

# CZŁOWIEK I JEGO SAMOCHÓD - RELACJE W STRUKTURACH MIESZKANIOWYCH W WARUNKACH ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU. ZAPIS REFLEKSJI

Jadwiga Kiernikiewicz-Wieczorkiewicz

Wydział Architektury, Politechnika Gdańska, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk  
E-mail: jakwie@pg.gda.pl

MAN AND HIS CAR. RELATIONS IN HOUSING STRUCTURES UNDER THE CONDITIONS OF BALANCED DEVELOPMENT.  
NOTATION OF THE REFLECTIONS

## Abstract

The quality of developed environment - the one which is encountered, transformed and created for piling-up generations of inhabitants has become the object of many-year-long and still expanding discussion amidst professional architects. The human need for self-realisation in every-day chores, professional activity and adapted social roles, all being understood in the categories of the freedom of choice, has shaped individual models of urban every-day life, the decisions about the choice of residence area, a place or places of work, education, shopping, entertainment and leisure within the structure of the city, as well as the variety, frequency and freedom of movement of urbanites.

Cities have been "too tight" and, one after another, they have been losing the smooth flow of their traffic.

The number of traffic jams and the increasing level of congestion - these are the basic premises for the bottom-up transformation of the philosophy of urban life, including the philosophy of how its functional offer should be shaped and used. When did we put an equals mark between the possibility of moving in space and freedom and when did we identify the ban on using a car with the violation of this freedom?

What are we thinking about while standing in a jam?

On what conditions will we be able to retain our personal mobility when living in a beautiful residential area?

## Streszczenie

Jakość środowiska zbudowanego - przekształcanego i tworzonego dla coraz liczniejszych pokoleń mieszkańców jest przedmiotem wieloletniej i narastającej dyskusji zawodowej środowiska architektonicznego.

Ludzka potrzeba samorealizacji poprzez codzienną aktywność, działalność zawodową, przyjmowane role społeczne wpływa na kształtowanie indywidualnych modeli codzienności miejskiej, na decyzje o wyborach miejsca zamieszkania, miejsca czy kilku miejsc pracy, nauki, miejsc zakupów, rozrywki i rekreacji w strukturze miasta, na różnorodność, częstotliwość i dowolność przemieszczeń mieszkańców w mieście.

Miasta są „za ciasne” - jedno po drugim tracą racjonalną drożność swoich korytarzy drogowych.

Niewydolność systemu drogowego - to podstawowa przesłanka do przekształcenia całej filozofii życia w mieście a tym samym filozofii tworzenia jego oferty funkcjonalnej i korzystania z niej.

Kiedy możliwość przemieszczania się w przestrzeni utożsamiliśmy z rozumieniem wolności a ograniczenia czy zakaz używania samochodu z zamachem na nią?

Na jakich warunkach, żyjąc w miejskiej zabudowie mieszkaniowej, uda nam się zachować osobistą mobilność?

Keywords: quality of developed environment, streamlining of a road system, mobility in a city space,

Słowa kluczowe: jakość środowiska zbudowanego, drożność systemu drogowego, mobilność w przestrzeni miasta

Jakość środowiska zbudowanego, zastanego, przekształcanego i tworzonego dla coraz liczniejszych pokoleń mieszkańców - użytkowników jest przedmiotem wieloletniej i narastającej dyskusji zawodowej środowiska architektonicznego. Forma architektoniczna budynku mieszkalnego jest obiektem dość powszechnej zgody. Domy powstają stosunkowo sprawne, czasem o dobrej architekturze. Kompozycje domów tworzą mniej lub bardziej udane zespoły zabudowy. Połączenia tych zespołów ze strukturami miast - to, w warunkach rodzącej się gospodarki rynkowej i sytuacji, w której mieszkańców miast stać na więcej niż stać miasta, jawi się jako problem nierozwiązywalny.

\*

Wiek XIX uwolnił miasta z obwarowań, otworzył je na tereny podmiejskie, zaś wiek XX sprzyjał wzrostowi ludnościowemu miejskich struktur zbudowanych, ich rozrostowi przestrzennemu, co wymusiło konieczność wspomaganie możliwości przemieszczania się mieszkańców na dystanse przekraczające zasięg ruchu pieszego. To również spowodowało myślenie o tworzeniu całych struktur miejskich, bądź ogniw tych struktur o zapewnionej minimalnej samowystarczalności w zakresie usług podstawowych opartych na ograniczonym zasięgu ruchu pieszego (konceptje „nowoczesnych” struktur miejskich z początku XX wieku, konceptje jednostki sąsiedzkiej, miasta ogrodu i innych im podobnych).

W Polsce przez czterdzieści lat po II wojnie światowej, w państwowym systemie gospodarki zwanej planową, obowiązywała polityka mieszkaniowa państwa, określająca reguły reglamentacji dostępu do dobra, jakim jest mieszkanie. Określała sposoby realizacji budownictwa mieszkaniowego, przy dominacji budowy dużych osiedli w technologiach uprzemysłowionych na niezabudowanych terenach miast. Określała także uprawnienia do przysługującej „normowej” ograniczonej wielkości mieszkania. Władza ustawiła społeczeństwo w wieloletnie „kolejki” mieszkaniowe, ale i w „kolejki” samochodowe.

Przełom 1989 roku i powrót do gospodarki rynkowej oznaczał istotną zmianę w realizacji budownictwa mieszkaniowego. Zaczęło się rozwijać budownictwo realizowane ze środków prywatnych i korporacyjnych. Rozwinęła się cała branża wykonawcza. Rozwinął się dostęp do materiałów i wyrobów budowlanych.

Pojawiła się kosztowna zabudowa apartamentowa i drogie biurowce na nielicznych, dobrze położonych działkach śródmiejskich, zabudowa plombowa na wolnych działkach dzielnic o tradycyjnej, obrzeżnej zabudowie mieszkaniowej.

Pojawiły się bardzo liczne zespoły zabudowy jednorodzinnej i kilkurodzinnej na stosunkowo łatwo dostępnych, zielonych i niezabudowanych terenach podmiejskich. Wszystkie te typy zabudowy w znacznie większym stopniu niż wielkie osiedla z czasów PRL spełniają aspiracje estetyczne i funkcjonalne mieszkańców. Nie zapewniają jednak często najbardziej podstawowych usług, bez których mieszkańcy są całkowicie zależni od usług miejskich, a jedynym środkiem ich osiągnięcia są samochody.

\*

W roku 2008 na Wydziale Architektury obroniona została praca doktorska nt. „Architektura mieszkaniowa strefy podmiejskiej Aglomeracji Gdańskiej” autorstwa Justyny Leżuchowskiej (promotor prof. dr inż. arch. Wiesław Anders). Analiza zespołów mieszkaniowych strefy podmiejskiej Aglomeracji Gdańskiej zrealizowanych w ostatnim dwudziestolecu objęła 189 jednostek, z czego większość położonych w strefach odległych od struktur miejskich aglomeracji, za Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym, w strefie obwodnicy trójmiejskiej, która z miastem połączona jest kilkoma wątkami zjazdami. Obszar tej zabudowy nie może liczyć na niezależny od tras drogowych publiczny transport szynowy w dającej się przewidzieć perspektywie czasowej, a układ linearny Trójmiasta ma mało przestrzeni na rozbudowę węzłów podłączeniowych kierunków prowadzących z obwodnicy czy strefy zabudowy podmiejskiej. Odległości, jakie pokonują codziennie mieszkańcy tych obszarów wykluczają stosowanie „transportu rowerowego” zwłaszcza w porach zimnych, błotnych i śnieżnych.

Również na terenach podmiejskich, tym razem w rejonach węzłów zjazdowych obwodnicy Trójmiasta znalazły swoje tanie lokalizacje wielkie zespoły handlowe.

Wszystkie nowe realizacje miejskie z założenia wyposażane są w miejsca postojowe i parkingowe. Wręcz narzucają koncepcję oparcia możliwości ich użytkowania na posiadaniu i używaniu samochodu osobowego. Te nowe realizacje obciążą ruchem samochodowym istniejące, już i tak mało wydolne systemy drogowe miasta. Poranne i popołudniowe stanie w korkach drogowych - i tych śródmiejskich i tych na trasach wlotowych do miast - to dziś wielkomiejska norma, bo najdynamiczniej rozwijają się właśnie duże i wielkie miasta.

\*

Ludzka potrzeba samorealizacji poprzez codzienną aktywność, działalność zawodową, przyjmowane role społeczne - wszystko to pojmowane w kategoriach wolności wyboru - wpływa na kształtowanie indywidualnych modeli codzienności miejskiej, na decyzje o wyborach miejsca zamieszkania, miejsca czy

kilku miejsc pracy, nauki, miejsc zakupów, rozrywki i rekreacji w strukturze miasta, na różnorodność, częstotliwość i dowolność przemieszczeń mieszkańców w mieście.

Problemy z realizacją swobody tych wyborów zrodziły się stosunkowo dawno - wraz z powstaniem pierwszych wielkich miast. To w nich pojawiły się konie i pojazdy konne jako środek transportu wewnątrz struktury miejskiej. Na przełomie XIX i XX wieku rozwój techniczny umożliwił człowiekowi rozwiązanie problemu pokonywania przestrzeni i rozstanie się z koniem w mieście - stworzył samochód. A ten, jak każdy wynalazek rozwiązujący pewien problem - zrodził następne problemy, od konieczności przebudowy i budowy dróg dla samochodów wewnątrz struktur miejskich, czasem bardzo ciasnych i niepodatnych na takie przetworzenia, po - wraz z rozwojem dostępności tego wygodnego i szybkiego środka transportu - konieczność zapewnienia bezpieczeństwa zmotoryzowanym (sprawne drogi dla coraz bardziej dynamicznych pojazdów i rosnącej ich liczby) i pieszym (wydzielone ciągi pieszce, stwarzające możliwość zapewnienia bezpieczeństwa i nie narażania pieszych na konfrontacje z niekiedy zabójczą maszyną).

\*

Rozwój i rozrost przemysłu produkcji samochodów osobowych oraz rozrost rynków oferujących samochody po relatywnie niskich cenach, czyli samochody coraz powszechniej dostępne (zwłaszcza na rynku wtórnym) - wszystko to powoduje przewartościowanie np. w systemach ujmujących potrzeby mieszkaniowe człowieka w kategoriach programowych. Wśród potrzeb człowieka, których realizacja w środowisku mieszkaniowym jest niezbędna, pojawił się nowy element - dodatkowe ok. 25 m<sup>2</sup> powierzchni postojowej dla jego samochodu, którego kupna i posiadania demokratyczne, równe dla wszystkich prawo mu nie zabrania.

Stare fragmenty miast są niesprawne już w ich wymiarze statycznym - nie ma w nich miejsc postojowych dla samochodów ludzi tu mieszkających, nie ma miejsca na lokalizację parkingów. Jako miejsca postojowe wykorzystywane są wszystkie wolne od zabudowy powierzchnie przy budynkach, zieleńce, ogrody, także obrzeża jezdni i jej części, co oznacza jezdnie coraz bardziej obstawione samochodami i coraz mniej drożny system jezdni.

Planistyczne i budowlane akty prawne wydają nieliczne wolne przestrzenie w obrębie miast na łup nieskrępowanej działalności inwestycyjnej (zwłaszcza z zakresu budownictwa mieszkaniowego i biurowego), wymykającej się planowaniu miejskiemu i programowaniu komunikacyjnemu.

*We Wrzeszczu - dzielnicy Gdańska - przy ul. Słowackiego, jednej z głównych ulic wylotowych z Gdańska prowadzącej do obwodnicy trójmiejskiej i dalej do portu lotniczego w Rębiechowie, obudowanej jeszcze w latach siedemdziesiątych budynkami mieszkalnymi w sposób uważany już wówczas za lekkomyślny wobec przewidywanego wzrostu natężenia ruchu samochodowego do przeniesionego do Rębiechowa z Zasypliska pasażerskiego, ulicy od lat obciążonej, przy tragicznym jej stanie technicznym, stale powiększającą się liczbą samochodów osobowych - wyrósł właśnie siedemnastokondygnacyjny zespół mieszkaniowy zwany Bramą Brętowską, którego mieszkańcy dołączą wkrótce swoje pojazdy do niekończącego się zatoru na tej trasie. Ulica Słowackiego poddawana jest przebudowie do klasy arterii wylotowej z dwiema odrębnymi, dwupasmowymi jezdniami. Przebudowę odcinka zaczynającego się od węzła zjazdu na osiedle Piecki-Migowo, prowadzącego przez tereny leśne do obwodnicy trójmiejskiej, już ukończono. Realizacja bardzo trudnego odcinka miejskiego - z koniecznym przeniesieniem jednego z kierunków na sąsiednią ulicę Partyzantów z powodu wąskiej i ciasno obudowanej tu ulicy Słowackiego - wciąż czeka na rozpoczęcie. Tymczasem zrealizowano tu ten kilkudziesięciomieszkaniowy zespół.*

\*

W nowoprojektowanych zespołach mieszkaniowych, czy w nowych fragmentach miast „sytuacja parkingowa” jest opanowana - parking jest elementem projektu i realizacji. Istotne problemy dla struktur miejskich powstają, kiedy mieszkaniowiec nowych zespołów mieszkaniowych, chcąc realizować swoje potrzeby poza mieszkaniowe, uruchamia swój samochód i zamierza stać się użytkownikiem systemu drogowego miasta. Gwałtowny wzrost liczby samochodów gotowych do poruszania się po mieście zastał te systemy zupełnie nie przygotowane.

Miasta są „za ciasne” - jedno po drugim tracą racjonalną drożność swoich korytarzy drogowych.

Stan zakorkowania dróg miejskich, niewydolność systemu drogowego i systemu parkingowego miast - to podstawowa przesłanka do przekształcenia całej filozofii życia w mieście a tym samym filozofii tworzenia jego oferty funkcjonalnej i korzystania z niej.

\*

Znaczna część tu zawartych obserwacji, znana jest od lat. To do tej problematyki odnosi się wiele treści ze stustronicowej „Zielonej Karty w sprawie środowiska miejskiego” wydanej przez Komisję Wspólnoty Europejskiej (Bruksela-Luksemburg) jeszcze w roku 1990 i do Karty Lipskiej nt. Zrównoważonych Miast Europejskich z 2007 r.

W Monachium, w Kopenhadze, w Amsterdamzie, w Paryżu wielu mieszkańców i wielu turystów korzysta z rowerów, coraz więcej jest tras i parkingów rowerowych, w Strasburgu wspinały tramwaj łączy samochodowe parkingi buforowe ze śródmieściem i .... wszędzie jest dużo samochodów.

Próby zastąpienia indywidualnej komunikacji samochodowej:

(a) komunikacją rowerową, którą można dotrzeć wszędzie, ale która wymaga miejsca w przekrojach ulicznych dla jednokierunkowych pasów ruchu rowerowego, jeśli ma on funkcjonować obok komunikacji samochodowej, czy stanowić jej odciążenie czy choćby częściową, krótkodystansową alternatywę

czy (b) komunikacją publiczną, która, ze względu na wymagania trasy, może funkcjonować tylko w połączeniu z ruchem pieszym (aby spełniała rolę środka docierającego wszędzie), bądź z ruchem rowerowym (co wymaga dodatkowego miejsca przy przystankach komunikacji publicznej na tworzenie bezpiecznych parkingów rowerowych),

robią wrażenie środka doraźnego, zdolnego do pokonywania tylko skali przyrostu, jeśli nam nie uda się pokonać naszego indywidualnego, jednostkowego egoistycznego wygodnictwa. Trasy autobusowe nie stanowią rozwiązania, skoro autobusy poruszają się tymi samymi zakorkowanymi drogami. Co więcej, miasta dysponujące trasami kolei podziemnej cierpią na te same problemy, wynikające z nadmiaru pojazdów w przestrzeniach ulicznych miasta, zwłaszcza miasta o historycznej, tradycyjnej tkance.

\*

Samotny człowiek w poruszającym się samochodzie zajmuje min. 3 m szerokości pasa ruchu, człowiek na rowerze zajmuje 1,2 m szerokości tego pasa. Mniej ale ... wolniej, zimno, mokro, wietrznie, chwiejnie. Rower wymaga kasku i zabezpieczeń dla rowerzysty, jest wywrotny, sprzyjający urazom, często groźny również dla pieszych, wśród których wciąż jeszcze często się porusza. Czy rozwiązaniem jest 1-2 osobowy, wąski, silnikowy, stabilny pojazd dwuśladowy o ograniczonej szybkości? Jeśli tak, to dlaczego go jeszcze nie ma?

\*

Z wypracowywanych przez państwa europejskie, rady ekspertów tych państw, międzynarodowe gremia specjalistów różnych profesji deklaracji, kart,

raportów zawierających zbiór rozwiniętej, współczesnej wiedzy na temat stanu miast i roli architektury w koniecznym świecie, w tym Europie, równoważeniu rozwoju można zbudować potężne tomy. Dlaczego więc wciąż tak niewiele z tego intelektualnego trudu wynika dla miast i ich mieszkańców? Dlaczego zmiany, konieczne z perspektywy tego nagromadzenia wiedzy i informacji, jeśli są, to są tak powolne, z takim trudem przebijające się do świadomości władz i decydentów, deweloperów i projektantów, mieszkańców, do świadomości „społeczeństwa obywatelskiego”?

\*

Kiedy nastąpi dzień dobrowolnej rezygnacji z posiadania własnej, ulubionej zabawki - samochodu?

Czy czeka nas wybór dotyczący tego, komu wolno korzystać z samochodu (bo np. mieszka za miastem w terenach pozbawionych komunikacji publicznej) a komu nie (bo używa samochodu tylko z nawykowego lenistwa)?

Czy czeka nas reglamentacja prawa do samochodu? Do poruszania się nim, ale i do przechowywania go w przestrzeniach miasta?

\*

Organizujemy akcje np.:

*Zostaw samochód - daj odetchnąć miastu!*

Jakie będą następne akcje?

*Nie kupuj samochodu - daj odetchnąć miastu!  
Zlikwiduj przemysł motoryzacyjny - daj odetchnąć miastu!*

*Zlikwiduj pola naftowe - daj odetchnąć miastu!*

*Nie wychodź z domu - daj odetchnąć miastu!*

*Używaj Internetu - daj odetchnąć miastu!*

*Wyobcuć się - daj odetchnąć miastu!*

\*

Kiedy możliwość przemieszczania się w przestrzeni utożsamiliśmy z rozumieniem wolności a ograniczenia czy zakaz używania samochodu z zamachem na nią?

O czym myślimy stojąc w korkach?

Na jakich warunkach, żyjąc wśród pięknej przyrody w pięknej zabudowie mieszkaniowej, uda nam się zachować osobistą mobilność?

Sopot, maj 2009



Ryc. 1. Nowa zabudowa mieszkaniowa z parkingami podziemnymi (zdjęcie autora)



Ryc. 2. Wnętrza zespołów zabudowy wolne od samochodów, Gdańsk - Jelitkowo (zdjęcie autora)



Ryc. 3. Parkingi zabudowy z lat sześćdziesiątych, Gdańsk - Przymorze (zdjęcie autora)



Ryc. 4. Parkingi zabudowy z lat siedemdziesiątych, Sopot - nadmorska ulica wjazdowa do kurortu (zdjęcie autora)



Ryc. 5. XIX-wieczne przebicia komunikacyjne Paryża (z archiwum autora)



Ryc. 6. Samochód w strukturach mieszkaniowych historycznego Paryża (zdjęcie autora)



Ryc. 7. Samochód w strukturach mieszkaniowych historycznej Oliwy - dzielnicy Gdańska (zdjęcie autora)



Ryc. 8. Samochody w przedogródkach struktur mieszkaniowych historycznej Oliwy - Gdańsk (zdjęcie autora)



Ryc. 9. Ul. Słowackiego w Gdańsku - główna trasa łącząca centrum miasta z lotniskiem i trójmiejską obwodnicą w oczekiwaniu na kilkadziesiąt samochodów z najnowszego zespołu mieszkaniowego Gdańska „Brama Brętowska” (stan 2009 - zdjęcie autora).



Ryc. 10. Strefa podmiejska Aglomeracji Gdańskiej - Zespoły zabudowy mieszkaniowej 1989-2008 (autor opracowania Leżuchowska J.: Architektura mieszkaniowa strefy podmiejskiej Aglomeracji Gdańskiej. Praca doktorska. Promotor prof. dr inż. arch. Wiesław Anders, Politechnika Gdańska 2008)



Ryc. 11. Trasy piesze (?) naszych miast - Warszawa (zdjęcie autora)



Ryc. 14. Trasy rowerowe tylko niektórych miast - Kopenhaga



Ryc. 12. Sezonowa czytelnia Biblioteki Królewskiej w Kopenhadze (zdjęcie autora)



Ryc. 15. Parking rowerowy zabudowy mieszkaniowej w Kopenhadze (zdjęcie autora)



Ryc. 13. Parking Biblioteki Królewskiej w Kopenhadze (zdjęcie autora)



Ryc. 16. Plakat akcji „Zostaw samochód - daj odechnąć miastu”, autor Łukasz Rayski, I. nagroda 6.edycji konkursu Galerii Plakatu AMS [www.ams.com.pl/odpowiedzialnosc\\_galeria\\_6\\_edycja\\_wyroznione.html](http://www.ams.com.pl/odpowiedzialnosc_galeria_6_edycja_wyroznione.html)