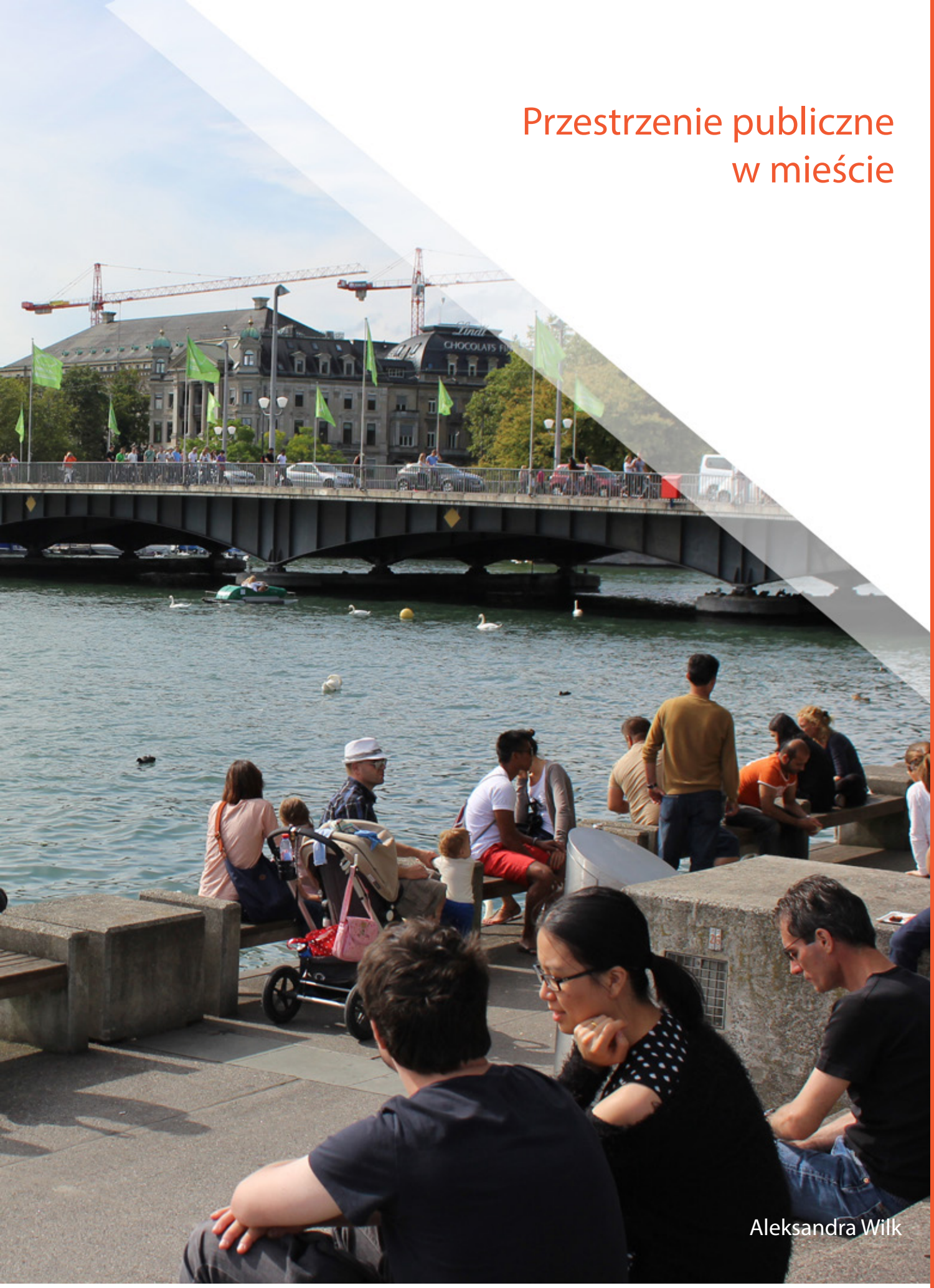
Przestrzenie publiczne w mieście



Aleksandra Wilk

AKCJA MIASTO
eea grants
FUNDACJA BATOREGO
Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

Przestrzeń a życie

Przed ponad pół wieku zadowolony, świeżo upieczony architekt opuścił budynek Duńskiej Królewskiej Akademii Sztuk Pięknych. Jego duma z nowo zdobytych umiejętności sprawiała, że często chwalił się żonie swoją wiedzą na temat kształtowania przestrzeni i jej elementów. Młoda żona architekta, sama będąc psychologiem, znużona ciągłymi przechwałkami męża, stwierdziła: „Być może wiesz dużo o przestrzeni, ale nie masz pojęcia jak przestrzeń wpływa na życie w niej". Inny człowiek być może obraziłby się, jednak młody architekt przyjął to stwierdzenie jako wyzwanie. Kolejne lata pokazały, jak ważnym momentem okazał się dla niego przytyk jego młodej żony. Następne pięćdziesiąt sześć lat architekt poświęcił na zgłębianie tematu wpływu projektowania przestrzeni na życie toczące się w niej. Architekt ten nazywał się Jan Gehl.

fot. 1 Profesor Gehl. (https://pl.wikipedia.org/wiki/Jan_Gehl#/media/File:Jan_Gehl_2006.jpg)

Profesor Gehl jest jednym z największych światowych autorytetów w dziedzinie kształtowania przestrzeni publicznej i budowania „miast dla ludzi". Jest autorem kilku książek na ten temat, m.in.: „Życie między budynkami" i „Miasta dla ludzi" oraz wielu publikacji naukowych. Powszechnie znane są wykłady, których udziela na całym świecie, traktujące o tym, jak tworzyć miasta przyjazne człowiekowi i dlaczego tworzenie takich miast opłaca się w zasadzie wszystkim. Profesor Gehl jest również jednym z założycieli pracowni „Gehl Architects" opracowujących m.in. analizy rozwiązań transportowych na zlecenie władz miast na całym świecie. W ostatnich latach profesor Gehl pojawił się również w filmie „Urbanized", traktującym o problemach, z którymi borykają się współczesne miasta.

Wykłady profesora Gehla zawsze zawierają wyjaśnienie, czym jest skala ludzka, która jest centralnym konceptem dla opisywanej przez niego metodologii projektowania. Dwie skale, którymi można się posłużyć w planowaniu miasta, opisywane są jako samolotowa i ludzka.

fot. 2 Panorama Brasili widziana z okna samolotu. (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/79/Esplanada_dos_Ministérios%2C_Brasília_DF_04_2006.jpg)

fot. 3 Ulica Brasili z perspektywy pieszego. (https://pixabay.com/pl/brasilia-brazylia-drogi-ulicy-86915/)

Skala samolotowa to skala planu miasta, czyli przestrzeni oglądanej z wysokości przelotu samolotów. Jest oglądana z wysokości kilkuset metrów, czyli pułapu osiągalnego dla samolotów i helikopterów. Jest to skala najczęściej używana przez architektów, którzy projektują budynki zwracając uwagę na to, co je otacza. W takiej skali zaprojektowana została np.: Brasilia w Brazylii.

fot. 4 Panorama Wrocławia widziana z okna samolotu. (https://pixabay.com/pl/wrocław-miasto-domy-widok-z-góry-924433/)

fot. 5 Ulica Wrocławia widziana z perspektywy człowieka. (https://pl.wikipedia.org/wiki/Rynek_we_Wrocławiu#/media/File:Wroclaw-Rynek-7.2005.jpg)

I wreszcie skala ludzka, czyli przestrzeń obserwowana oczyma człowieka pieszego stojącego na ziemi. Jedynie projektowanie z uwzględnieniem skali ludzkiej prowadzi do powstania miast przyjaznych ludziom. Projektowanie w pozostałych skalach odsuwa potrzeby mieszkańców na dalszy plan w imię estetyki.

Projektowanie w skali ludzkiej prowadzi do powstawania dobrej przestrzeni. Dobra przestrzeń przynosi niezliczone korzyści dla miasta, mieszkańców, władz miasta, a nawet biznesu i przemysłu, który chce lokować się w danym mieście. Wystarczy przyjrzeć się rankingom najbardziej przyjaznych miast takim jak ten publikowany przez pismo Monocle czy raport Mercera. Miasta u szczytów wymienionych rankingów są bogate, gęsto zamieszkane i świetnie prosperujące. Nie przypadkiem rowerowa stolica świata Kopenhaga czy średniowieczny Wiedeń królują w tych rankingach. Są to znakomite przykłady miast projektowanych w skali ludzkiej.

Skala ludzka, na którą tak wiele uwagi zwraca Jan Gehl, jest sposobem na zmianę miast duszących się w korkach, które opuszcza biznes, przemysł i ludzie, na miasta, które przyciągają mieszkańców i kapitał jak magnes.

Rola przestrzeni publicznej w życiu mieszkańców

Przestrzeń publiczna odgrywa niebanalną rolę w życiu mieszkańców i w procesie tworzenia społeczeństwa. Aby dobrze zrozumieć tę rolę, trzeba skupić się na chwilę na tym, jak ludzie nawiązują ze sobą więzi.

Pierwsza więź w życiu każdego człowieka to więź z rodziną. W pierwszym etapie życia człowieka więź rodzinna jest najważniejsza, pozwala ona rozwijać się bez przeszkód i stopniowo stawać się samodzielnym członkiem społeczeństwa. Kolejne więzi nawiązują ludzie w miejscach, w których spędzają dużo czasu: w przedszkolu, na podwórku, w szkole, w pracy. Więzi te powstają w sposób naturalny, ze względu na czas spędzany wspólnie z innymi ludźmi w tej samej przestrzeni. Najwyższym poziomem więzi społecznych, które może wytworzyć człowiek, jest przynależność do grupy społecznej. Zdrowe społeczeństwo składa się z ludzi tworzących więzi na wielu poziomach. Aby stymulować powstawanie więzi społecznych, należy wytworzyć przestrzeń do ich powstawania. W przypadku, gdy mówimy o więziach z najwyższego poziomu, powstają i umacniają się one w przestrzeni publicznej. Trudno sobie wyobrazić np. społeczeństwo obywatelskie Aten bez Forum. Tak samo współcześnie - dobrze zaprojektowana przestrzeń publiczna stymuluje zacieśnianie związków międzyludzkich.

fot. 7 New Road w Brighton jest przykładem dobrze zaprojektowanej ulicy. Piesi, rowerzyści oraz transport samochodowy wspólnie dzielą przestrzeń. New Road nie posiada tradycyjnego podziału na ulicę i chodnik, znaków drogowych oraz sygnalizacji świetlnej. (https://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space#/media/File:New_Road,_Brighton_-_shared_space.jpg, http://www.mybrightonandhove.org.uk/page_id__8327_img__12071.aspx)

W porównaniu z Atenami, współcześni projektanci miast mają twardy orzech do zgryzienia. Gdyby zastosować przenośnie i porównać miasto do pojedynczego podwórka, mielibyśmy do czynienia z podwórkiem, przez które codziennie muszą przedostać się setki ludzi, niektórzy pieszo, inni samochodami. Rzeczone samochody muszą się gdzieś zatrzymać, a do tego potrzeba im miejsca. Na podwórku znajdują się miejsca, do których musi dotrzeć transport towarów i usług, a przez samo podwórko musi się też jakoś przedostać tranzyt, szczególnie jeśli podwórko nie ma obwodnicy. A ciągle nie uwzględniliśmy jeszcze potrzeb mieszkańców naszego alegorycznego podwórka, którzy chcą wyjść na spacer z dzieckiem lub odpocząć na ławeczce. Dodajmy do tego ciągle rosnącą populację „podwórka" i mamy niemal pełny obraz tego jak trudnym zadaniem jest projektowanie przestrzeni miejskiej, którą symbolizuje nasze wyimaginowane podwórko.

Przestrzeń publiczna musi spełniać szereg funkcji. Najważniejsza to funkcja społeczna: przestrzeń publiczna musi dawać ludziom powód i motywację do tego, aby w niej przebywać, np.: parki, zieleń, sklepy, usługi, miejsca do odpoczynku i zabawy. Kolejna funkcja to transport. Przestrzeń publiczna powinna umożliwiać sprawne przemieszczanie się ludzi, którzy muszą się w niej poruszać. Transport nie powinien zakłócać realizowania innych funkcji. Kolejną funkcją jest funkcja estetyczna. Przestrzeń publiczna powinna być ozdobą miasta, przyciągającą turystów i eksponującą walory miasta: zabytki, miejsca historyczne. Różne rodzaje przestrzeni publicznej mogą mieć jeszcze inne, specyficzne funkcje np.: handlowa czy rozrywkowa.

Dobrze zaprojektowana przestrzeń publiczna przyciąga ludzi, stymuluje inicjatywy i handel, wzmacnia poczucie odpowiedzialności za przestrzeń i poprawia bezpieczeństwo mieszkańców. Źle zaprojektowana przestrzeń ma odwrotne skutki.

Wpływ transportu na przestrzeń publiczną

Realizowanie funkcji transportu w przestrzeni publicznej powoduje zazwyczaj szereg problemów, wynikających z różnych względów. Po pierwsze, wiele współczesnych miast ma swoje korzenie w średniowieczu, kiedy miasta projektowane były pod ludzi, co owocuje dużym zagęszczeniem budynków i wąskimi ulicami. Po drugie, ilość transportu zwiększa się, nie tylko z ilością ludzi, ale także wraz z nowymi obiektami przemysłowymi czy usługowymi. Po trzecie, wiele osób odpowiedzialnych za planowanie transportu miejskiego cały czas stawia na rozbudowę sieci dróg, choć udowodniono już wielokrotnie, iż w odwiecznym konflikcie między samochodami a przepustowością dróg, samochody zawsze wygrywają. Polityka transportowa zorientowana na transport samochodowy prowadzi jedynie do zwiększenia korków i obniżenia jakości życia. Istnieją trzy główne sposoby transportu w mieście: szynowy, drogowy i pieszy. Można wymienić jeszcze rzeczny bądź powietrzny, ale ze względu specyfikę, stanowią one nikły odsetek transportu miejskiego. Transport szynowy to kolej, tramwaje lub szynobusy. Rozwijają one średnie lub duże prędkości, mogą poruszać się niemal niezależnie od uczestników ruchu drogowego i pieszych, ale posiadają ograniczoną elastyczność. Transport szynowy ma dobry stosunek zajmowanego miejsca w przestrzeni do ilości przetransportowanych ludzi. Transport drogowy to wszelkiego rodzaju pojazdy kołowe, przystosowane do jazdy po drogach, takie jak ciężarówki, samochody osobowe oraz motocykle i skutery. Transport drogowy charakteryzuje się największą potencjalną prędkością, bardzo dużą podatnością na korki (z wyłączeniem jednośladów), dużą elastycznością oraz złym stosunkiem zajmowanej przestrzeni do ilości pasażerów. Z transportem drogowym wiąże się jeszcze dodatkowy problem parkowania, który nie dotyczy transportu szynowego (ze względu na to, że transport szynowy jest publiczny). Problem przestrzeni parkingowej nie dotyczy w tak znacznym stopniu jednośladów. Na pograniczu transportu drogowego

fot. 8 Prawo Lewisa-Mogridge'a opisuje zasadę, mówiącą że poszerzenie ulicy nie prowadzi do zwiększenia jej przepustowości a wręcz odwrotnie prowadzi do powstania większego zatłoczenia. Paradoksalnie zwężenie szerokości ulicy, dzięki zmniejszonej prędkości samochodów zwiększa przepustowość ulicy. (http://www.magput.ru/?id=841&viewprog=10108)

i pieszego znajduje się transport rowerowy. Rowery rozwijają niewielkie prędkości, zajmują niewiele miejsca tak na drodze, jak i na parkingu, są znacznie mniej podatne na korki i, w dobrze zaprojektowanej przestrzeni, poruszają się po wyznaczonych dla siebie trasach, nie przeszkadzając ani pieszym, ani kierowcom. Wreszcie transport pieszy, najwolniejszy ze wszystkich, kompletnie niewrażliwy na korki, o najlepszym możliwym stosunku zajmowanej przestrzeni do ilości ludzi, o niemal nieograniczonej elastyczności.

fot. 9 Transport zrównoważony. (https://en.wikipedia.org/wiki/Sustainable_transport)

Prawidłowo zaprojektowany system transportowy umiejętnie balansuje wszystkie rodzaje transportu, dążąc do uzyskania sprawnej komunikacji. Nadmierne faworyzowanie jednego rodzaju transportu kończy się zazwyczaj stworzeniem niewydolnego systemu transportowego. Najczęstszym błędem w polityce transportowej jest faworyzowanie transportu drogowego, szczególnie w postaci samochodów osobowych. Jest to rozwiązanie proste dla miasta: nie wymaga inwestycji w linie tramwajowe czy trakcję kolejową, nie wymaga koordynacji dużej ilości środków transportu. Zamiast tego zrzuca się odpowiedzialność na właścicieli prywatnych samochodów. Priorytet dla rozwoju dróg w mieście sprawia, że jakość przestrzeni publicznej jest drastycznie obniżana. Sytuacja taka jest poniekąd wymuszona przez rozwiązania technologiczne stosowane w budowie pojazdów drogowych. Wystarczy wspomnieć o zanieczyszczeniach produkowanych przez silniki spalinowe, hałas będący skutkiem ubocznym ich pracy oraz rozmiary samochodów, podyktowane przez wymogi bezpieczeństwa dla pojazdów poruszających się z wysokimi prędkościami. Większość budowanych od średniowiecza miast jest kompletnie niekompatybilna z transportem drogowym.

Redukowanie ilości transportu drogowego w określonych częściach miasta ma bardzo pozytywny wpływ na przestrzeń publiczną. Bardzo dobrym przykładem są deptaki bądź Woonerfy, powstające w miejscu wcześniej ruchliwych ulic. W takiej przestrzeni zmniejsza się poziom hałasu, zanieczyszczenie, znika problem zawłaszczania przestrzeni przez pojazdy parkujące na chodnikach. Pojawiają się za to piesi, wzdłuż ich szlaków komunikacyjnych otwierają się nowe punkty usługowe i sklepy. Innym przykładem na to, jak na ograniczeniu transportu drogowego korzysta sam transport, jest wprowadzanie ścieżek rowerowych w Nowym Jorku. Ścieżki te zostały wprowadzone kosztem pasa dla samochodów, co naturalnie wywołało obawy o kwestię potencjalnego zwiększenia się korków. Rzeczywistość okazała się być zupełnie przeciwna: na wszystkich ulicach, na których pojawiły się ścieżki, korki zmniejszyły się, czasem nawet o 15%. Na jednej z moskiewskich ulic, za podpowiedzią Profesora Gehla, mer Moskwy wprowadził zakaz parkowania. Wcześniej chodniki pełne były stojących na nich samochodów, piesi przemykali pod ścianami budynków. Po wprowadzeniu zakazu, ilość pieszych znacznie się zwiększyła, a obroty przyulicznych sklepów wzrosły o niemal 50%. Ponadto zastosowano tam elementy małej architektury: ławki i klomby kwiatowe, co zaowocowało ludźmi zatrzymującymi się na odpoczynek. Wcześniej nikt nie potrafił zaobserwować takiego zjawiska.

Wpływ architektury na przestrzeń publiczną

W XX wieku w architekturze i urbanistyce wyraźne były wpływy modernizmu. W architekturze modernizm oznaczał odejście od ornamentów (A. Loos) i formę będącą wynikiem funkcji budynku (L. H. Sulivan). Efektem projektowania modernistycznego były wieżowce wśród zieleni (urbanistyka Le Corbusiera) i budynki będące abstrakcyjnymi dziełami sztuki. Z punktu widzenia estetyki powstawały piękne kompozycje przestrzenne czy wręcz piękne kształty na mapie, jak wspomniana wcześniej Brasilia, która widziana z góry przybiera kształt ptaka w locie. Jednak oderwanie projektowania przestrzeni od czynnika ludzkiego przyniosło bardzo złe rezultaty. Urbanistyka modernistyczna stworzyła miasto takie jak Brasilia, które jest bardzo nieprzyjazne mieszkańcom, nierzadko też niedrożne komunikacyjnie. W powszechnej mentalności osiedla z wysokimi wieżowcami kojarzone są raczej z biedą i patologią społeczną, podczas gdy dzielnice domków jednorodzinnych słusznie uznawane są za dobre miejsce do życia. Ten dysonans znajduje odbicie nie tylko w mentalności mieszkańców, ale też w czynnikach ekonomicz-

nych, chociażby cenach gruntu i nieruchomości. Poza ścisłym centrum, osiedla z wielkiej płyty mają znacznie mniejszą wartość niż dzielnice typu willowego.

Gdy przyjrzeć się temu zjawisku przez pryzmat twórczości Profesora Gehla, wszystko staje się jasne. Ludziom, których wzrok porusza się na wysokości około dwóch metrów na ziemią, niewielką różnicę robi, czy dany monumentalny wieżowiec ładnie wygląda z helikoptera wiszącego na wysokości pół kilometra lub ładnie komponuje się z innymi zabudowaniami oglądany okiem satelity tworzącego mapę. W skali człowieka wszystkie wrażenia estetyczne z pozostałych skal są niemożliwe do dostrzeżenia. W skali ludzkiej znaczenie mają zupełnie inne czynniki, takie jak: możliwość komfortowego przemieszczania się, niski poziom hałasu czy zanieczyszczeń, obecność zieleni, poczucie własności przestrzeni mimo jej publicznego charakteru. Modernizm poniósł porażkę nie biorąc pod uwagę potrzeb ludzi, dla których w ostatecznym rozrachunku projektowane są przestrzeń i bryła.

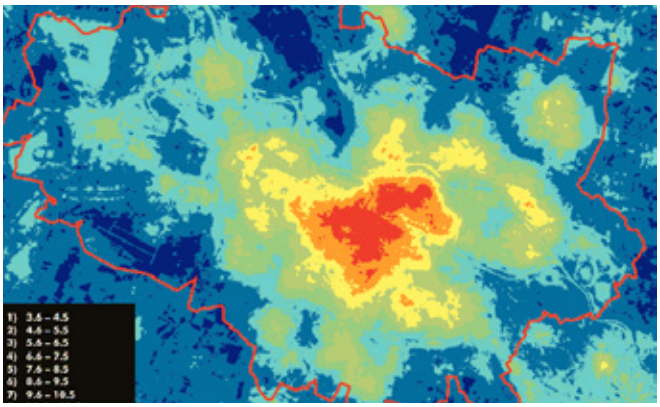
22 lutego 2011 roku trzęsienie ziemi zrównało z ziemią miejscowość Christchurch w Nowej Zelandii, zabijając 180 osób. Przed trzęsieniem ziemi miasto składało się w dużej części z wielokondygnacyjnych wieżowców, których większość runęła. Interesująca rzecz wydarzyła się, kiedy mieszkańcy odbudowywali swoje miasto. Ktoś wpadł na pomysł, żeby zorganizować ankietę na temat tego, jak ma wyglądać nowe odbudowane miasto. Jednym z powtarzających się wśród ankietowanych stwierdzeń, było życzenie, aby nie budować budynków wyższych niż czteropiętrowe. Jest to tylko przykład pokazujący, że mieszkańcy nie czują się komfortowo w betonowych dolinach tworzonych przez wielkie wieżowce.

Przyglądając się najdroższym dzielnicom w miastach o najlepszym poziomie życia, zauważymy, że zazwyczaj są to tradycyjne domy jednorodzinne o maksymalnie dwóch kondygnacjach, otoczone zielenią. Jak zauważa Jan Gehl, paradoksem jest fakt, że architekci projektujący miasto dla ludzi, sami nie chcą mieszkać w takim mieście, wybierając zamiast tego mało interesujące z punktu widzenia estetyki rozwiązania jak domki jednorodzinne.

Wpływ zieleni na przestrzeń publiczną

Nie ma większych wątpliwości w temacie wpływu zieleni na człowieka: jest on zbawienny. Zieleń pozwala się odprężyć, odpocząć oczom, produkuje tlen pochłaniając dwutlenek węgla, stanowi naturalną barierę dźwiękową i termiczną. Brytyjscy naukowcy obserwowali przez 5 lat ludzi, którzy przenieśli się do bardziej zielonych sąsiedztw, mieszkając uprzednio w betonowej pustyni. Zgodnie odnotowali znaczną poprawę stanu psychicznego wszystkich badanych, która to poprawa utrzymywała się przez dłuższy czas.

Tereny zielone są dla większości ludzi naturalnym miejscem rekreacji. Dużo sportów uprawianych dla zdrowia to dyscypliny uprawiane na świeżym powietrzu, np: bieganie czy jazda rowerem. Każdy, kto kiedykolwiek zwrócił uwagę na liczbę ludzi, którzy pojawiają się w parkach wraz z pierwszymi promieniami wiosennego słońca, rozumie, że zieleń jest dobra dla człowieka, a ludzi nie trzeba specjalnie zachęcać do spędzania czasu na łonie natury. Tereny zielone o dużej powierzchni stają się bardzo często miejscem integracji różnych grup społecznych, wystarczy pomyśleć o festynach, koncertach i innych tego typu wydarzeniach, zazwyczaj organizowanych na przysłowiowej „trawce".



fot. 10 Wyspa ciepła (http://www.eko.org.pl/wroclaw/srodowisko/klimat2.html_

Zieleń pełni niebanalną rolę w kształtowaniu warunków panujących w przestrzeni publicznej. Szpaler drzew jest bardzo skutecznym ekranem dźwiękochłonnym. Na terenach zielonych nie ma problemów z retencją wody, panująca tam wilgotność jest naturalna dla człowieka. Wiąże się z tym też zjawisko regulacji termicznej: sztucznie stworzone powierzchnie, takie jak betonowe parkingi czy asfaltowe drogi, mają zupełnie inną inercję termiczną niż gleba. Oznacza to, że nagrzane, dłużej promieniują ciepłem, a

zimne wolniej się rozgrzewają. Prowadzi to z kolei do zjawisk negatywnych typu Miejska Wyspa Ciepła[1]. Wreszcie rośliny, jako organizmy żywe, generują pole elektromagnetyczne o charakterystyce widmowej zgodnej z organizmami żywymi. Ekspozycja na silne pole o odpowiedniej charakterystyce wzmacnia lub wygasza konkretne częstotliwości w polu generowanym przez człowieka, co prowadzi np. do przyspieszenia procesów leczenia.

Zasady projektowania dobrej przestrzeni

1. Przestrzeń publiczna jest podstawą dla budowania społeczeństwa.
2. Przestrzeń publiczna powstaje dla ludzi, a nie dla helikopterów.
3. Dobrze zaprojektowana przestrzeń to taka, w której ludzie chcą przebywać.
4. Należy ograniczyć ilość samochodów w przestrzeni publicznej.
5. W przestrzeni publicznej priorytet ma pieszy.
6. Budynki w przestrzeni publicznej nie powinny być monumentalne, ale możliwie współgrające z przestrzenią i interesujące z punktu widzenia pieszego.
7. Zieleń jest istotnym komponentem przestrzeni publicznej.

1 https://pl.wikipedia.org/wiki/Miejska_wyspa_ciepła

ZAINWESTUJ W AKCJĘ MIASTO

Wspierając nas, pomagasz nam realizować kolejne projekty.
Dzięki Tobie możemy zmieniać Wrocław na lepsze!

Numer konta:
Bank Gospodarki Żywnościowej SA
51 2030 0045 1110 0000 0394 4080

tytuł przelewu: **darowizna na cele statutowe**

Stowarzyszenie Akcja Miasto
Śliczna 51/21
Wrocław 50-566

www.akcjamiasto.org/wesprzyj/

fot. Janusz Krzeszowski

AKCJA
MIASTO