aut była ograniczona, ich posiadacze rzeczywiście mieli dostęp do innej jakości mobilności, także w miastach.

Niestety uprzywilejowanie ruchu samochodowego w miastach na całym świecie wiązało się z podobnymi problemami: stopniowym przekształcaniem przestrzeni publicznej w infrastrukturę dla samochodów, wzrostem zagrożenia życia na ulicach, korkami, dekompozycją tkanki miejskiej czy też rozlewaniem się miast na przedmieścia. Motoryzacja przestrzeni ostatecznie zawsze obracała się przeciwko wszystkim użytkownikom

>>>

miasta, w tym także kierowcom. Samochodo-centryczne planowanie podszyte mitem o pełnej przejezdności stymulowało bowiem dalszy wzrost ruchu samochodowego, prowadząc do kongestii i wymuszając nowe środki radzenia sobie z nią, takie jak opłaty za parkowanie czy wjazd do centrum. Okazało się, że w miastach brakuje miejsca, aby marzenie o przejezdności samochodem mogło się ziścić.

MOBILNOŚĆ MIESZKAŃCÓW

Dlatego też konieczne okazało się ponowne zdefiniowanie, czym ma być mobilność w mieście: „łatwością poruszania się samochodem", czy po prostu „łatwością przemieszczania się osób". Pierwszy z tych poglądów wciąż dominuje w Polsce, podczas gdy miasta francuskie, niemieckie czy holenderskie już od dłuższego czasu stawiają na „mobilność osób". Decydują się na dowartościowanie środków transportu, które umożliwiają sprawne przemieszczanie się ludzi, nie pochłaniając nadmiernie przestrzeni: komunikacji zbiorowej (a w szczególności tramwajów, które np. we Francji w ostatnich latach przeżywają renesans), roweru oraz ruchu pieszego – najbardziej podstawowego rodzaju transportu.

Jako realną alternatywę dla mobilności, którą dawały samochody, gdy było ich niewiele, w wielu miastach oferuje się więc kombinację tych rodzajów transportu, łącząc ich zalety. Pojazdy komunikacji zbiorowej mogą na raz zabrać wielu pasażerów, rowery pozwalają na szybkie przejazdy „od drzwi do drzwi", natomiast chodzenie pieszo ceną niewielkiej prędkości pozwala na wybranie najkrótszej drogi. Za sprawą osób rezygnujących z samochodu zmniejsza się zaś liczba aut na ulicach, które dzięki temu są lepiej przejezdne.

Aby ludzie zdecydowali się zrezygnować z komfortu, który daje kabina samochodu, jakość infrastruktury pieszo-rowerowej i komunikacji zbiorowej musi być jednak wysoka. I tu uwidacznia się zależność między organizacją transportu w mieście a jakością przestrzeni. Ten, kto nie jedzie autem, zwraca baczniejszą uwagę na otoczenie. By czuł się on komfortowo, musi się ono jednak charakteryzować wysoką przydatnością użytkową, spójnością estetyczną i dbałością o detal. Z perspektywy takiego użytkownika dużo ważniejsze jest, aby przystanki były zadaszone, krawężniki niskie, a miasto po deszczu nie tonęło w kałużach. Przysłowiowe „równe chodniki", które chwalimy np. w miastach szwajcarskich, są efektem nie tylko pracy sprawnej administracji, lecz przede wszystkim innego podejścia do transportu. Przestrzeń tych miast jest zorientowana na zaspokajanie potrzeb niechronionych uczestników ruchu.

NARZĘDZIA MIĘKKIEJ REWOLUCJI

Dzięki swym pozytywnym rezultatom to nowe podejście zyskuje coraz więcej zwolenników także w Polsce. Aby w pełni odczuć jego efekty, trzeba jednak dokonać rewolucji w myśleniu na temat przemieszczania się po mieście, polegającej na odrzuceniu przekonania, że „mobilność w mieście jest mobilnością samochodów". Administracja publiczna i projektanci przestrzeni mają dostęp do środków, którymi nie tylko mogą ją wesprzeć, lecz także załagodzić potencjalne konflikty wynikające ze zmiany przyzwyczajeń transportowych – sprawić, że rewolucja ta przebiegnie „miękko".

Wykorzystanie tych środków wymaga uświadomienia sobie, że kształt przestrzeni wysyła do jej użytkowników pewne komunikaty i warunkuje ich zachowanie w jej obrębie. Można wyróżnić dwa ich rodzaje: komunikaty semantyczne, czyli to, co mówi użytkownikowi sam wygląd przestrzeni, oraz komunikaty proksemiczne – czyli jak ukształtowanie przestrzeni wpływa na jego samopoczucie. Korzystanie z tych czynników umożliwia efektywne zarządzanie zmianą zachowań komunikacyjnych oraz kreowanie pozytywnego obrazu przestrzeni publicznej.

Obserwując obecne rozwiązania drogowo-transportowe w polskich miastach, można dostrzec ukryty w nich dość jednoznaczny komunikat semantyczno-proksemiczny, który brzmi: „skorzystaj z samochodu, tak będzie dla ciebie najlepiej i najbezpieczniej". Sygnałów tych jest mnóstwo: poczynając od oddania znacznej części przestrzeni samochodom (przewymiarowane ulice), poprzez zdominowanie jej przez elementy zarządzania ruchem (kakofonia pionowych i poziomych znaków drogowych) czy marginalizację komunikacji zbiorowej (zatoki przystankowe czy ustawienia świateł na niekorzyść tramwajów), aż po częściowe wykluczenie pieszych (kładki i przejścia podziemne, wąskie chodniki).

Trudno przy tym nie odnieść wrażenia, że ten stan jest raczej wynikiem braku świadomości siły oddziaływania kodu semantyczno-proksemicznego infrastruktury niż planowego działania. Wiele głównych, przykładowo, ulic polskich miast szerokością i liczbą pasów bardziej przypomina autostradę niż miejską ulicę. Ich komunikat semantyczny zachęca więc do jazdy szybszej niż przepisowa. Ulice te zaprojektowano w oderwaniu od realiów ludzkiej psychiki, zupełnie nieadekwatnie do obowiązujących na nich ograniczeń.

Patrząc z kolei na powszechne w Polsce rozwiązania przestrzenne z perspektywy pieszych (w tym pasażerów komunikacji miejskiej) oraz rowerzystów, zobaczyć można przestrzeń zagrożenia i hałasu oraz barierę, którą trudno przekroczyć. Komunikat proksemiczny zniechęca więc do potraktowania ich jako miejsca, w którym przyjemnie się przebywa.

Tymczasem świadome wykorzystanie semantyki i proksemiki pozwala m.in. skutecznie zarządzać prędkością pojazdów[1], definiować priorytety dla poszczególnych grup uczestników ruchu i zachęcać do rezygnacji z samochodu, nie antagonizując użytkowników infrastruktury. Tworzy ono warunki do samodzielnego

[1] Michał Beim, *Trudna droga do bezpieczeństwa* [online], http://www.sobieski.org.pl/trudna-droga-do-bezpieczenstwa/ [dostęp 16.07.2013]

>>>

/// Mannheim, Niemcy - przestrzeń po rewolucji transportowej, fot. Michał Dobrzański

podjęcia pożądanej decyzji komunikacyjnej przez użytkownika miasta i nie zmusza go do tego w sposób nachalny, jak np. przy pomocy opłaty za wjazd do centrum.

TEORIA W PRAKTYCE

By lepiej uświadomić sobie wpływ kształtu infrastruktury na zachowanie i samopoczucie jej użytkowników, warto przyjrzeć się praktycznym przykładom świadomego wykorzystania kodów semantyczno-proksemicznych w konkretnych rozwiązaniach inżynieryjnych. Najbardziej klasycznym rozwiązaniem, popularnym także w Polsce, jest zamykanie wybranych ulic dla ruchu, by oddać je pieszym i rowerzystom. Warto uświadomić sobie komunikat proksemiczny tak urządzonych przestrzeni. W tego rodzaju strefach pieszych spada poczucie zagrożenia – przez co przebywanie w nich staje się także formą spędzania wolnego czasu bądź relaksu. Przestrzeń publiczna nie spełnia w ich obrębie wyłącznie funkcji transportowej, lecz staje się także miejscem, w którym toczy się życie społeczne.

Fakt, że ludzie chętnie przebywają w takich miejscach, stymuluje usługi i handel, dlatego między innymi strefy piesze wyznacza się także w centrach dzielnic. Jako przykład można tu podać zamknięcie znacznych części Meidlinger Hauptstraße lub Favoritenstraße w Wiedniu. Choć w skali całego miasta ulice te mają charakter peryferyjny, dzięki ograniczeniu ruchu stały się centrami życia dzielnic, w których są położone. Ich mieszkańcom zaoferowano tym samym alternatywę dla podróży do śródmieścia, co zmniejszyło ich codzienne potrzeby transportowe i podniosło jakość życia.

Zamknięcie ulicy dla ruchu nie musi jednak oznaczać zamknięcia jej dla komunikacji zbiorowej. W niemieckim Mannheim po głównej, przecinającej centrum ulicy Kurpfalzstraße, nadal jeżdżą tramwaje, choć usunięto z niej ruch samochodowy. Dzięki temu osobom rezygnującym z auta zapewniono bezpośredni dojazd do różnych punktów. Decyzja ta stanowi też jasny sygnał, że wjazd samochodem do śródmieścia jest niepożądany.

Ogromne znaczenie w procesie tej zmiany ma kod semantyczny samej infrastruktury Kurpfalzstraße. Chodnik i jezdnia w jej obrębie znajdują się na tym samym poziomie, a przestrzeń torowiska jest jedynie delikatnie zasugerowana przez linię bruku w innym kolorze. Rozwiązanie to stanowi sugestię dla pieszych, że mogą przekraczać torowisko tam, gdzie im wygodnie. Na ulicy nie ma ani barierek, ani wyszczególnionych przejść dla pieszych, a motorniczy wiedzą, że zawsze powinni

>>>

spodziewać się pieszych lub rowerzystów. Choć w Polsce „puszczanie pieszych pod tramwaj" wciąż traktowane jest z nieufnością, rozwiązania tego rodzaju są stosowane nie tylko w Mannheim, lecz także w wielu innych miastach europejskich.

Podobny kod semantyczny, tym razem na ulicy z ruchem samochodów, zastosowano w szwajcarskim Kreuzlingen. Tutaj jezdnia i chodnik nie tylko znajdują się na tym samym poziomie, lecz mają nawet tę samą (asfaltową) nawierzchnię. Przestrzeń między obiema pierzejami ulicy jest więc optycznie jednolita i pozbawiona wyszczególnionej strefy „wyłącznie dla samochodów" lub „wyłącznie dla pieszych". Takie jej urządzenie sygnalizuje kierowcom, że stale muszą zachowywać czujność, bo pieszy lub rowerzysta może pojawić się wszędzie.

Rozwiązania z Mannheim i Kreuzlingen mają także pozytywny kod proksemiczny dla niechronionych uczestników ruchu. Kształt infrastruktury nie ogranicza ich mobilności i mogą się oni przemieszczać wedle własnego uznania, wzdłuż najkrótszych ścieżek. Brak wyróżnionej jezdni sprawia z kolei, że żadna część przestrzeni nie jest strefą, w której byliby oni ewidentnie niepożądani. Semantyczne zaburzenie przekonania kierujących pojazdami, że dana część ulicy przysługuje wyłącznie im, sprawia z kolei, że jadą ostrożniej, co niechronionym uczestnikom ruchu daje poczucie komfortu i pozwala pozytywnie odbierać przestrzeń.

Przy pomocy prawidłowego kodu można egzekwować wiele przepisów o ruchu drogowym bez konieczności szczególnego nadzoru policyjnego. Dobrym przykładem adekwatności tej zasady są wyniesione przejścia dla pieszych lub wręcz zachowanie ciągłości chodnika w miejscu, w którym piesi przekraczają jezdnię. Jako że przejście służy jednocześnie jako próg zwalniający, fizycznie wymusza powolniejszą jazdę. Zachowanie ciągłości chodnika wzbudza w kierowcy poczucie „bycia gościem" na przejściu dla pieszych, przez co intuicyjnie zachowuje większą ostrożność, niż gdyby zachowana została ciągłość jezdni. Przy takim rozwiązaniu to kierowca wskutek samej obserwacji otoczenia podejmuje prawidłową decyzję i nadzór służb staje się zbyteczny.

Infrastrukturalne kody semantyczne można więc stosować jako przypomnienie o obowiązujących przepisach ruchu drogowego, odciążając policję i jej budżet. Wymalowanie dobrze zaprojektowanych pasów dla rowerów na jezdni nie tylko zachęca rowerzystów do zjechania z chodnika, lecz także przypomina kierowcom, że rowery mają prawo poruszać się jezdnią. Czasem zresztą oddzielny pas nawet nie jest konieczny – we Wrocławiu np. testuje się ostatnio piktogramy rowerów na pasach ruchu ogólnego. Warto zwrócić uwagę nie tylko na semantykę takiego rozwiązania, czyli komunikat „na tej ulicy mogą jeździć rowery", lecz także przesłanie proksemiczne dla samych rowerzystów: „zarządca drogi pamięta o tym, że także ty po niej jeździsz".

Jak widać, zmiana kodu semantyczno-proksemicznego nie zawsze wymaga istotnej przebudowy przestrzeni. Czasem wystarczy zmiana organizacji ruchu, na przykład sposobu parkowania na danej ulicy. Usunięcie aut z chodnika da sygnał, że zarządca dba o potrzeby pieszych, a przemyślane wyznaczenie miejsc parkingowych na jezdni będzie skutecznym narzędziem egzekucji obowiązującego ograniczenia prędkości. Przy pomocy pozycjonowania parkujących samochodów można bowiem np. optycznie esować bądź zwężać tor jazdy, co tworzy komunikat semantyczny „noga z gazu!".

Zachęcanie do rezygnacji z samochodu nie musi być więc kosztowne. Tak samo udrożnienie skrótów dla pieszych i rowerzystów, przejrzyste ich oznakowanie oraz eliminacja barier w rodzaju nieutwardzonej nawierzchni czy wysokich krawężników może pokazać ludziom, że samochód na danej trasie nie będzie dla nich najlepszym wyborem.

Przedstawionych rozwiązań nie należy jednak stosować „na ślepo". Przy każdej reorganizacji przestrzeni publicznej w mieście trzeba zadać sobie pytanie, jakie funkcje ma ona pełnić i w jakim kontekście się znajduje. Następnie trzeba świadomie dopasować semantykę i proksemikę projektu do realizowanych celów, tak by priorytety transportowo-użytkowe danej przestrzeni były czytelne dla użytkowników już na podstawie samej obserwacji gotowej infrastruktury.

Dobre kodowanie semantyczno-proksemiczne infrastruktury może pozwolić zmienić przyzwyczajenia transportowe mieszkańców, zmniejszając konflikty między różnymi użytkownikami miast. Przy okazji tworzy ono też możliwość przywrócenia przestrzeniom publicznym naszych miast należnego im blasku, którego jesteśmy już wszyscy bardzo spragnieni.

***

W tekście opisałem tylko kilka rozwiązań. Czytelników zainteresowanych pogłębieniem wiedzy na temat (re)organizacji ruchu w mieście odsyłam do pełnej praktycznych przykładów książki Jacka Wesołowskiego pt. *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego* wydanej w 2008 roku w Łodzi przez Instytut Spraw Obywatelskich. W formie elektronicznej książkę można nieodpłatnie pobrać ze strony http://miastowruchu.pl/publikacje/

Michał Dobrzański – filozof, publicysta, pisze doktorat na Uniwersytecie Warszawskim i Uniwersytecie Jana Gutenberga w Moguncji, specjalizuje się w bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz etyce i antropologii transportu, współpracuje z Instytutem Obywatelskim

Anna Rumińska

STOPA ZYSKU

czyli pieszo po mieście

/// Pedestrian Struggle Sign, ilustr. Ignacio Perez Perez

Współczesny pieszy to, jak stwierdził Tom Vanderbilt, dziwna istota[1]. Chodząc w postawie wyprostowanej, odróżnia się od zwierząt, ale w kontekście przemian cywilizacyjnych odstaje od większości mobilnych nie-pieszych

Coraz więcej Polaków chodzi pieszo do pracy, ale zwykle zajmuje im to mniej niż 15 minut, co nie przynosi korzyści z pieszej mobilności. W USA wyniki są jeszcze gorsze, bo wiele ulic nie ma chodników. Zarówno w Stanach, jak i w Polsce wzrasta więc liczba chorób cywilizacyjnych. Wiadomo jednocześnie, że istnieją rozliczne związki pomiędzy nimi a zanikiem chodzenia, więc wiele zagranicznych magistratów stawia dziś na planowanie przestrzenne promujące ruch pieszy. Departament Transportu w Nowym Jorku od 2008 roku wdraża na przykład program Sustainable Streets[2] [Ulice Zrównoważone – przyp.red.] i robi to m.in. poprzez zwiększenie liczby ławek w przestrzeni publicznej, poszerzanie chodników, zachęcanie mieszkańców do chodzenia. Wydział Transportu w Chicago rozpoczął z kolei w tym roku program Complete Streets Guidelines[3] [Dyrektywa Ulic Kompletnych] i wdrażanie strategii Chicago Pedestrian Plan[4] [Pieszy Plan Chicago] opracowanej z udziałem mieszkańców w różnym wieku, opartej na zasadzie pierwszeństwa pieszych. Jako że każdy kierowca i pasażer po opuszczeniu pojazdu staje się pieszym, działania wynikające z tych strategii skierowane są do wszystkich – i mieszkańców, i gości. Ale przedsięwzięcia tego typu obecne są dziś nie tylko w miastach Ameryki, lecz także w Azji i Europie. Poprawiają one przepustowość i bezpieczeństwo ulic, zdrowie i społeczną kondycję

[1] T. Vanderbilt, *The Crisis in American Walking. How we got off the pedestrian path* [online]. Dostępny w Internecie: http://www.slate.com/articles/life/walking/2012/04/why_don_t_americans_walk_more_the_crisis_of_pedestrianism_.html.

[2] Sustainable Streets [online]. Dostępny w Internecie: http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml.

[3] Complete Streets Guidelines, City Hall, Chicago, 2007. Dyrektywa Ulic Kompletnych opiera się na rozwoju ruchu pieszego i rowerowego wszystkich wśród mieszkańców bez względu na ich wiek i kondycję fizyczną oraz ich zrównoważeniu z motorowymi środkami transportu. Do 2012 roku na świecie realizowanych zostało 488 strategii *complete streets*. [Online]: http://chicagocompletestreets.org.

[4] Chicago Pedestrian Plan, City Hall, Chicago [on-line]. Dostępny w Internecie: http://chicagopedestrianplan.org/.

>>>