

Czy Warszawa jest otwarta na przestrzeń publiczną?

Teoria a praktyka



Zielone Mazowsze
Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu

Czy Warszawa jest otwarta na przestrzenie publiczne?

Teoria a praktyka

Paulina Sikorska, Maciej Sulmicki

Publikacja przygotowana w ramach projektu
„Miasta dla ludzi: współpraca na rzecz przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców”
realizowanego w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.



Warszawa 2015

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu przy Biurze Koordynacji Remontów i Inwestycji
w Pasie Drogowym Urzędu m. st. Warszawy

Seria wydawnicza:
Miasta dla ludzi: współpraca na rzecz przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców

Czy Warszawa jest otwarta na przestrzenie publiczne?

Teoria i praktyka

dr Paulina Sikorska, dr Maciej Sulmicki

pod redakcją
dra Macieja Sulmickiego

Fotografie (o ile nie zaznaczono inaczej)
dr Paulina Sikorska

© Copyright by Zielone Mazowsze

Pewne prawa zastrzeżone. Kopiowanie, przedrukowanie i rozpowszechnianie jest dozwolone nieodpłatnie pod warunkiem podania źródła i powiadomienia wydawcy. Szczegóły na stronie <http://www.zm.org.pl/?a=copyright>.

Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46/6, 00-695 Warszawa
www.zm.org.pl, rzecznik.zm.org.pl

ISBN 978-83-940381-2-0

Sowa-Druk na Życzenie
www.sowadruk.pl
tel. 22 431-81-40

Projekt „Miasta dla ludzi: współpraca na rzecz przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców”
jest realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji,
finansowanego z Funduszy Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Spis treści

Wstęp.....	6
1. Czym jest oraz czemu i jak służy przestrzeń publiczna?.....	8
1.1. Pojęcie przestrzeni publicznej.....	8
1.2. Funkcje przestrzeni publicznej.....	8
1.3. Ocena przestrzeni.....	10
2. Przestrzeń publiczna w aktach prawnych.....	12
2.1. Przestrzeń publiczna w prawie krajowym.....	12
2.2. Przestrzeń publiczna w prawie miejscowym.....	14
3. Przestrzeń publiczna w Warszawie.....	22
3.1. Węzły i punkty centralne - najważniejsze przestrzenie miasta.....	23
3.2. Estetyka i atrakcyjność przestrzeni.....	38
3.3. Percepcja, tożsamość i funkcjonalność przestrzeni publicznych.....	44
3.4. Przestrzeń a środowisko.....	52
4. Przykładowe przestrzenie publiczne na świecie.....	62
Podsumowanie i wnioski.....	65
O autorach.....	70
Bibliografia.....	71
Załącznik nr 1. Badanie ankietowe – metryka respondentów.....	75
Załącznik nr 2. Konkursy architektoniczne i urbanistyczne w l. 2005-2015.....	76

Wstęp

Przestrzeń
publiczna
służy
zaspokojeniu
potrzeb
społeczności
lokalnych

Przestrzeń publiczna jest dobrem wspólnie użytkowanym, celowo kształtowanym przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami – służącym zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych¹. Jakość przestrzeni publicznej jest kluczowym elementem jakości życia w mieście.

Przestrzeń publiczna jest jedną z najważniejszych stref miasta. Człowiek identyfikuje się ze środowiskiem, w którym przebywa, wpływa na jego zmiany, czerpie korzyści z jego użytkowania. Sposób zorganizowania przestrzeni bezpośrednio wpływa na kreowanie kontaktów między osobami w niej przebywającymi oraz zaspokojenie psychospołecznych potrzeb człowieka.

W celu wykształcenia przestrzeni wysokiej jakości musi ona być dobrze zarządzana – zarówno na bieżąco, jak i perspektywicznie. Jest to wyzwanie wymagające szczególnej troski i zainteresowania, głównie ze strony rządzących.

Przestrzeń publiczna Warszawy oceniana jest różnie. Powodem niskich ocen jest przekonanie o złym sposobie zarządzania przestrzenią, objawiającym się m.in. w chaosie przestrzennym. Jednocześnie Warszawa posiada wyjątkowego ducha miejsca oraz ogromny potencjał do kształtowania przyjaznych struktur miasta. Wynika to m.in. ze skomplikowanej historii oraz tradycji urbanistycznych miasta.

W sierpniu 2015 r. *The Economist* opublikował ranking miast najbardziej przyjaznych do życia². Wynik 80,7/100 uplasował Warszawę na 64 miejscu wśród 140 analizowanych miast. Warszawa została wyróżniona jako jedno z 10 miast, w których warunki życia uległy największej poprawie w stosunku do roku poprzedniego. Zmiany w Warszawie zauważono również w rankingu miast firmy Mercer³, w którym w 2015 roku Warszawa uplasowała się na 79 z 230 miejsc, pozostając jednak na piątym miejscu w Europie Środkowo-Wschodniej. Pomimo poprawy, nie jest to wynik zadawalający. W rankingu *The Economist*, na pierwszym miejscu uplasowało się australijskie Melbourne, a na drugim Wiedeń. Pierwsze miejsca w rankingu Mercera zajęły Wiedeń i Zurych. Z tego względu Wiedeń – miasto o zbliżonej liczbie mieszkańców i powierzchni do Warszawy - będzie przytaczany w raporcie jako punkt odniesienia.

Niniejszy raport przedstawia diagnozę i ocenę przestrzeni publicznej w Warszawie oraz formułuje na ich podstawie zalecenia. W raporcie wskazano wielowątkowość zagadnień planowania i realizacji przestrzeni publicznej oraz zarządzania nią. Naświetlono braki i nieścisłości w tych procesach. Starano się także ustalić, czy Warszawa posiada czytelną strukturę i czy jej przestrzeń jest przyjazna i dostępna dla mieszkańców. Ponadto przeanalizowano na ile działania podejmowane przez władze miasta są spójne, logiczne, kompleksowe, konsekwentne i zgodne z oczekiwaniami mieszkańców, oraz jak wpływają na przestrzeń i sposób jej postrzegania przez użytkowników.

Raport składa się z czterech rozdziałów, w których opisano: definicje przestrzeni, jej funkcje i metody pomiaru, regulacje prawne dotyczące przestrzeni

¹ „Karta przestrzeni publicznej”, III Kongres Urbanistyki Polskiej, 2009.

² „The world's most 'liveable' cities”, 2015, *The Economist*

<http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2015/08/daily-chart-5>, dostęp 22.08.2015.

³ Mercer, „Mercer 2015 Quality of Living Rankings”, 2015, <https://www.imercer.com/content/2015-quality-of-living-infographic.aspx>, dostęp 27.10.2015.

na poziomie krajowym i lokalnym, istotne przestrzenie publiczne w Warszawie, ich estetykę i percepcję oraz związek ze środowiskiem naturalnym, przykładowe przestrzenie publiczne w Polsce i na świecie. W podsumowaniu określono rekomendacje wynikające z przeprowadzonych analiz.

W ramach prac nad raportem przeanalizowano podstawowe dokumenty stolicy, które wpływają lub mogłyby/powinny wpływać na jej przestrzeń. Porównano ich zapisy oraz oceniano, jak są respektowane w działaniach władz. Ponadto w celu uzupełnienia wiedzy w diagnozowanym temacie przeprowadzono badanie ankietowe wśród mieszkańców Warszawy. Wyniki badania, pomimo iż zostało przeprowadzone na niewielkiej próbie, dobrze obrazują stosunek respondentów do obecnego stanu przestrzeni publicznej w Warszawie. Szczegółowe wyniki ankiety oraz informacje na temat konkursów architektonicznych i urbanistycznych przeprowadzonych w Warszawie dostępne są w załącznikach do wersji elektronicznej raportu.

Zaprezentowana analiza nie wyczerpuje tematu stołecznej przestrzeni publicznej, zwraca jednak uwagę na kwestie wymagające uwagi i działań. Jest on także przyczynkiem do dalszej dyskusji w tym zakresie, podkreślając jednak potrzebę nie ograniczania się do rozważań i planów, a podjęcia działań w terenie – w przestrzeni.

Publikacja została przygotowana w ramach projektu „Miasta dla ludzi: współpraca na rzecz przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców” realizowanego przez Zielone Mazowsze i Komisję Dialogu Społecznego ds. Transportu przy Biurze Koordynacji Remontów i Inwestycji w Pasie Drogowym Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy. Celem projektu jest współpraca sektora pozarządowego i samorządowego na rzecz efektywnego wdrażania zrównoważonego systemu transportowego, poprawy sytuacji niechronionych uczestników ruchu i kształtowania przyjaznej przestrzeni publicznej. Projekt korzysta z dofinansowania w ramach funduszy EOG.

Poprzez fundusze EOG i fundusze norweskie, Islandia, Liechtenstein i Norwegia przyczyniają się do zmniejszania nierówności społecznych i ekonomicznych oraz wzmacniania relacji dwustronnych z państwami beneficjentami w Europie. Trzy państwa ściśle współpracują z UE na podstawie Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (Porozumienie EOG).

W okresie 2009–2014 wartość funduszy EOG i funduszy norweskich wynosi 1,79 miliarda euro. Norwegia zapewnia około 97% łącznego finansowania. Fundusze są dostępne dla organizacji pozarządowych, instytucji badawczych i szkół wyższych, sektora publicznego i sektora prywatnego w 12 nowoprzyjętych państwach członkowskich UE oraz Grecji, Portugalii i Hiszpanii. W ich ramach ma miejsce szeroka współpraca z podmiotami z państw darczyńców, a przedsięwzięcia mogą być wdrażane do 2016 r.

Najważniejsze obszary wsparcia obejmują ochronę środowiska i zmiany klimatyczne, badania i stypendia, społeczeństwo obywatelskie, ochronę zdrowia i wsparcie dla dzieci, równość płci, sprawiedliwość i dziedzictwo kulturowe. Niniejsza publikacja służy rozwojowi w kilku z tych dziedzin: społeczeństwa obywatelskiego jako inicjatywa sektora pozarządowego, w sposób oczywisty badaniom, oraz ochronie środowiska i przeciwdziałaniu zmianom klimatycznym poprzez wskazanie sposobów ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

1. Czym jest oraz czemu i jak służy przestrzeń publiczna?

1.1. Pojęcie przestrzeni publicznej

Przestrzeń miasta to nie tylko jego powierzchnia, lecz również krajobraz, zabudowa, dostępność i czytelność, a także ikonografia (m.in. billboardy, szyldy i znaki, w tym najróżniejsze logo, marki handlowe, symbole kulturowe, znaki drogowe). Przestrzeń można przy tym podzielić na publiczną, półpubliczną, półprywatną i prywatną⁴. Aby miasto było atrakcyjne, muszą istnieć przestrzenie inne niż prywatne – takie, w których ludzie będą mogli się ze sobą spotykać. W niniejszym raporcie analizie poddano ogólnie ujęte przestrzenie półpubliczne i publiczne.

Różnorakie definicje przestrzeni publicznej sprowadzają się do wspólnego mianownika. Jest nim człowiek: korzystający z przestrzeni, w której toczy się jego życie, a tym samym życie miasta. Można wyróżnić dwa aspekty przestrzeni publicznej: materialny i społeczny. W aspekcie materialnym przestrzeń publiczna powinna być otwarta i dostępna dla wszystkich, którzy chcą z niej korzystać. Po drugie, powinna odpowiadać na społeczne oczekiwania i upodobania⁵.

Według "Poradnika o przestrzeniach publicznych" opracowanego przez Biuro Rozwoju Gdańska przestrzeń publiczna to: przestrzeń powszechnie dostępna, istotny element struktury miasta, przestrzeń sprzyjająca kontaktom społecznym i społecznej różnorodności, przestrzeń tworząca warunki do realizacji potrzeb i aspiracji oraz dobro wspólne⁶.

Powyżej przytoczone ujęcia definiują wielowymiarowość pojęcia przestrzeni publicznej i wydają się wystarczające na potrzeby niniejszego badania. Pozwalają bowiem zrozumieć, jak wiele zmiennych należy wziąć pod uwagę, aby dobrze zdiagnozować i ocenić przestrzeń publiczną w Warszawie.

1.2. Funkcje przestrzeni publicznej

Funkcje pełnione przez przestrzeń publiczną różnią się w zależności od jej położenia jak i potrzeb oraz odczuć mieszkańców. Potrzeby te różnią się z kolei w zależności od płci, wieku, przynależności społeczno-kulturowej itp. Z tego względu – co do zasady - im większa różnorodność funkcji w jednym miejscu, tym bardziej atrakcyjna może być dana przestrzeń.

Aby właściwie określić funkcje przestrzeni publicznej, należy ustanowić hierarchię użytkowników, na których potrzeby ma ona odpowiadać. Z punktu widzenia sposobów przemieszczania się, na pierwszym miejscu powinni znaleźć się

⁴ Oscar Newmann: *Creating Defensible Space*, U.S. Department of Housing and Urban Development, 1996.

⁵ Krzysztof Frysztański: „Między przestrzenią i publicznością miejską” [w:] Bohdan Jałowiecki et al. (red.), *Przemiany miasta: wokół socjologii Aleksandra Wallisa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, 2005, s. 151-158.

⁶ "Poradnik o przestrzeniach publicznych" opracowany przez Biuro Rozwoju Gdańska pod kierunkiem Ireny Romasiuk, Gdańsk 2014. Podobna definicja jest zawarta w „Karcie przestrzeni publicznej” sformułowanej przez III Kongres Urbanistyki Polskiej.

Przestrzeń
publiczna
powinna
zachęcać,
by z niej
korzystać

piesi. Jest to grupa, która doświadcza przestrzeni bezpośrednio i dla której ma ona największe znaczenie. Na kolejnych miejscach powinny znaleźć się grupy korzystające z możliwie mało uciążliwych dla przestrzeni (i pozostałych jej użytkowników) środków transportu (pasażerowie komunikacji zbiorowej, rowerzyści). Na końcu hierarchii należy uwzględnić osoby poruszające się samochodami jako najbardziej przestrzeniochłonnym i równocześnie izolującym od przestrzeni środkiem transportu. Hierarchia ta jest też uzasadniona racjonalnym gospodarowaniem zasobami (nie tylko przestrzeni) oraz efektywnym zarządzaniem ruchem – dogodne warunki dla ruchu pieszego sprzyjają rozwojowi wydajnych i przyjaznych dla miasta środków transportu.

Przestrzeń publiczna często stanowi wizytówkę miast i jest jego marką. Ponadto wokół niej skupiają się funkcje mieszkaniowe oraz usługowe, handlowe, gastronomiczne, kulturalne, transportowe, rekreacyjne i administracyjne. Ich proporcje różnią się, w zależności od części miasta. Bardziej monofunkcyjne są osiedla mieszkaniowe, bardziej polifunkcyjne - centra miast. Wysokiej jakości przestrzeń publiczna podnosi także wartość okolicznych nieruchomości. Najważniejszą funkcją przestrzeni publicznej jest jednak kształtowanie relacji pomiędzy jej użytkownikami, postaw i zachowań człowieka w interakcji z innymi.

Jakie funkcje zostaną nadane przestrzeni publicznej, zależy zarówno od jej twórcy/zarządcy, jak i osób z niej korzystających. Mieszkańcy mogą nadać miejscu jakieś funkcje, jeśli wcześniej ktoś, np. projektant lub przedstawiciel urzędu, przygotował ku temu odpowiednie warunki. W Warszawie jest dużo przykładów, kiedy inicjatywy społeczne nadania miejscu nowej jakości kończyły się z chwilą decyzji władz o sprzedaży działki lub zmianie jej zagospodarowania. W związku z tym stworzenie przyjaznej przestrzeni publicznej wymaga współdziałania wszystkich "aktorów zatrudnionych w tetrze miejskiej". Wysiłki jednych muszą bowiem zostać zauważone, zaakceptowane i wsparte przez drugich.

Dobrej jakości przestrzenie miejskie tworzą przyjazne miasta. Sylwia Chutnik, działaczka społeczna i pisarka, w jednym z wywiadów zauważyła, że miasto przyjazne to takie, po którym mieszkańcy lubią się poruszać: spacerować i po prostu w nim przebywać⁷. Warto w tym miejscu zacytować także Enrique Peñalosa, byłego burmistrza kolumbijskiej Bogoty. Przedstawił on motywy, jakie przyświecały mu, gdy na początku XXI w. zmieniał swe miasto, jako dążenie do miasta dla każdego, nawet dzieci: „Zamiast konstruować nowe wielopasmówki, ograniczyliśmy ruch samochodowy”. I dalej: „zainwestowaliśmy w dobrej jakości chodniki, piesze pasaże, parki, drogi dla rowerów, biblioteki. Zlikwidowaliśmy tysiące billboardów reklamowych i posadziliśmy drzewa. Jedyнным celem naszych codziennych wysiłków było szczęście”⁸. od tego czasu stolica Kolumbii była wyróżniana jako miasto o najszybciej rosnącej jakości życia w rankingach *The Economist*. Czasopismo podkreśliło również zasługę miasta w postaci odwrócenia w pierwszej dekadzie XXI w. tendencji wzrostu udziału ruchu samochodowego na rzecz zwiększenia udziału ruchu rowerowego, transportem zbiorowym i pieszego⁹. Podobne cele stawia przed sobą Wiedeń, który w najnowszych

Głównym adresatem przestrzeni publicznej powinien być pieszy

Dobrej jakości przestrzenie publiczne tworzą przyjazne miasta

⁷ Justyna Urbaniak, Sylwia Chutnik: „Kobieta wykluczona, czyli co ma plec do planowania przestrzennego miasta”, *Transport publiczny*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kobieta-wykluczona-czyli-co-ma-plec-do-planowania-przestrzennego-miasta-1908.html>, dostęp 27.08.2015.

⁸ Cytat za: Przemysław Filar: *Miasta potrzebują drzew* Instytut Obywatelski, <http://www.institutobywatelski.pl/23958/komentarze/miasta-potrzebuj-drzew>, dostęp 7.08.2015.

⁹ Economist Intelligence Unit: *Liveable Cities. Challenges and opportunities for policymakers*, 2010.

dokumentach strategicznych postawił za cel ograniczenie udziału ruchu samochodowego (do 20%) na rzecz m.in. ruchu pieszego. Jednym ze środków ku temu celowi ma być realokacja przestrzeni publicznej na korzyść innych środków transportu niż samochód¹⁰ oraz poprawa jej jakości – zarówno pod względem atrakcyjności jak i dostępności. (Nie bez powodu Wiedeń od sześciu lat wskazywany jest w rankingu Mercer jako miasto o najlepszych warunkach życia na świecie.)

1.3. Ocena przestrzeni

Ocena przestrzeni wymaga m.in. odpowiedzi na pytania: czy sposób zagospodarowania odpowiada na potrzeby mieszkańców? czy zachowano ludzką skalę? Metody oceny przestrzeni można najogólniej podzielić na dokonywane na podstawie subiektywnej oceny oraz za pomocą wymiernych wskaźników.

Ocena subiektywna

Ocena subiektywna utrudnia dokonywanie porównań. Niemniej jednak pozwala ona na prezentację wyników badania, będących sumą odczuć lub przemyśleń badanych. Jest to obraz na tyle interesujący, iż odzwierciedla stan jakości przestrzeni publicznej, bez względu na wartościowanie innych wskaźników jakościowych lub ilościowych, z pomocą których tą przestrzeń przebadano.

Jedną z popularnych metod subiektywnych jest mapa mentalna. Metodę map mentalnych w badaniach miast w latach 50. zapoczątkował Kevin Lynch, autor książki *Obraz miasta*. W latach 70. spopularyzowali ją m.in. Peter Gould i Rodney White – autorzy książki pod tytułem *Mental Maps*.

Według Lyncha¹¹ mapa mentalna to graficzny zapis tego, jak postrzegamy miasto. Obrazowo mówiąc – zapytani przez kogoś na ulicy jak dojść z punktu A do punktu B – tworzymy w swoich umysłach mapę mentalną. Warto dodać, że każda mapa mentalna jest inna, każdy wytwarza swoją we własnym umyśle. Według Lyncha mapa mentalna zawiera pięć podstawowych elementów, przez pryzmat których ludzie postrzegają dane miejsca:

- drogi – linie, wzdłuż których często się przemieszczamy;
- węzły – miejsca, w których przecinają się różne obszary przestrzeni – np. skrzyżowania dróg, place;
- punkty orientacyjne – punkty odniesienia, według których określamy położenie innych obiektów (np. dom, miejsce pracy, itp.);
- obszary – elementy funkcjonujące jako powierzchnie, np. parki czy dzielnice słabo znane;
- krawędzie – linie stanowiące bariery, nieciągłości w przestrzeni, np. rzeki, nasypy kolejowe, ogrodzenia itp.

Innym przykładem pomiaru subiektywnego przestrzeni jest ocena ludzkiej skali miasta, czyli proporcji miasta pozytywnie odbieranych przez mieszkańców,

¹⁰ Wiedeń chwali się w swoich publikacjach spadającą liczbą samochodów: 380 na 1000 mieszkańców w 2014 r.. W Warszawie wskaźnik ten ciągle rośnie – do 620 w 2014 r.

¹¹ Kevin Lynch: *Obraz Miasta*, Wydawnictwo Archivolta, Kraków 2011.

relacji pomiędzy ludźmi a architekturą. Skalę ludzką można określić jako „subiektywnie odczuwany rozmiar przedmiotu. Pojęcie skali ludzkiej ma pozytywną konotację, stąd określenie, że budynek jest w skali ludzkiej znaczy, że jest on dobrze odbierany, akceptowany przez użytkownika, widza itp.”¹² Ocena odbywa się więc w odczuciach użytkowników, a pomiar obrazuje te odczucia, np. przy pomocy badań ankietowych.

Ocena wskaźnikowa

W przypadku oceny dokonanej za pomocą wskaźników jakościowych i ilościowych, powinny one być dobierane każdorazowo indywidualnie, tak aby jak najbardziej odzwierciedlały rzeczywiste potrzeby ludzi w tym zakresie. Wynika to ze zróżnicowania warunków społeczno-przestrzennych i kulturalnych poszczególnych przestrzeni.

Najbardziej znaną oceną wskaźnikową jest pomiar dostępności przestrzeni. Dostępność przestrzenna jest powszechnie używanym terminem w planowaniu transportowym i urbanistycznym. W ujęciu ogólnym, dostępność odzwierciedla fundamentalną zasadę ludzkiej aktywności oraz ludzkiego postępowania, jaką jest dążenie człowieka do maksymalizacji kontaktów przy minimalizacji trudu lub wysiłku, jaki trzeba podjąć przy ich utrzymywaniu¹³.

Dostępność przestrzenną można zmierzyć możliwością dotarcia do danej przestrzeni oraz korzystania z niej przez osoby z różnorodnymi dysfunkcjami. Swobodny dostęp dla tej grupy obywateli gwarantuje go również dla pozostałych grup. Przestrzeń dostępna to przestrzeń bez barier urbanistycznych i architektonicznych – zgodna z zasadami projektowania uniwersalnego.

W literaturze najczęściej można znaleźć odniesienia do dostępności architektonicznej (w skali poszczególnych obiektów), co wynika m.in. z uwarunkowań prawnych. Bardzo rzadko mowa jest o dostępności urbanistycznej, tzn. zwartej i czytelnej zabudowie miasta ze zidentyfikowanymi centrami i granicami. Brakuje też odniesień do zagospodarowania przestrzeni w sposób zachęcający do poruszania się pieszo, w tym poprzez stworzenie atrakcyjnych połączeń i brak konieczności pokonywania dodatkowych odległości i barier. Tymczasem to właśnie urbanistyka powinna być narzędziem, które gwarantuje dostępność w przestrzeniach publicznych oraz stanowi pole wyjścia dla dostępności architektonicznej.

Kwestia ta została dostrzeżona w przyjętej w 2015 r. *Krajowej polityce miejskiej 2023*, która wskazuje na potrzebę „kreowania atrakcyjnego **systemu** ogólnodostępnej miejskiej przestrzeni publicznej, z mocnym priorytetem dla ruchu pieszego i rowerowego”, zwłaszcza w obszarach śródmiejskich. W dokumencie podkreślono też potrzebę zapewnienia miejsc publicznych i dostępnych terenów zieleni, pełniących równocześnie funkcję ciągów w komunikacji pieszej¹⁴. Nadal brakuje jednak odpowiednich zapisów w dokumentach wiążących, zarówno na poziomie krajowym, jak i lokalnym.

Przestrzeń dostępna w skali mikro to przestrzeń bez barier urbanistycznych i architektonicznych

Dostępność w skali makro zapewniają ciągi przestrzeni publicznej pełniące też funkcje komunikacyjne

¹² J. K. Lenartowicz: *Słownik psychologii architektury*, Politechnika Krakowska, Kraków 2010, s. 106.

¹³ Tomasz Komornicki et al.: „Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej”, *Biuletyn Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, zeszyt 240, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2009, s. 17.

¹⁴ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju: *Krajowa polityka miejska 2023*, Warszawa 2015, s. 25. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 20 października 2015 r.

2. Przestrzeń publiczna w aktach prawnych

2.1. Przestrzeń publiczna w prawie krajowym

Według ustawy przestrzeń publiczna to obszar o szczególnym znaczeniu dla jakości życia mieszkańców

Prawo polskie traktuje przestrzeń publiczną mało precyzyjnie. Ogólne zapisy regulujące to zagadnienie znajdują się w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Określa ona obszar przestrzeni publicznej jako obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne. Ustawa definiuje także ład przestrzenny: jako ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne.

SUiKZP i MPZP

Zgodnie z tą samą ustawą, politykę przestrzenną gminy, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego i obszary przestrzeni publicznej, określa się w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (SUiKZP). Należy jednak pamiętać, iż SUiKZP nie jest aktem prawa miejscowego, a więc nie zawiera przepisów powszechnie obowiązujących i nie może być podstawą do wydania decyzji administracyjnej.

Prawem miejscowym jest dopiero oparty na SUiKZP miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (MPZP). W MPZP określa się obowiązkowo wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych. Jednak jego uchwalenie, z nielicznymi wyjątkami, ma charakter fakultatywny.

Obszary, które powinny zostać objęte MPZP, wskazane są w gminnym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Według ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. wójt, burmistrz albo prezydent miasta powinien przyjąć wieloletni program sporządzania MPZP w nawiązaniu do ustaleń studium. Do końca 2015 r. Warszawa takiego planu nie przyjęła.

W przypadku braku MPZP określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu następuje w drodze decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Niejednokrotnie wpływa to na pogarszanie przestrzeni publicznych, ponieważ w praktyce decyzje takie nie muszą być zgodne z zapisami SUiKZP. Problem wpływu zapisów SUiKZP na decyzję o warunkach zabudowy był niejednokrotnie analizowany w orzecznictwie sądów administracyjnych, jednak nie przyniosło to jednolitej wykładni przepisów.

Ustawa krajobrazowa

Od niedawna do dyspozycji organów samorządowych jest nowe narzędzie pozwalające na kształtowanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych. 11 września

Studium to podstawa polityki przestrzennej gminy, lecz może być omijane przy pomocy decyzji o warunkach zabudowy

2015 r. weszła w życie nowelizacja ustawy o planowaniu przestrzennym. Wprowadziła ona art. 37a, który pozwala radzie gminy przyjąć *zasady i warunki sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabaryty, standardy jakościowe oraz rodzaje materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane*. Taka uchwała stanowić będzie prawo miejscowe, na podstawie którego możliwe będzie stosowanie kar pieniężnych wobec podmiotów, które nie zastosują się do uchwalonych przepisów.

Artykuł 37a jest efektem wejścia w życie tzw. ustawy krajobrazowej, która wprowadziła do kilku ustaw poprawki mające na celu ochronę krajobrazu. Definiują one pojęcie reklamy, szyldu, krajobrazu, krajobrazu kulturowego, krajobrazu priorytetowego. Ponadto nakładają obowiązek sporządzania przez samorząd wojewódzki audytu krajobrazowego, w którym mają być zdefiniowane obszary krajobrazów priorytetowych. Umożliwiają także egzekwowanie przepisów, wprowadzając narzędzia, których brak był wskazywany jako jeden z powodów złego stanu zagospodarowania przestrzeni. Należy zatem mieć nadzieję, że billboardowy bałagan w Warszawie zostanie ukrócony po trwającej od dawna dyskusji na jego temat (choć należy przyznać, że na przestrzeni lat widoczny jest powolny postęp w jego porządkowaniu).

Dokumenty kierunkowe

Na potrzeby kształtowania przyjaznych przestrzeni miejskich wskazują też dokumenty kierunkowe, nie będące aktami prawnymi.

W przyjętej przez Rząd RP *Krajowej polityce miejskiej 2023* jako wizję stanu docelowego wskazano sytuację, w której polskie miasta są „otwarte i dostępne, rozwijają się w sposób zrównoważony w kierunku miast zwartych przestrzennie, ale jednocześnie niepozbawionych dobrze zorganizowanych przestrzeni publicznych i terenów zieleni”. W opisie celu strategicznego zaznaczono zaś potrzebę zapewnienia „przyjaznej, harmonijnej przestrzeni miejskiej z dostępem do wysokiej jakości usług publicznych”. Uzasadnienie potrzeby kreowania atrakcyjnej przestrzeni publicznej zawarto w opisie wątku tematycznego „Jakość życia”:

Nadrzędnym elementem celu strategicznego polityki miejskiej jest poprawa jakości życia mieszkańców. [...] Budowanie i przekształcanie miast powinno odbywać się [...] w sposób zapraszający ich do interakcji i integracji z miastem. [...] W procesie tworzenia przyjaznego do życia miasta, o otwartych i atrakcyjnych przestrzeniach publicznych, zanika poczucie obcości, alienacji i braku wspólnotowości. Rodzi się za to możliwość spotkań, przenikania się różnych grup użytkowników i różnych stylów życia. We „wspólnej przestrzeni” wzrasta nie tylko zdolność do pełniejszego utożsamiania się z miejscem, ale i współpracy i współodpowiedzialności za nie¹⁵.

W dokumencie dostrzeżono również braki aktualnego systemu prawnego w zakresie tworzenia ciągów komunikacyjnych dla pieszych, rowerzystów

Krajowa polityka miejska podkreśla potrzebę tworzenia atrakcyjnych przestrzeni publicznych i warunków zachęcających do poruszania się pieszo i rowerem

¹⁵ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju: *Krajowa polityka miejska 2023*, Warszawa 2015, s. 16.

i tramwajów. Dotychczas uprzywilejowanym rodzajem inwestycji była budowa jezdni. Z tego względu zaznaczono potrzebę ujednoczenia procedur przygotowania inwestycji liniowych dla dróg oraz ciągów pieszych, rowerowych oraz torowisk tramwajowych.

W *Nowej Karcie Ateńskiej 2003 - Wizji miast XXI w.* Europejska Rada Urbanistów podkreśliła konieczność integracji polityki przestrzennej i transportowej:

Przestrzenna organizacja „spójnego miasta” opierać się będzie na integracji polityk transportowej i rozwoju przestrzennego. Uzupełnieniem tych działań będą lepsze funkcjonalnie rozwiązania urbanistyczne i łatwiejszy dostęp do informacji, umożliwiający ograniczenie potrzeb podróżowania. Dostępność celów i łatwość poruszania się, oraz większy wybór środków transportu, będą szczególnie istotne dla życia w przyszłym mieście.

Same regulacje prawne nie zapewnią wysokiej jakości przestrzeni

Same regulacje prawne i zapisy dokumentów nie są jednak w stanie zapewnić wysokiej jakości przestrzeni. Jak wskazano w dokumencie pt. „Polska Polityka Architektoniczna” przygotowanym przez Stowarzyszenie Architektów Rzeczypospolitej Polskiej (SARP): „Dla kreowania wartości przestrzennych potrzebna jest kompetentna i nieprzekupna władza architektoniczno-urbanistyczna uprawniona do podejmowania samodzielnych decyzji”. Należy przy tym podkreślić, iż można zarówno robić bardzo dobre rzeczy przy złych regulacjach prawnych, jak też nieudolnie funkcjonować w bardzo dobrym otoczeniu prawnym.

2.2. Przestrzeń publiczna w prawie miejscowym

Strategia rozwoju miasta

W dokumencie *Strategia rozwoju miasta stołecznego Warszawy do 2020 roku* cel strategiczny numer 5 w całości poświęcony jest poprawie ładu przestrzennego w Warszawie. Wśród pięciu celów operacyjnych, z których każdy w pośredni sposób dotyka tematu, dwa wprost odnoszą się do przestrzeni publicznych: 5.2 *Zorganizowanie reprezentacyjnych przestrzeni publicznych w centralnym obszarze miasta* oraz 5.3 *Zorganizowanie lokalnych przestrzeni publicznych sprzyjających integracji społecznej*. W programach realizacyjnych tych celów zaplanowano m.in. powstanie nowego centrum Warszawy w okolicach placu Defilad, czy też rewaloryzację przestrzeni publicznych, ulic i placów, w tym zabytkowych przestrzeni publicznych Żoliborza i Saskiej Kępy.

Przestrzeń publiczna opisana jest także w celu operacyjnym 2.3. *Zwiększenie atrakcyjności Warszawy dla mieszkańców i turystów*, w programie 2.3.4. *Poprawa estetyki miasta*. W zapisach tego punktu założono stworzenie programu sukcesywnego upiększania miasta, aby było bardziej atrakcyjne i przyjazne. Zaplanowano określenie i wprowadzenie w życie zasad tworzenia przestrzeni miejskiej. Zapisano także:

Tam gdzie to konieczne, chodniki wzdłuż ulic i placów zostaną wyremontowane z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnospraw-

nych. Wprowadzone będą zasady planowego rozmieszczenia małej architektury (kiosków, ławek, koszy na śmieci, przystanków, słupów ogłoszeniowych itp.). Wprowadzimy zasady rozmieszczania reklam, tak aby zmniejszyć ich negatywny wpływ na estetykę przestrzeni miejskiej. Upiększeniu miasta sprzyjać będzie należyta dbałość o uliczną zielen miejską (trawniki, klomby, krzewy i drzewa)¹⁶.

Po dziesięciu latach od uchwalenia *Strategii* nadal nie zrealizowano założeń, które zaplanowano. Nie przyjęto programu sukcesywnego upiększania miasta, ani zasad tworzenia przestrzeni miejskiej, ani tym bardziej zasady planowego rozmieszczenia małej architektury i zasady rozmieszczania reklam. A jeśli wymienione zasady istnieją w szufladach biur urzędu miasta, ich przestrzeganie jest w nikłym stopniu egzekwowane. Brakuje wreszcie spójności między dokumentami strategicznymi a aktami planowania przestrzennego oraz praktyką inwestycyjną miasta. Widoczne jest to zarówno w sposobie wykorzystania przestrzeni miejskiej, jak też jej jakości.

Obecnie przystąpiono do aktualizacji strategii rozwoju miasta. W prowadzonych pracach uwypuklono przestrzeń. Otwartym pozostaje jednak pytanie, jaki związek będzie miał nowy dokument z praktyką. Istnieje ryzyko, że aktualna pozostanie analiza SWOT przygotowana na potrzeby aktualizacji strategii transportowej miasta w 2008 r. Jako naszą pierwszorzędną siłę wymieniono posiadanie takiej strategii, zaś jako pierwszorzędną słabość fakt, że się do niej nie stosujemy¹⁷.

Dokumenty związane z systemem transportowym

Już na wstępie do *Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne* zwrócono uwagę na związek między realizacją podstawowego zadania postawionego przed władzami miasta a poprawą jakości przestrzeni. Zadanie to sformułowano jako „doprowadzenie do zmiany sposobu korzystania z systemu transportowego przez jego mieszkańców (użytkowników) w taki sposób, by rosła atrakcyjność poruszania się pieszo i korzystania z innych niż samochód środków transportu”. Podkreślono przy tym wzajemną zależność pomiędzy jakością przestrzeni, efektywnością systemu transportowego, stanem środowiska i zdrowiem mieszkańców. Punktem wyjścia do realizacji tego zadania jest sytuacja, w której (w 2008 r.) zdiagnozowano niską jakość przestrzeni publicznych, ich niedostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz dominację funkcji komunikacyjnych (np. parkingów, w tym na chodnikach).

Przy analizie wariantów polityki transportowej miasta zwrócono zaś uwagę, że dominacja transportu samochodowego prowadziłyby do mniej przyjaznych przestrzeni publicznych (i gorszych warunków ruchu dla wszystkich). W związku z tym wśród celów polityki transportowej jako jeden z celów głównych wskazano „Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego”, w skład którego

¹⁶ *Strategia rozwoju miasta stołecznego Warszawy do 2020 roku* przyjęta uchwałą Nr LXII/17892005 Rady m.st. Warszawy 24 listopada 2005, s. 40.

¹⁷ A. Buczyński et al.: *Uwagi do Strategii zrównoważonego transportu dla Warszawy*, Zielone Mazowsze, http://www.zm.org.pl/?a=strategia_rozwoju_transportu-08, dostęp 27.10.2015.

Brakuje przełożenia zapisów dokumentów na przestrzenie publiczne

Strategia transportowa miasta podkreśla potrzebę kreowania przestrzeni zachęcających do poruszania się pieszo

Ciągi transportowe nie powinny rozcinać (dzielić) przestrzeni, przez którą przebiegają

wchodzą cele szczegółowe: „Racjonalizacja zachowań komunikacyjnych mieszkańców”, „Przywrócenie ulicom funkcji miejskich”, „Racjonalizowanie zagospodarowania przestrzennego miasta” i „Redukowanie efektu bariery oraz rozcięcia więzi sąsiedzkich” przez korytarze transportowe.

„Poprawę jakości przestrzeni miejskiej” wskazano też jako cel szczegółowy w ramach podnoszenia prestiżu i wizerunku miasta. Jako „przestrzeń publiczne przyjazne człowiekowi” opisano w nim „ulice/place wolne od uciążliwości ruchu samochodowego (lub z ograniczonym ruchem „uspokojonym”), z wychodzącymi na nie usługami, urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, wkomponowanymi w dobrze urządzoną zielen”, zaznaczając że „elementami nobilitującymi przestrzeń miejską będą zmodernizowane korytarze tras tramwajowych, jednocześnie zapewniające dobrą dostępność komunikacyjną”.

Dokumentem, który porusza zagadnienie przestrzeni publicznych, jest także *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m. st. Warszawy*. Dokument ten w kontekście przestrzeni szczegółowo analizuje problem suburbanizacji, a także struktury użytkowania gruntów. Trudno jednak znaleźć w nim odniesienie do wpływu transportu na przestrzeń publiczną Warszawy oraz na zagospodarowanie przestrzenne i krajobraz miasta. Jedynym elementem mającym wpływ na atrakcyjność przestrzeni, który został opisany, jest konieczność redukcji hałasu.

W lipcu 2015 r. został upubliczniony projekt standardów dla projektowania i wykonywania dróg dla pieszych w m.st. Warszawie. Dokument ma wprowadzić jednolite standardy oraz wytyczne projektowania i wykonywania przestrzeni dla pieszych, zwracając szczególną uwagę na jakość nawierzchni. Inicjatywa przyjęcia miejskiej polityki pieszej została oceniona pozytywnie przez organizacje pozarządowe. Zwróciły one jednak uwagę na pewne niedociągnięcia dokumentu, w tym m.in. zbyt dużą ogólność oraz niekonsekwencję w zapisach.

W kontekście zmian do ustawy o planowaniu i gospodarowaniu przestrzenią Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy wystosowało do wybranych organizacji branżowych pismo z prośbą o przedstawienie propozycji w zakresie zasad i warunków sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane. Stwarza to nadzieję, iż takie zasady w najbliższym czasie powstaną i zostaną przyjęte jako prawo miejscowe.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

W diagnozie podstawowego dokumentu określającego zasady polityki przestrzennej i rozwoju stolicy zidentyfikowano przestrzenie publiczne w Warszawie. Jednocześnie w tym samym dokumencie oceniono, że

przestrzenie publiczne Warszawy charakteryzują się na ogół niską jakością i intensywnością zagospodarowania oraz słabym wyposażeniem w usługi publiczne. Ponadto nie są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. W wielu przypadkach zdominowane są przez komunikację – np. parkingi na placach miejskich. Poza obszarem śródmiejskim, przestrzenie publiczne są słabo wykształcone lub zaniedbane. Nie mają ciągłości i brak jest powiązań z przestrzeniami publicznymi w centrum. Brak jest również centrów lokalnych, generujących lokalne przestrzenie publiczne. Negatywny odbiór przestrzeni publicznych pogłębiają agresywne reklamy, zła jakość i stan techniczny małej architektury, chodników i innych urządzeń miejskich. Brak jest również bulwarów i tras komunikacji pieszej wzdłuż Wisły i Skarpy, jak również urządzeń dla rekreacji i turystyki¹⁸.

Studium wskazuje na nadmierną dominację przestrzeni publicznych przez transport drogowy

Jako lokalizację przestrzeni publicznych w stolicy wskazano przede wszystkim dzielnice śródmiejskie, a za ich kanwę uznano ciągi ulic przebiegające w kierunku północ – południe, w tym: aleje: Jana Pawła II i Niepodległości oraz ulice: Słowackiego, Andersa, Marszałkowską, Puławską, Towarową, Okopową, Żwirki i Wigury i - najbardziej prestiżowy - Trakt Królewski (Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat, Al. Ujazdowskie, Belwederska, Sobieskiego), łączący Stare Miasto z Pałacem w Wilanowie. Ciągi uliczne północ-południe w strefie śródmiejskiej krzyżują się z układem ulic o kierunku wschód – zachód, który tworzą Aleje Jerozolimskie, ul. Świętokrzyska i al. Solidarności. Co ciekawe jako ważne elementy przestrzeni publicznych wskazano także trasy wylotowe z miasta, tj. ul. Puławską, al. Krakowską, Al. Jerozolimskie, ul. Połczyńską, ul. Górczewską, ul. Pułkową, ul. Modlińską, ul. Radzywińską, ul. Marsa i Wał Miedzeszyński.

Jako odrębny element struktury przestrzennej w SUIKZP wskazano ciągi historyczne, biegnące przekątnie do ww. sieci ulic. Łączą one historyczne place miejskie o zróżnicowanych formach geometrycznych (plac Zamkowy, plac Teatralny, plac Piłsudskiego, plac Grzybowski, plac Trzech Krzyży, plac na Rozdrożu, plac Zbawiciela, plac Unii Lubelskiej i plac Politechniki).

W dokumencie wskazano także główne elementy kształtujące strukturę przestrzenną i krajobraz miasta. Wśród nich wymieniono:

- Skarpę Warszawską wraz z Wisłą i terenami zieleni nadwiślańskiej;
- centrum miasta;
- układ przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym oraz ich powiązania, ciągi wielofunkcyjne, trasy wjazdowe do miasta;
- centra dzielnicowe, centra lokalne, wielofunkcyjne centra handlowe;
- tereny zieleni, w tym tereny zieleni leśnej.

Studium ogranicza się do wyliczenia przestrzeni publicznych oraz zilustrowania ich układu przestrzennego. Miasto nie posiada wyliczeń powierzchni przestrzeni publicznych ani inwentaryzacji obecnego sposobu ich użytkowania. Jednocześnie bez podparcia badaniami wskazywane są miejsca, w których jakość przestrzeni należy podnosić.

¹⁸ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego..., s. 19.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Zapisy MPZP dotyczące przestrzeni publicznych znacząco się różnią

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które pokrywają 35,5% Warszawy¹⁹, przestrzeń publiczna jest ujmowana różnorodnie. Można pokusić się o stwierdzenie, iż jej istnienie zależne jest od jakości planów. Analiza przykładowych planów wykazała znaczne zróżnicowanie jakości zapisów dotyczących przestrzeni publicznych: od przykładów wzorcowych po całkowity brak odniesienia do przestrzeni. Należy przy tym zauważyć, iż część MPZP została uchwalona przed 2003 r., a więc zgodnie ze starą regulacją prawną w tym zakresie.

Ponadto, zgodnie z tzw. „specustawami” możliwa jest realizacja inwestycji wbrew ustaleniom MPZP. Specustawy są o tyle niebezpieczne, iż wyłączają w zupełności stosowanie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Na stan gospodarki przestrzennej szczególnie mocno wpływa obowiązująca od 2003 r. ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, rozszerzona później na wszystkie drogi publiczne. Krokiem z powrotem w kierunku normalności miała być ustawa o strategicznych inwestycjach celu publicznego, która ponownie ograniczyłaby możliwość omijania prawa miejscowego do działań organów krajowych (a nie samorządowych, które prawo to stanowiły). Jednak prace nad nią nie zostały sfinalizowane do końca kadencji Sejmu.

Plany na podstawie ustawy z 1994 r.

Plany sprzed 2003 r. traktują przestrzeń publiczną ogólnikowo lub ją pomijają

W MPZP wilanowskiego osiedla Powsinek²⁰ z 1999 r. w ogóle nie wyznaczono przestrzeni publicznych. Należy przy tym dodać, iż obszar opracowania wynosi ok. 73 ha. W dzielnicy Wilanów obowiązuje aż 16 MPZP uchwalonych zgodnie z ustawą z 1994 r. Zdecydowana większość z nich nie porusza zagadnień dotyczących przestrzeni publicznych lub przedstawia je bardzo ogólnie.

W przykładowym MPZP sprzed 2003 r. w dzielnicy Śródmieście - dla rejonu stacji metra „Politechnika”²¹ - wskazano ustalenia ogólne w zakresie kształtowania przestrzeni, w tym głównych przestrzeni publicznych. Przestrzenie publiczne zdefiniowano jako system przestrzeni ogólnodostępnych, a także tereny przeznaczone na cele publiczne, czyli takie, w które inwestuje się ze środków publicznych i z takowych je utrzymuje. W treści planu czytamy:

§9. 1) *Plan wyznacza układ głównych przestrzeni publicznych, w skład których wchodzi:*

- *ulice miejskie: al. Armii Ludowej (1KDGP), ul. Marszałkowska (2KDG), ul. Waryńskiego (3KDG), [...] ul. Śniadeckich (16KDD), ul. Rektorska (17KDD);*
- *placze miejskie: pl. Konstytucji (1Kpm), pl. Politechniki (2Kpm), pl. Zbawiciela (3Kpm), pl. Rondo Jazdy Polskiej (4Kpm);*
- *przejścia, pasáže podziemne;*

¹⁹ Stan na maj 2015 r., za: Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy, <http://architektura.um.warszawa.pl/content/miejscowe-plan-y-zagospodarowania-przestrzennego-w-warszawie-maj-2015>, opublikowano: 17.06.2015.

²⁰ Dokument przyjęty przez Radę Gminy Warszawa-Wilanów uchwałą nr 92 z 25.05.1999.

²¹ Dokument przyjęty przez Radę Gminy Warszawa-Centrum uchwałą nr 495/XXXVI/00 z 28.08.2000.

- parkingi podziemne pod terenami ulic i placów oraz terenami wewnętrznymi dziedzińców kwartałów;
 - tereny zieleni publicznej ZZ/p;
 - teren zieleni parkowej ZP - Pole Mokotowskie.
- 2) Plan zaleca lokalizację pierzei usługowych przy głównych przestrzeniach publicznych, zgodnie z rysunkiem planu.

W ustaleniach szczegółowych dla tych przestrzeni zapisano np.

- *przestrzeń publiczna KDGP al. Armii Ludowej, funkcja - główna ulica ruchu przyspieszonego 48-90m. Inne ustalenia - szpalery drzew, autobus, ścieżka rowerowa, przekrycie części ulicy płytą wg par. 226, ekrany dźwiękoszczelne na odcinku od ul. Marszałkowskiej do Ronda Jazdy Polskiej.*
- *Plac Konstytucji (1Kpm) [...]:*
 - 1) *Plan ustala realizację podziemnych przejść pieszych i podziemnych pasaży handlowych łączących wschodnią i zachodnią część placu w rejonie ciągu ulic Koszykowa (5KDZ) - Piękna (6KDZ) oraz podziemnego pasażu handlowego w centralnej części placu. itd.*

Powyższe zapisy nie dają odpowiedzi, co według autorów planu znaczy dobra przestrzeń publiczna. Jako jedną z głównych funkcji przestrzeni publicznej na alei Armii Ludowej wskazują bowiem ruch przyspieszony. Dokument sugeruje także, iż wystarczy wprowadzić podstawowe elementy zagospodarowania miasta, takie jak przejścia, parkingi, aby uznać, iż powstanie przestrzeń publiczna.

Ciekawym przykładem jest także zapis planu dotyczący ul. Marszałkowskiej (10KDZ, czyli odcinka między placem Zbawiciela a placem Konstytucji): „Plan zaleca przekształcenie ul. Marszałkowskiej (10KDZ) w ciąg pieszy z dopuszczaniem dojazdu dostawczego i awaryjnego oraz przełożenie komunikacji kołowej i autobusowej w ciąg ul. Waryńskiego”. Z jednej strony, zapis ilustruje ogólnikowe podejście do przestrzeni publicznej w dokumencie. Zapisy są zbyt ogólne i ubogie, aby uregulować powstanie takiej przestrzeni. Z drugiej strony, nawet tak jednoznaczny zapis nie stanowił wystarczającej przesłanki dla władz miasta, by przekształcić Marszałkowską w wolną od samochodów przestrzeń publiczną łączącą plac Zbawiciela i plac Konstytucji.

Projekt do budżetu partycypacyjnego „Deptak Marszałkowska” został odrzucony przez Urząd Miasta (nb. niezgodnie z regulaminem), mimo że przewidywał realizację zapisów MPZP. Podobne podejście widoczne jest w stosowaniu przez miasto specustawy do inwestycji drogowych, by uniknąć potrzeby wdrażania zapisów MPZP – np. wyznaczania przestrzeni publicznych i sadzenia szpalerów drzew przy planowanej ulicy Czerniakowskiej-bis. Jedno i drugie wskazuje na wspomniany już problem nie tylko braku korelacji, lecz również jawnej sprzeczności pomiędzy dokumentami i działaniami miasta.

Warto przy tym podkreślić, że liniowe przestrzenie publiczne pozbawione ruchu samochodowego pełnią też funkcję komunikacyjną. W diagnozie ruchu pieszego przeprowadzonej w Wiedniu ruch samochodowy został wskazany przez niemal połowę respondentów jako główny czynnik zniechęcający do poruszania się

Widoczny jest opór przed tworzeniem atrakcyjnej przestrzeni publicznej, zwłaszcza liniowej, poprzez ograniczanie ruchu samochodowego

pieszo²². W odpowiedzi rozpoczęto wytyczanie promenad, eliminując ruch samochodowy lub radykalnie go ograniczając na długich odcinkach – m.in. na Mariahilferstrasse. Ulica została przekształcona w strefę zamieszkania, z jednolitą nawierzchnią i pierwszeństwem pieszych na całej szerokości drogi oraz przerwaniem ciągłości ulicy dla ruchu zmotoryzowanego (ale z zachowaniem kursowania autobusów w cyklu pięciominutowym).

Plany na podstawie ustawy z 2003 r.

W związku z niewyznaczeniem przestrzeni publicznych lub ich bardzo ogólnikowym traktowaniem w planach przyjętych przed zmianą *ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, analizie poddano także MPZP przyjęte w ciągu ostatniej dekady. Plany przyjęte zgodnie z nową ustawą wypadają zdecydowanie korzystniej. Jednak szczegółowa ich diagnoza pozwala stwierdzić, iż również w tych dokumentach brakuje standaryzacji zapisów, które często pozostawiają wiele do życzenia.

Jako przykład dobrych zapisów można wskazać MPZP Zachodniego Pasma Pyrskiego w rejonie ulicy Poleczki²³ (dzielnica Ursynów) z 2014 r., który ustala m.in. wymagania wynikające z potrzeby kształtowania przestrzeni publicznych. Ponadto zdefiniowano miejsca i przestrzenie publiczne określone w planie jako ważniejsze w strukturze przestrzennej obszaru i wymagające szczególnego opracowania posadzek, obiektów małej architektury, układu zieleni miejskiej oraz elewacji budynków tworzących ich pierzeje. Dalej w MPZP wyznaczono zasięg oraz kształt miejsc i przestrzeni publicznych, ustalono zasady zabudowy i zagospodarowania, w tym zasadę lokalizowania głównych wejść do projektowanych budynków usługowych od strony wyznaczonych w planie głównych przestrzeni publicznych. Określono także zasady sytuowania reklam i słupów ogłoszeniowych. Następnie cały rozdział 8 planu poświęcono zagospodarowaniu miejsc i przestrzeni publicznych, co jest pozytywnym przykładem traktowania tematu z należytą starannością. Inne przykłady planów z rozwiniętymi zapisami dotyczącymi przestrzeni publicznych to m.in. MPZP Pola Mokotowskiego²⁴ oraz rejonu Ochota Centrum²⁵ - oba przyjęte w 2009 r.

Zupełnie odmiennie, pomimo podobnej daty przyjęcia co plan Pasma Pyrskiego, wyglądają zapisy MPZP dla trasy mostowej Mostu Marii Skłodowskiej-Curie w dzielnicy Białoleka na odcinku od nurtu Wisły do ulicy Modlińskiej²⁶. W §7 zapisano, iż ustala się zasady kształtowania przestrzeni publicznych, którymi określa się tereny dróg publicznych, tereny ciągów pieszych lub pieszo-rowerowych oraz tereny zieleni urządzonej. Dla tych terenów MPZP przewiduje: 1) stosowanie w obrębie jednego terenu jednakowych elementów wyposażenia powtarzalnego, takiego jak: ławki, latarnie, kosze śmietnikowe, donice kwietnikowe, barierki, słupki itp.; 2) dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych urządzeń przeznaczonych dla ruchu pieszego, takich jak: chodniki, pochylnie, schody,

MPZP
powinny nie
tylko
wskazywać
przestrzeni
publiczne,
lecz również
określać
zasady ich
zagospodaro-
wania

²² Mobilitätsagentur Wien: *Vienna Walking: Facts and Figures on Pedestrian Traffic*, Wiedeń 2015, s. 11.

²³ Dokument przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LXXXIX/2239/2014 z 28.08.2014.

²⁴ Dokument przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LVII/1706/2009 z 18 czerwca 2009 r.

²⁵ Dokument przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LXVI/2058/2009 z 5 listopada 2009 r.

²⁶ Dokument przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr XCI/2323/2014 z 25.09.2014. Poza trasą mostową obejmuje on spory obszar zabudowy mieszkalnej i usługowej, jak też zieleni publicznej.

przejścia przez jezdnie; 3) stosowanie ustaleń w zakresie zasad rozmieszczania nośników reklam i szyldów. Jest to podejście nieco bardziej szczegółowe od widocznego w planach sprzed 2003 r., lecz nadal bardzo powierzchowne.

MPZP dla części terenu Żoliborza Historycznego²⁷ uchwalony w 2006 r. w zakresie przestrzeni publicznych odnosi się wyłącznie do zieleni publicznej. Pojęcie to definiuje jako zielenie ogólnodostępną o charakterze rekreacyjnym lub izolacyjnym - parki, skwery, zieleńce, ciągi zieleni, z wyłączeniem zieleni osiedlowej i zieleni w obrębie terenów ciągów komunikacyjnych.

Inny MPZP dla tej samej dzielnicy, terenu Żoliborza Powązki²⁸ z 2012 r. jako najważniejsze przestrzenie publiczne wskazuje ulice Powązkowską, Krasińskiego oraz Elbląską z przejściem pod torami kolejowymi do ulicy Ostroroga na południu i zakończoną na północy ogólnodostępnym pieszym pasażem. Dokument ten reguluje także zasady kształtowania przestrzeni publicznych, w tym np. posadzek, zieleni, ogrodzeń i reklam, a także dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych. W słowniku nie wyjaśniono jednak definicji przestrzeni publicznej.

Wśród ośmiu przeanalizowanych MPZP, w tym dwóch przyjętych w starej procedurze formalno-prawnej i sześciu w nowej, cztery (Zachodniego Pasma Pyrskiego, Żoliborza Powązek, Pola Mokotowskiego i Ochoty Centrum) spełniają wymagania wynikające z potrzeby kształtowania przestrzeni publicznych. W dwóch MPZP są one zbyt ogólne, a pozostałe dwa nie zawierają ich w ogóle.

Przykłady można mnożyć, zarówno te bardzo dobre jak też i bardzo słabe. W Warszawie jest bowiem 236 obowiązujących planów²⁹. W tym miejscu należy podkreślić potrzebę standaryzacji MPZP w obrębie jednego miasta, których uchwaleniem zajmuje się jedna Rada Miasta. Szczególnie w kontekście 208 MPZP, które są w trakcie przygotowywania. Nawet wobec zmieniających się warunków na poziomie kraju, polityka w zakresie kształtowania przestrzeni miasta i zapisów w dokumentach to umożliwiających powinna być spójna. Przestrzeń publiczna powinna być opisywana w warszawskich MPZP szczegółowo i traktowana priorytetowo.

Istotna jest przy tym cała hierarchia działań. Należy uporządkować system przestrzeni publicznych i zasad jej kształtowania w SUiKZP, by następnie sukcesywnie te ustalenia wdrażać w zapisach MPZP. Na poziomie operacyjnym należy zaś przestrzegać zapisów MPZP dotyczących przestrzeni publicznych – często i tak ograniczają się one do absolutnego minimum.

Brakuje standaryzacji zapisów MPZP

Samorząd nie powinien wykorzystywać specustawy do omijania zapisów MPZP dot. przestrzeni publicznych

²⁷ Dokument przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LXXXII/2738/2006 z dnia 10.10.2006

²⁸ Dokument przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr XXXIII/795/2012 z dnia 8.03.2012

²⁹ Stan na maj 2015 r., za: Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy, <http://architektura.um.warszawa.pl/content/miejscowe-plany-zagospodarowania-przestrzennego-w-warszawie-maj-2015>, opublikowano: 17.06.2015.

3. Przestrzeń publiczna w Warszawie

Warszawa zajmuje powierzchnię 517,24 km². Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują ok. 55% powierzchni miasta. Do tej kategorii należą tereny komunikacyjne (16% powierzchni miasta) i rekreacyjno-wypoczynkowe (3%). Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione to 17% powierzchni miasta³⁰. Wszystkie obszary zieleni w Warszawie stanowiły w 2005 r. ok. 28% powierzchni miasta³¹. W stolicy istnieje tym samym ogromny obszar potencjalnych przestrzeni publicznych. Trudno dokładnie określić, ile z nich ma wysoką jakość. Należy jednak przyznać, iż udział takich przestrzeni w ostatnich latach zwiększył się.

Przestrzenia
publiczną
w Warszawie
zarządza
ZDM, ZOM
i dzielnice

Na stronach internetowych urzędu miasta można znaleźć informację na temat osób i podmiotów odpowiedzialnych za kształtowanie przestrzeni publicznej: "Zarządzaniem przestrzenią publiczną w Warszawie zajmują się: Zarząd Dróg Miejskich, Zarząd Oczyszczania Miasta (zielen w pasach dróg ZDM i niektóre parki wpisane do rejestru zabytków), burmistrzowie dzielnic (w Śródmieściu jednostką wykonującą zadania w imieniu burmistrza jest Zarząd Terenów Publicznych)". Wśród podmiotów nie wskazano Biura Architektury i Planowania Przestrzennego (BAiPP) ani jego Wydziału Estetyki. Natomiast dalej na tej samej stronie podkreślono, iż „Wydział Estetyki Przestrzeni Publicznej pełni przede wszystkim rolę opiniotwórczą. Zamawia także opracowania projektowe, dotyczące urządzania przestrzeni publicznych, koordynujące działania różnych zarządców terenów”³².

Zadania BAiPP zdecydowanie wpływają na politykę tworzenia i zarządzania przestrzeniami publicznymi. Wpływ na przestrzeń Warszawy mają także m.in. Biuro Nieruchomości, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, Biuro Drogownictwa i Komunikacji, Biuro Ochrony Środowiska czy też Biuro Rozwoju Miasta, których nie wskazano w informacji zamieszczonej na portalu miasta.

W kolejnej zakładce na stronie napisano: "Przestrzenie publiczne mają wiele papierowych granic, wynikających z podziałów geodezyjnych czy linii rozgraniczających pasów drogowych. W przestrzeni takie granice nie powinny być jednak widoczne. Z tego względu Wydział Estetyki Przestrzeni Publicznej niejednokrotnie pomagał jednostkom zarządzającym przestrzeniami w przygotowywaniu spójnych, koordynujących koncepcji projektowych, obejmujących tereny bądź kompetencje należące do różnych zarządców. Miało to miejsce na Krakowskim Przedmieściu, w otoczeniu Centrum Chopinowskiego, na ulicy Kasprzaka, i w wielu innych miejscach w Warszawie"³³. Na stronach urzędu miasta istnieje także specjalna zakładka pod nazwą „Urządzenie przestrzeni publicznej”- opisane są tam projekty takie jak: modernizacja ulicy Emilii Plater, projekt odnowienia pasa zieleni przy Galerii samochodowej wzdłuż ul. Kasprzaka

³⁰ Urząd Statystyczny w Warszawie: *Rocznik Statystyczny Warszawy 2014*, 2014. Dane za 2013 r.

³¹ *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania...*, s. 9-12. Dodatkowe 12% powierzchni zajmowały użytki rolne, sukcesywnie zabudowywane w kolejnych latach. W Wiedniu w 2015 r. tereny zielone zajmowały 45,5% powierzchni miasta (UM Wiednia, *Vienna in Figures*, s. 6).

³² Urząd m.st. Warszawy: „Przestrzeń publiczna”, <http://architektura.um.warszawa.pl/przestrzen-publiczna>, dostęp 13.08.2015. W 2015 roku ZDM zaczął również zajmować się bezpośrednio zielenią.

³³ Urząd m.st. Warszawy: „Urządzenie przestrzeni publicznej”, <http://architektura.um.warszawa.pl/content/urz%C4%85dzenie-przestrzeni-publicznej>, dostęp 13.08.2015.

oraz koncepcja przekształceń stref wejściowych Cmentarza Północnego. Najnowszy projekt na stronie pochodzi z sierpnia 2013 r.

Pomimo zapisów, w Warszawie nadal brakuje spójnego myślenia na temat przestrzeni publicznej. Jest to szczególnie widoczne w inwestycjach drogowych, które najczęściej są realizowane bez zwracania uwagi na ich rolę jako przestrzeni publicznej ani na konieczność wpisywania ich w otoczenie. Jakość przestrzeni traktowana jest zazwyczaj jako kwiatek do kożucha, a nie uwzględniany na etapie przygotowywania założeń projektu. Wygląd i wyposażenie ulicy dopasowywane jest do (zazwyczaj zawyżonych) parametrów przepustowości jezdni (ruch pieszy zazwyczaj nie jest brany pod uwagę jako coś wymiernego). Elementy takie jak szerokie chodniki, ławki czy drzewa mogą się zmieścić albo nie – traktowane są jako dodatek. Poza obniżaniem jakości przestrzeni, skutkuje to pogorszeniem warunków ruchu pieszego, wywołując efekt błędnego koła: niższa jakość przestrzeni zachęca do poruszania się samochodem, co z kolei generuje presję na poświęcanie przestrzeni na rzecz szerszych jezdni.

Przestrzeń publiczna traktowana jest jako ewentualny dodatek do inwestycji drogowych

3.1. Węzły i punkty centralne - najważniejsze przestrzenie miasta

Centrum Warszawy

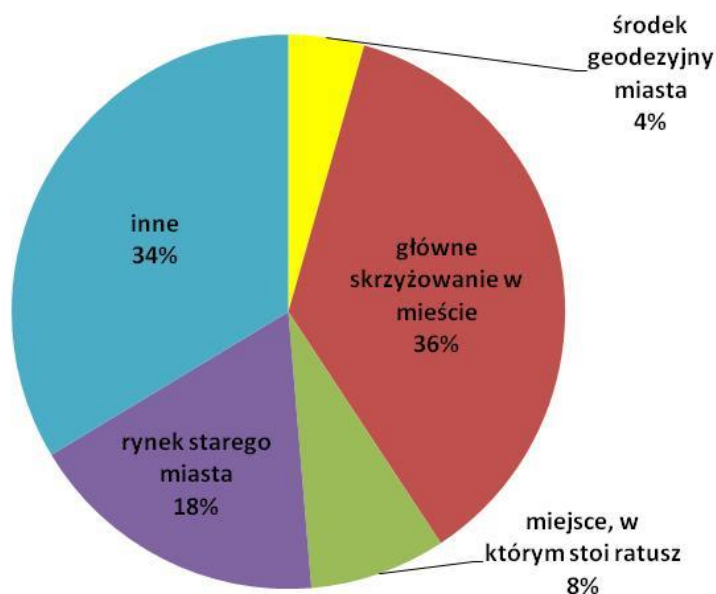
Obraz współczesnego miasta to rozlewające się obszary zabudowy, z chaotycznie dopasowanymi ciągami komunikacyjnymi, oraz przypadkowo rozsianymi osiedlami. Funkcje klasycznego rynku w znacznym stopniu przejmują wielkie centra handlowe, a życie mieszkańców często przenoszone jest do cyberprzestrzeni. Ponadto coraz częściej struktura miasta nie wykorzystuje w pełni jego walorów widokowych i krajobrazowych.

Dokładnie taka jest również Warszawa. Trudno jednoznacznie ustalić jej dokładne granice funkcjonalne, wskazać centrum, a także najważniejsze miejsca. W mapach mentalnych mieszkańców i przyjezdnych wszystkie te elementy istnieją. Istnieją jednak w zupełnie różnych zakresach i są rozumiane odmiennie. Bo gdzie tak naprawdę znajduje się centrum stolicy i co kryje się pod tym pojęciem?

W przeprowadzonym na potrzeby niniejszego raportu badaniu ankietowym, respondenci za centrum dużego miasta uznali przede wszystkim główne skrzyżowanie w mieście - 36% badanych (Wyk. 1). Rynek starego miasta utożsamia z centrum już tylko 18%, a ratusz 8% badanych. Skrzyżowanie ulic/dróg jest obszarem, w którym występuje wyłącznie skupienie ruchu. Nie jest to przyjazna przestrzeń publiczna. W pozostałych 34% odpowiedzi w większości centrum już nie utożsamiano z miejscem, ale sposobem użytkowania. Wskazano m.in., że centrum to miejsce, w którym skupia się życie, miejsce spotkań, przyjazna przestrzeń itp.

W odpowiedzi na kolejne pytanie, dotyczące głównych funkcji typowych dla centrum, najczęściej wymieniano funkcję rekreacyjno-kulturalną (31% badanych). Nieco mniej wskazań miały funkcje administracyjno-biurowa i handlowo-usługowa (po 27% odpowiedzi). Wbrew wnioskowi mogącym płynąć z odpowiedzi na pytanie dotyczące definicji centrum, w której najliczniej wskazywano, iż centrum=skrzyżowanie, funkcję komunikacyjno-parkingową jako główną wytypowało zaledwie 10%. Wskazuje to na pewien chaos definicyjny nie pozwalający na jednoznaczne ustalenie, czym jest centrum miasta.

3. Przestrzeń publiczna w Warszawie

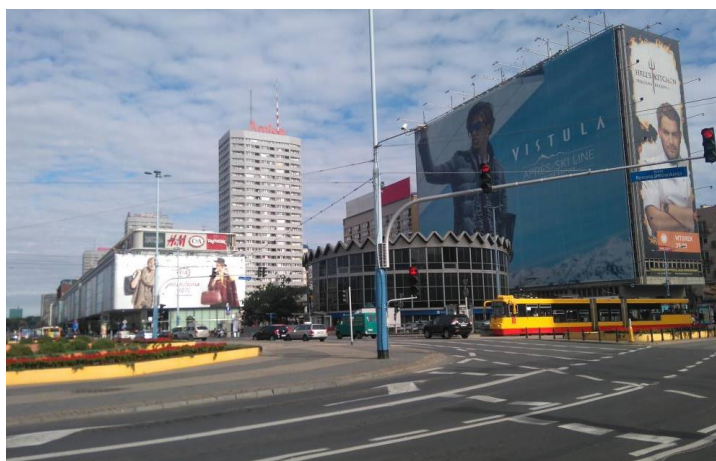


Wykres 1. Odpowiedź na pytanie „Co należy Pani/Pana zdaniem uznać za centrum dużego miasta (ponad 500 tys. mieszkańców)?”

Źródło: Ankieta

Nazwy przystanków wskazują, że centrum Warszawy znajduje się przy rondzie Dmowskiego

W Warszawie nazwa zespołu przystanków komunikacji miejskiej wskazuje, iż centrum znajduje się w okolicach skrzyżowania ul. Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich (ronda Dmowskiego). Fakt, że w tym miejscu znajduje się stacja metra i przystanki „Centrum”, miał zapewne wpływ na powyżej przytoczone odpowiedzi dotyczące tego, czym jest centrum miasta. Warto jednak zastanowić się, dlaczego akurat wskazany fragment Warszawy ma preferencję do nazywania go centrum. Co koncentruje się w tym miejscu? Czy utożsamiany jest on po prostu ze środkiem miasta, w którym jest dobra komunikacja?



Fot. 1 i 2. Centrum Warszawy - wejście do metra i rondo Dmowskiego

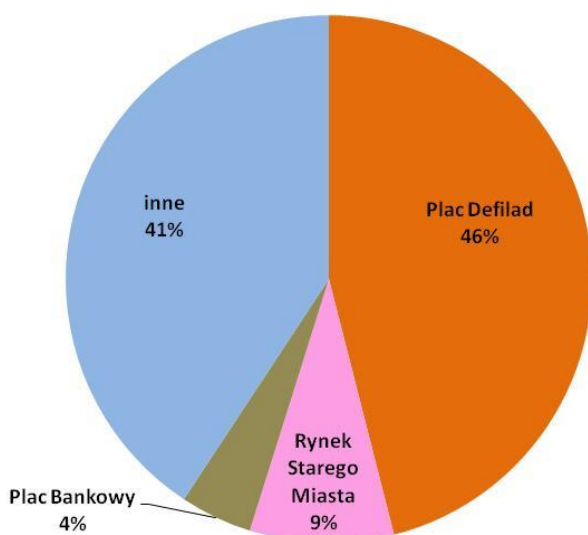
Wedle Manuela Castellsa centrum miasta to część miasta wydzielona przestrzennie i odgrywająca rolę integrującą i symboliczną³⁴. Wskazuje on, iż centrum nie istnieje samo przez się, ale jest wynikiem społecznego procesu organizacji przestrzeni miejskiej. Z kolei według Lilian Voyé centrum miasta zachodniego jest miejscem:

- wielofunkcyjnym (nie jak w przypadku centrum handlowego miejscem o dominującej funkcji handlowej);
- złożonym z podsystemów (specjalizujących się w zaspakajaniu określonych potrzeb);
- otwartym na przyjęcie różnych kategorii ludzi (otwarte na bardzo różnych użytkowników);
- stymulującym do nawiązywania kontaktów (nie wymagających wcześniejszych znajomości, założonego celu, użyteczności)³⁵.

Centrum miasta to obszar, w którym występują określone czynniki przestrzenne i społeczne. Centrum miasta to też jego charakter, który decyduje o jego oryginalności i rozpoznawalności.

Warunkiem funkcjonowania obszaru jako centrum jest atrakcyjna przestrzeń publiczna, czytelność układu urbanistycznego oraz różnorodność i jakość oferty kulturalno-handlowo-usługowej. Oficjalne „centrum” Warszawy wymienionych cech w większości nie posiada. Przede wszystkim brakuje atrakcyjnej przestrzeni publicznej, z przyjazną architekturą i skalą zabudowy. Jest głośnie i zdominowane przez transport drogowy. Pomimo tego, jako centrum Warszawy ten obszar wskazało 71% badanych, z czego 65% (tj. 46% wszystkich respondentów) wskazało plac Defilad, a 24% skrzyżowanie Alej Jerozolimskich i Marszałkowskiej. Rynek Starego Miasta wskazało zaledwie 9%, a pl. Bankowy 4% badanych.

Funkcjonalne centrum wymaga atrakcyjnej przestrzeni publicznej

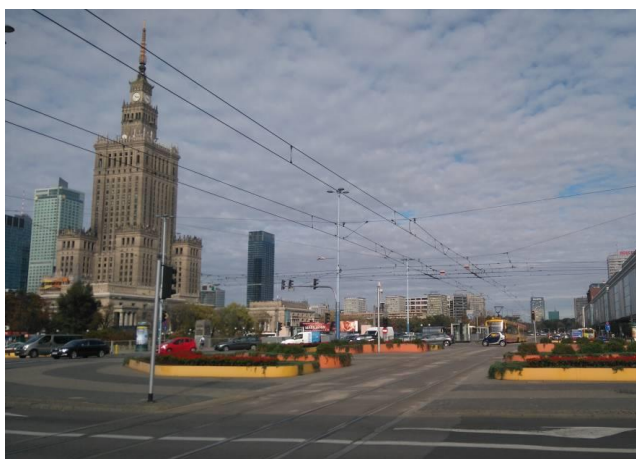


Wykres 2. Odpowiedź na pytanie „Proszę wskazać, gdzie (np. w jakiej części dzielnicy, na jakim placu, skrzyżowaniu, ulicy, kwartale) znajduje się centrum Warszawy.”

Źródło: Ankieta

³⁴Manuel Castells: *Kwestia miejska*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1982, s. 233.

³⁵Lilian Voyé: „Ulice i problemy miejskiej socjalizacji” [w:] Wódcz J. (red.), *Przestrzeń znacząca*, Katowice 1989 r., s. 181-185.



Fot. 3. Centrum Warszawy - rondo Dmowskiego, widok na Pałac Kultury i Nauki



Wykres 3. Odpowiedź na pytanie „W jaki sposób najczęściej Pani/Pan dostaje się do centrum miasta?”

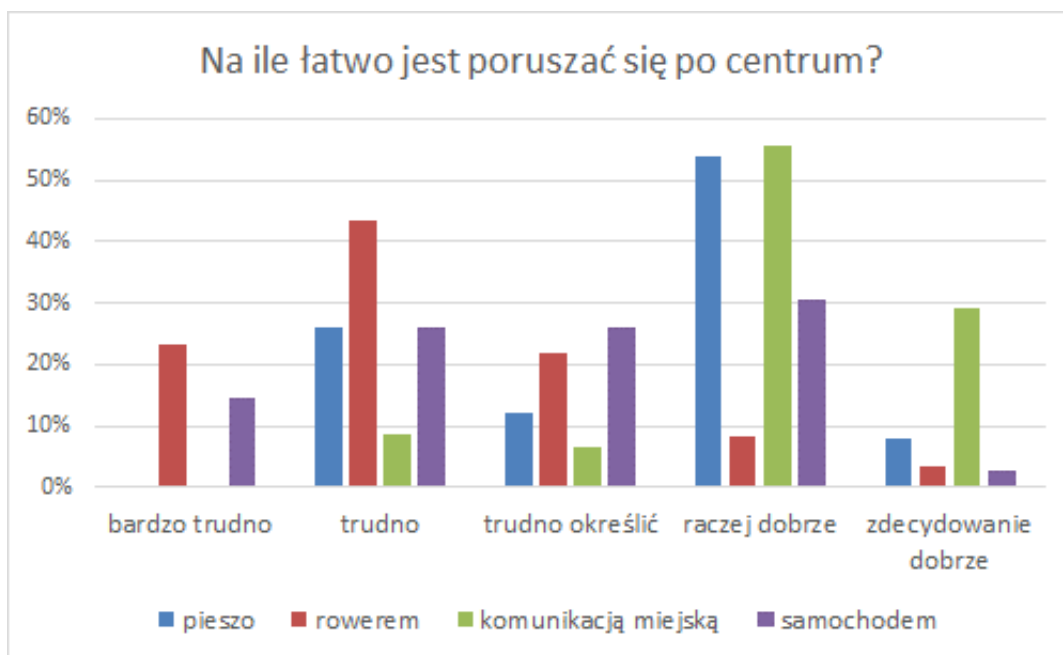
Źródło: Ankieta

Podróże do i po centrum Warszawy

Większość z badanych zadeklarowała, iż jest w centrum codziennie (35%) lub raz w tygodniu (28%). Jako główny powód wizyt w centrum badani wskazywali spotkania ze znajomymi (42%) oraz pracę w okolicy (25%). Częstym powodem było także przesiadanie się respondentów w środkach komunikacji (13%).

Głównym środkiem transportu, którym badani dostają się do centrum Warszawy jest komunikacja miejska (73%). Licznie wskazano także podróże rowerem (14%). Na dojazdy samochodem wskazało 8% badanych.

Możliwości poruszania się komunikacją miejską w centrum Warszawy zostały ocenione przez badanych jako co najmniej dobre (85%), w tym przez 35% (29% wszystkich badanych) jako bardzo dobre. Zdecydowanie słabiej wypadła ocena możliwości poruszania się pieszo, a najslabiej rowerem. Warunki poruszania się pieszo jako dobre oceniło 62% badanych, w tym jako bardzo dobre 8% respondentów. Jednocześnie problemy z poruszaniem się pieszo zdiagnozowało 26% badanych. Nikt z badanych nie wskazał, iż poruszanie się pieszo jest bardzo trudne, za to ponad połowa osób nie udzieliła odpowiedzi, co może sugerować, że rzadko lub w ogóle nie porusza się pieszo po tej okolicy. Możliwości poruszania się rowerem negatywnie oceniło ok. 67%, w tym jako bardzo trudne 23% badanych. Ocenę takiej dokonała zdecydowana większość osób, która zaznaczyła, iż do pracy najczęściej dojeżdża rowerem. Dobrze i bardzo dobrze warunki ruchu rowerowego oceniło tylko 12% respondentów. W przypadku podróży samochodem, problemy w tym zakresie zdiagnozowało 40% badanych, 26% nie potrafiło ocenić, a dobrze i bardzo dobrze warunki ruchu oceniło 33% badanych.



Wykres 4. Odpowiedź na pytanie „Jak Pani/Pan ocenia przystosowanie centrum miasta do ruchu pieszego/rowerowego/poruszania się komunikacją miejską/jazdy samochodem?”

Źródło: Ankieta

Centra lokalne i dzielnicowe

Centra lokalne to miejsca, które mają sprzyjać kontaktom społeczności lokalnej. Są to najczęściej obszary istniejącej i projektowanej koncentracji usług. Bardzo często są one tożsame z centrami dzielnic, jednak ich rola może być nieco odmienna, a skala mniejsza. Centra lokalne powinny być wydzielone poza centrami dzielnicowymi zwłaszcza w rozległych dzielnicach, które stanowią połączenie wielu niezależnych struktur przestrzennych i urbanistycznych.

Warszawa podzielona jest na 18 dzielnic. Pomimo tego, w SUIKZP Warszawy wyznaczono jedynie piętnaście centrów dzielnicowych (zabrakło centrum dzielnicy w Śródmieściu, na Pradze Północ oraz na Woli). Jako kryteria ich wyznaczania przyjęto dogodne położenie w strukturze dzielnicy lub osiedla, dobre połączenia transportowe z centrum miasta i terenami mieszkaniowymi, dobre powiązania piesze z najbliższymi osiedlami oraz istniejące już zespoły obiektów o funkcjach usługowych lub administracyjnych.

Centra zaproponowane w SUIKZP, szczególnie w dzielnicach centralnych, rzeczywiście są dobrze skomunikowane. Centra w tych dzielnicach wyznaczono bowiem na skrzyżowaniach. Często są przez to mało przyjazne ze względu na nadmierne rozmiary jezdni oraz dominujący tam hałas. Tymczasem w przestrzeniach publicznych warunki powinny sprzyjać rozmowie oraz zachęcać do przebywania w takim otoczeniu. Pod względem dostępności dla ruchu pieszego, a także przyjazności, miejsca te znacznie odbiegają od definicji przyjaznej przestrzeni publicznej.

Poza centrum miasta potrzebne są centra lokalne

Centrum lokalne nie powinno być rozległym i głośnym skrzyżowaniem

Centrum Bemowa

Przykładowo, centrum dzielnicy Bemowo zlokalizowano w rejonie skrzyżowania ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich. Komunikacja miejska jest tu dostępna – z przystanku Bemowo Ratusz odjeżdża osiem dziennych i trzy nocne linie autobusowe oraz trzy linie tramwajowe. Wzdłuż ulicy Górczewskiej, po jej północnej stronie, biegnie droga dla rowerów. W okolicy znajduje się także szereg usług oraz urzędów, w tym: urząd dzielnicy, referat paszportów urzędu wojewódzkiego, poczta, sklepy, apteka i restauracje. W pobliżu skrzyżowania umiejscowiono także siłownię plenerową.

Opis centrum Bemowa zdaje się sugerować, że obszar ten spełnia wszystkie kryteria centrum. Jednak już pierwszy rzut oka pozwala ocenić, iż nie jest to miejsce przyjazne dla pieszych. W kontekście jakości przestrzeni publicznych wypada ono bardzo słabo. Wynika to z faktu zlokalizowania go na skrzyżowaniu dwóch szerokich ulic. Górczewska to jeden z głównych ciągów komunikacyjnych dzielnic Wola i Bemowo w osi wschód-zachód. Jest to ulica o przekroju dwujezdniowym z trzema pasami ruchu dla każdej jezdni (plus dodatkowe pasy na skrzyżowaniach) oraz torami tramwajowymi między jezdniami. Ulica Powstańców Śląskich posiada dwie jezdnie po 2 pasy ruchu plus dodatkowe pasy na skrzyżowaniach. Ulice zdecydowanie zdominowały otaczającą przestrzeń. Powodują też, że w okolicach skrzyżowania ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich hałas drogowy LDWN (długookresowy średni poziom dźwięku) przekracza 75 dB tuż przy ulicy (co obejmuje także obszar siłowni plenerowej) oraz 65-75dB w odległości kilku do kilkunastu metrów od skrzyżowania³⁶. Do najbliższego większego obszaru zielonego, jakim jest dwudziestohektarowy Park Górczewska, jest ok. 1 km, tj. ok. 10 min. pieszo.

Duże skrzyżowania utrudniają ruch pieszy, w tym z/do komunikacji miejskiej



Fot. 4. Centrum Bemowa – skrzyżowanie ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich

³⁶Biuro Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy: „Mapa akustyczna m.st. Warszawy”, <http://194.30.179.123/mapaApp1/mapa?service=bos&L=pl#>, dostęp 5.09.2015.



Fot. 5. Centrum Bemowa – skrzyżowanie ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich

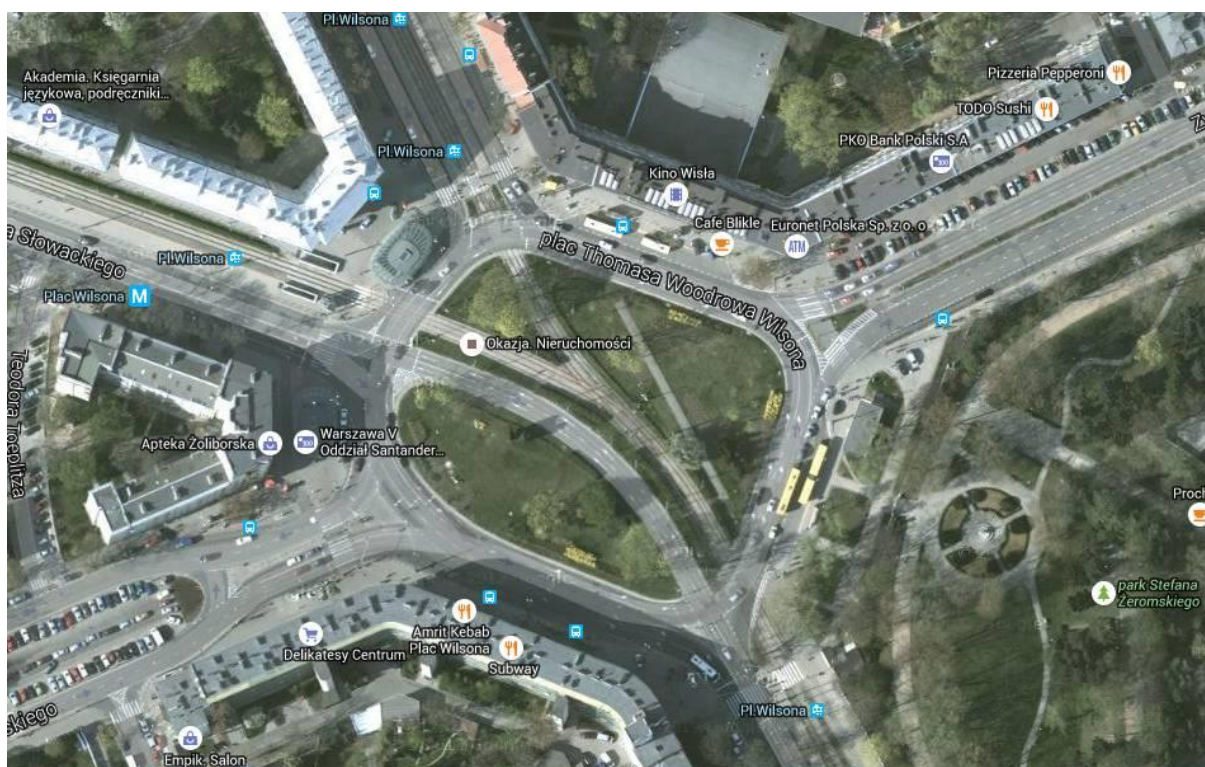
Centrum Żoliborza

Centrum dzielnicy Żoliborz zlokalizowano w rejonie placu Wilsona. Komunikacyjnie obszar jest dobrze połączony z resztą miasta. Z przystanków Plac Wilsona odjeżdża dziesięć dziennych i dwie nocne linie autobusowe oraz dwie tramwajowe. Ponadto na placu znajduje się wejście do stacji metra Plac Wilsona. Wejście do najbliższego parku im. Stefana Żeromskiego o powierzchni 6 ha możliwe jest bezpośrednio z południowo-wschodniego krańca placu. W odległości ok. 1,3 km, tj. 15 min pieszo, znajduje się kolejny park – Kępa Potocka (11 ha). Do plaży Żoliborz nad brzegiem Wisły jest ok. 2 km. Na placu znajdują się Kino Wisła, sklepy (spożywcze/drogeria/ubraniowe), apteka, bary szybkiej obsługi, cukiernia. W odległości ok. 100 metrów zlokalizowany jest Urząd Dzielnicy Żoliborz, przy którym jest stacja rowerów Veturilo.

Pomimo widocznego na pierwszy rzut oka potencjału miejsca, czytelnego układu urbanistycznego, a także dobrego położenia, plac Wilsona także nie jest dobrym przykładem przestrzeni publicznej. Dominująca jest funkcja drogowa (por. Ryc. 1). Ruch pieszy odbywa się wyłącznie wokół placu, który w większości przeznaczony został na czteropasmowe skrzyżowanie z wyspą centralną, przez którą prowadzi dodatkowa jezdnia. Każde z pięciu ramion skrzyżowania ma przekrój 4-5 pasów ruchu. Brak jest wydzielonej infrastruktury rowerowej. Cały obszar zielony wewnątrz placu jest niedostępny dla mieszkańców. Także zanieczyszczenie hałasem drogowym LDWN (długookresowy średni poziom dźwięku) wynosi tu w granicach 75 dB.

W dyskusji nad docelowym kształtem placu Wilsona przewijały się pomysły stworzenia dodatkowej przestrzeni handlowej. Problemem jest jednak również brak przestrzeni wypoczynkowej (na chodnikach, pozewężanych dodatkowo przez zatoki autobusowe, brakuje miejsca na funkcje inne niż komunikacyjna). Podobne problemy w innych miastach są rozwiązywane poprzez redystrybucję przestrzeni

na korzyść ruchu pieszego, stanowiącego równocześnie istotny element systemu transportowego, jak też umożliwiającego korzystanie z innych funkcji przestrzeni publicznej.



Ryc. 1. Centrum Żoliborza – okolice Placu Wilsona

Źródło: Mapy Google

Ciekawym przykładem może być paryski plac Republiki (place de la République), przed przebudową zorganizowany podobnie motocentrycznie jak plac Wilsona. Na placu Republiki zbiega się sześć ulic przelotowych i kilka pomniejszych. Przed przebudową 60% placu zajmowały drogi: wokół placu przebiegała jezdnia o szerokości ok. 6 pasów ruchu (na większości placu nie było oznakowania poziomego). Dodatkowo ruch samochodowy prowadzony był przez środek placu, rozcinając na pół przestrzeń zieloną, i tak dostępną jedynie po przejściu przez jezdnię. Po przebudowie proporcje uległy odwróceniu – dla samochodów pozostawiono 1/3 placu, zastępując przestrzenią publiczną jezdnię w poprzek placu oraz po jednej z jego stron. Dzięki temu zamiast wysp na morzu asfaltu powstał duży plac, do którego można dotrzeć bez potrzeby przekraczania jezdni. Przestrzeń publiczna została tym samym zespolona z przyległą zabudową.

Podobne półwyspowe rozwiązanie były i są stosowane w Londynie. Dzięki ograniczeniu powierzchni jezdni na Trafalgar Square powstał popularny plac przed muzeum. Obecnie finalizowane są prace przygotowawcze do przebudowy Old Street Roundabout, jednego z najbardziej ruchliwych skrzyżowań wchodzących w skład wewnętrznej obwodnicy Londynu. Jedno z ramion powstałego pod koniec lat sześćdziesiątych ronda (Fot. 6) zostanie zastąpione przestrzenią publiczną połączoną z wyspą na środku skrzyżowania (Ryc. 2). Przejścia podziemne zostaną zaś zastąpione/uzupełnione o naziemne. Przy okazji takich przebudów powstaje

Na rozległych skrzyżowaniach można wygospodarować większą ilość przestrzeni publicznej

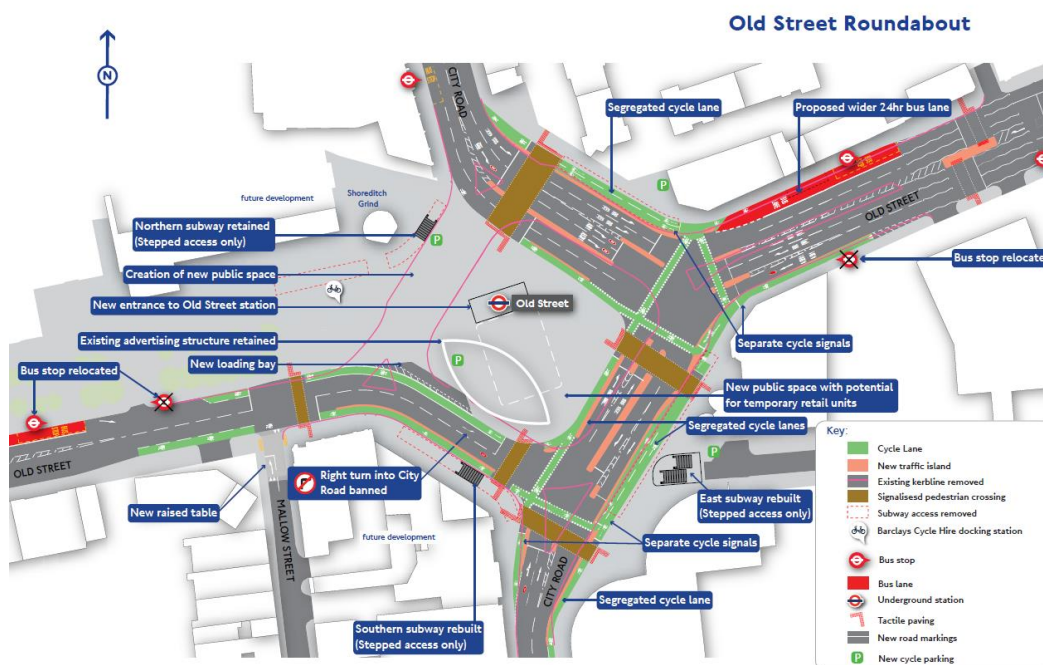
3.1. Węzły i punkty centralne - najważniejsze przestrzenie miasta

przestrzeń na infrastrukturę rowerową oraz nowe punkty usługowo-handlowe (w przypadku Old Street – nad sklepami podziemnymi).



Fot. 6. Old Street Roundabout – stan obecny

Źródło: Transport for London



Ryc. 2. Old Street Roundabout – schemat stanu docelowego

Źródło: Transport for London

Zasady kształtowania centrów lokalnych

Przytoczone przykłady warszawskich tzw. centrów dzielnic znacznie odbiegają pod względem jakości przestrzeni publicznej od standardu, jakiego należałoby oczekiwać od centrum dzielnicy. Podobnych przykładów w Warszawie można znaleźć dużo więcej. Wobec tego należy zadać pytanie, gdzie właściwie powinny się znajdować centra dzielnic w Warszawie? A także, co najważniejsze, jak powinny być kształtowane?

Poza centrami dzielnicowymi, w SUIKZP Warszawy wskazano centra lokalne, ale tylko dla Białołęki, Bielan, Ochoty³⁷ oraz Wawra. W pozostałych dzielnicach takich centrów nie zidentyfikowano.

W tym samym dokumencie wpisano generalne założenia oraz główne kierunki zmian i przekształceń centrów dzielnic i centrów lokalnych:

– kształtowanie zabudowy centrów w sposób tworzący spójną kompozycję przestrzenną, podkreślającą rangę miejsca, między innymi poprzez wprowadzanie wysokiego standardu rozwiązań architektonicznych, technicznych i materiałowych,

– uzupełnianie centrów dzielnic i centrów lokalnych zabudową wielofunkcyjną (usługową i mieszkaniową) o zwartej strukturze urbanistycznej i śródmiejskim charakterze z wytworzeniem pasaży usługowych wzdłuż ciągów ulicznych i placów;

– lokalizowanie obiektów wielofunkcyjnych z dopuszczeniem funkcji handlowej o powierzchni sprzedaży przekraczającej 2.000 m², na wskazanych w SUIKZP terenach pod warunkiem dostosowania formy architektonicznej do charakteru zabudowy śródmiejskiej (ochrona charakterystycznych struktur zabudowy);

– wykształcenie powiązań ciągami wielofunkcyjnymi pomiędzy centrami dzielnicowymi, a centrum miasta, wyposażonych w systemy transportu publicznego (metro, komunikacja tramwajowa, komunikacja autobusowa na wydzielonych pasach ruchu).

Potrzeba weryfikacji wskazanych w dokumentach miejskich centrów lokalnych skłoniła do prac nad ich nowym umiejscowieniem. W 2015 r. Stowarzyszenie Architektów Rzeczypospolitej Polskiej (SARP) przeprowadziło na zlecenie Urzędu m.st. Warszawy warsztaty. Ich celem było wskazanie miejsc, gdzie występuje potrzeba utworzenia centrów lokalnych. Ponadto rozróznilo typy centrów lokalnych (plac, skwer, ulica, zespół pawilonów, hala targowa, targowisko i policentrum, tj. kilka możliwych centrów w jednym) oraz określono modelowe scenariusze działania.

Za dobrze funkcjonujące centra lokalne uznano miejsca, które:

- łączą ludzi, budując lokalną wspólnotę,
- są współtworzone przez mieszkańców,
- są powszechnie dostępne i wielofunkcyjne,
- znajdują się w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania (do 10-15 minut spacerem),

³⁷ Jako ochockie centrum lokalne wskazano plac Zawiszy – miejsce, gdzie również można wykorzystać przykład z Old Street, pod warunkiem dociągnięcia Alej Jerozolimskich do placu i odgięcia ul. Grójeckiej przed placem. Umożliwiłoby to zastąpienie końcówki ul. Grójeckiej oraz zachodniej jezdni ronda przestrzenią publiczną.

Centra dzielnicowe powinny być łatwo dostępne transportem zbiorowym

- służą wymianie: handlowej, intelektualnej, społecznej,
- dają poczucie bezpieczeństwa swoim użytkownikom,
- mają ofertę dla różnych grup wiekowych i społecznych,
- mają przyjemną, ładną formę,
- są otwarte na eksperymentowanie i nowe rozwiązania,
- mają swój niepowtarzalny charakter, budujący lokalną tożsamość³⁸.

Efektom końcowym warsztatów jest studium centrów lokalnych oraz rekomendacje zespołu eksperckiego, by tworzyć tego typu miejsca w każdej dzielnicy. Wybrano 32 miejsca, w tym 9 zgłoszonych przez mieszkańców. Rekomendację pozytywną ze względu na położenie i stan prawny uzyskało 12 miejsc w 10 dzielnicach. Następnym krokiem mają być inwestycje pilotażowe, w ramach których każde wybrane miejsce ma uzyskać ze strony Urzędu Miasta wsparcie finansowe w wysokości ok. 5 mln zł. Do programu pilotażowego wybrano 10 miejsc w 10 dzielnicach. (Nb. jednym z kryteriów wyboru był brak planowanych inwestycji publicznych, co raz jeszcze pokazuje problem z koordynacją działań urbanistycznych i inwestycyjnych w Warszawie.) Dwa z tych miejsc (Modlińska 257 na Białołęce i Skwer „Orszy” na Mokotowie) to propozycje mieszkańców.

W przeprowadzonym na potrzeby niniejszego raportu badaniu ankietowym, 57% badanych odpowiedziało, iż uważa, że jego dzielnica nie ma centrum. Wskazuje to na dezorientację w odbieraniu struktury miasta. Problemem może być także właściwe zrozumienie, czym jest centrum dzielnicy i jakie ono powinno posiadać cechy oraz sposoby użytkowania.

Pozostałe 43% badanych, które zidentyfikowało jakieś centrum, jako główny powód udawania się do nich wskazało spotkanie ze znajomymi - 26% odpowiedzi oraz zrobienie zakupów - 25% odpowiedzi. Sprawy urzędowe załatwia w centrum dzielnicy ok. 16% respondentów. Jednocześnie zaledwie 10% wskazało, iż spędza we wskazanym przez siebie centrum swój wolny czas. Świadczy to o tym, iż centra są miejscem spotkań, ale w celu przeniesienia się w bardziej przyjazne obszary miasta, posiadające atrakcyjne miejsca do przebywania, m.in. przyjazne przestrzenie publiczne. Wskazuje to na spełnienie warunku dobrego skomunikowania tych miejsc i równoczesne braki w zakresie ich atrakcyjności.

Wyniki ankiety wskazały na problem ze zidentyfikowaniem centrum w poszczególnych dzielnicach (szczegóły w Tab. 1). Pokazały także, jak różny jest odbiór różnych dzielnic. Pojawiły się też komentarze wskazujące na problemy ze zdefiniowaniem pojęcia centrum dzielnicowego i lokalnego.

Wnioski i zestawienie

Podsumowując, należy podkreślić, iż próba, na której przeprowadzono badanie, nie jest wystarczająco duża, aby mogła przedstawić pełny obraz problemu. Niewątpliwie jednak sygnalizuje, że przestrzeń Warszawy jest trudna do odczytania. W tym celu konieczne jest zintensyfikowanie prac nad ustaleniem tożsamości dzielnic, uczytelnieniem ich struktury oraz poprawą jakości przestrzeni publicznej, w tym udostępnieniem przestrzeni pieszym oraz rowerzystom. Atrakcyjna przestrzeń dla niezmotoryzowanych jest potrzebna zarówno

Centra lokalne powinny być łatwo dostępne pieszo i zachęcać do interakcji

³⁸ Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów RP: „Warszawskie Centra Lokalne”, <http://sarp.warszawa.pl/warsztaty/warszawskie-centra-lokalne/>, dostęp 19.10.2015.

Czytelna
struktura
i atrakcyjna
przestrzeń,
w tym
liniowa,
przyciągają
ludzi

w potencjalnych centrach jak i na trasach je łączących, co powinno być brane pod uwagę szczególnie podczas prac nad infrastrukturą komunikacyjną. Istotne jest także nadawanie miejscom tożsamości i konsekwentna ich promocja poprzez stworzenie warunków i zachęcanie do przebywania w danych miejscach.

W tabeli poniżej zestawiono centra dzielnicowe i lokalne wskazywane w dokumentach miasta (SUiKZP), odpowiedziach mieszkańców (wspomniane powyżej badanie ankietowe) oraz na warsztatach SARP. Widoczne są znaczące rozbieżności. W związku z powyższym konieczna wydaje się dogłębna analiza problemu. Istotne wydaje się przeprowadzenie badania na temat identyfikacji centrów lokalnych przez mieszkańców na większą skalę niż w niniejszym raporcie. Wyniki takiej analizy oraz warsztatów SARP powinny zostać uwzględnione przy zmianie SUiKZP Warszawy. Należy także uaktualnić definicję centrów w dokumentach Warszawy, uwzględniając wyniki warsztatów oraz doświadczenia zdobyte od czasu uchwalenia Studium.

Równocześnie należy uaktualnić zapisy dokumentów strategicznych i planistycznych, które utrudniają powstanie i funkcjonowanie centrów dzielnicowych i lokalnych. Studium powinno zostać uzupełnione o trasy piesze pełniące funkcje nie tylko komunikacyjne, lecz również rekreacyjne, handlowe, usługowe i społeczne. Trasy te powinny zapewniać wysoką jakość przestrzeni, atrakcyjne warunki poruszania się pieszych, dostępność komunikacją publiczną, oraz łączyć punkty zainteresowania (zarówno komercyjne jak i niekomercyjne). Takie podejście zostało przyjęte np. w Wiedniu, gdzie realizowany jest system ciągów pieszych prowadzących przez miasto (o czym wspomniano w podrozdziale 2.2). Kwestie te powinny zostać odpowiednio naświetlone w PZP, strategii rozwoju miasta, oraz – przede wszystkim – planach i projektach inwestycyjnych. Ruch pieszy (w połączeniu z transportem zbiorowym i ruchem rowerowym) powinien być traktowany jako zasadniczy element miejskiego systemu transportowego – ale też gospodarczego.

Z tego względu należy przemyśleć długofalowe skutki promowania w dokumentach planistycznych budowy poza przestrzeniami publicznymi (np. deptakami) wielkopowierzchniowych zamkniętych centrów handlowych, ukierunkowanych na klientów przybywających innymi środkami transportu niż pieszo, w tym zwłaszcza samochodami. Promowanie motocentrycznego modelu handlu podwójnie utrudnia stworzenie atrakcyjnych wielofunkcyjnych przestrzeni publicznych. Z jednej strony pojawiają się problemy z zapewnieniem atrakcyjnej oferty handlowej. Z drugiej strony, wygenerowane przez centra handlowe dodatkowe podróże samochodowe pogarszają warunki ruchu pieszego i zniechęcają do przebywania w przestrzeni publicznej, zwłaszcza gdy miasto próbuje dopasować podaż infrastruktury drogowej do popytu.

Przestrzenie
publiczne
powinny być
elementem
polityki
rozwoju
ruchu
pieszego

Tabela 1. Centra lokalne i dzielnicowe w Warszawie.

#	Dzielnica	Centrum dzielnicę wskazane w SUIKZP	Centrum dzielnicę – wyniki ankiety	Centrum dzielnicę wskazane w Strategii rozwoju miasta	Centra lokalne wskazane w SUIKZP	Centra lokalne zaproponowane przez zespół SARP ³⁹
1	Bemowo	rejon ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich	brak centrum	rejon ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich	-	klub Karuzela - rejon ul. Konarskiego, Hala Wola - przy skrzyżowaniu Człuchowskiej i Powst. Śląskich.
2	Białołęka	rejon ul. Światowida i Modlińskiej	brak centrum (ewentualnie plac przed Tesco i Piotrem i Pawłem lub urząd dzielnicy)	rejon ul. Światowida i Modlińskiej	rejon Annapola, rejon Trasy Mostu Północnego	Urząd Dzielnicy Białołęka (ul. Światowida/Modlińska), Magiczna, Modlińska 257
3	Bielany	rejon ul. Marymonckiej, Słowackiego i Trasy AK, tzw. serek bielański	brak centrum	rejon ul. Marymonckiej, Słowackiego i Trasy AK, tzw. serek bielański	rejon Trasy Mostu Północnego	osiedle Chomiczówka - w rejonie ul. Kwitnącej, Nerudy i Conrada, Stare Bielany - przy ul. Kasprowicza przy stacji metra Stare Bielany
4	Mokotów	rejon Dworca Południowego	brak centrum (ew. skwer „Orszy”, przestrzeń przy Sadyba Best Mall, Rakowiecka, Niepodległości, Madalińskiego, Puławska, galeria Mokotów)	rejon Dworca Południowego	-	Gotarda, przy Domu Kultury KADR, ul. Podchorążych, skwer Broniewskiego „Orszy”

³⁹ Katarzyna Szeniawska, „Warszawskie Centra Lokalne. Są wstępne lokalizacje [relacja]”, <http://warszawa.ngo.pl/wiadomosc/1641168.html>, dostęp 2015-06-10.

3. Przestrzeń publiczna w Warszawie

#	Dzielnica	Centrum dzielnicy wskazane w SUiKZP	Centrum dzielnicy – wyniki ankiety	Centrum dzielnicy wskazane w <i>Strategii rozwoju miasta</i>	Centra lokalne wskazane w SUiKZP	Centra lokalne zaproponowane przez zespół SARP
5	Ochota	plac Narutowicza	brak centrum (ewentualnie plac Narutowicza i Filtrowa)	-	plac Zawiszy	Mołdawska - przy skrzyżowaniu Raclawickiej i Mołdawskiej
6	Praga-Południe	rejon ronda Wiatraczna	rondo Wiatraczna	rejon ronda Wiatraczna	-	Kinowa, Przyczółek Grochowski
7	Praga-Północ	-	okolice placu Wileńskiego, okolice ulicy Żąbkowskiej	-	-	Bazar Różyckiego przy Kawęczyńskiej, Kawęczyńska, Plac Hallera
8	Rembertów	rejon ul. Wieczorkiewicza i Strażackiej	brak centrum	rejon ul. Wieczorkiewicza i Strażackiej	-	rejon al Chruściela i Paderewskiego
9	Śródmieście	-	plac Defilad	-	-	
10	Targówek	rejon ul. Św. Wincentego, Malborskiej i Głębockiej	park Bródnowski, skrzyżowanie Kondratowicza – Świętego Wincentego	rejon ul. Św. Wincentego, Malborskiej i Głębockiej	-	Kondratowicza, Siarczana, targowisko Trocka
11	Ursus	rejon ul. Warszawskiej i Jagielly	brak centrum	rejon ul. Warszawskiej i Jagielly	-	Niedźwiadek - przy skrzyżowaniu ulic Wojciechowskiego i Orłąt Lwowskich
12	Ursynów	rejon al. KEN przy stacji Imielin	okolice Metra Imielin	rejon al. KEN przy stacji Imielin	-	rejon ul. Nugat

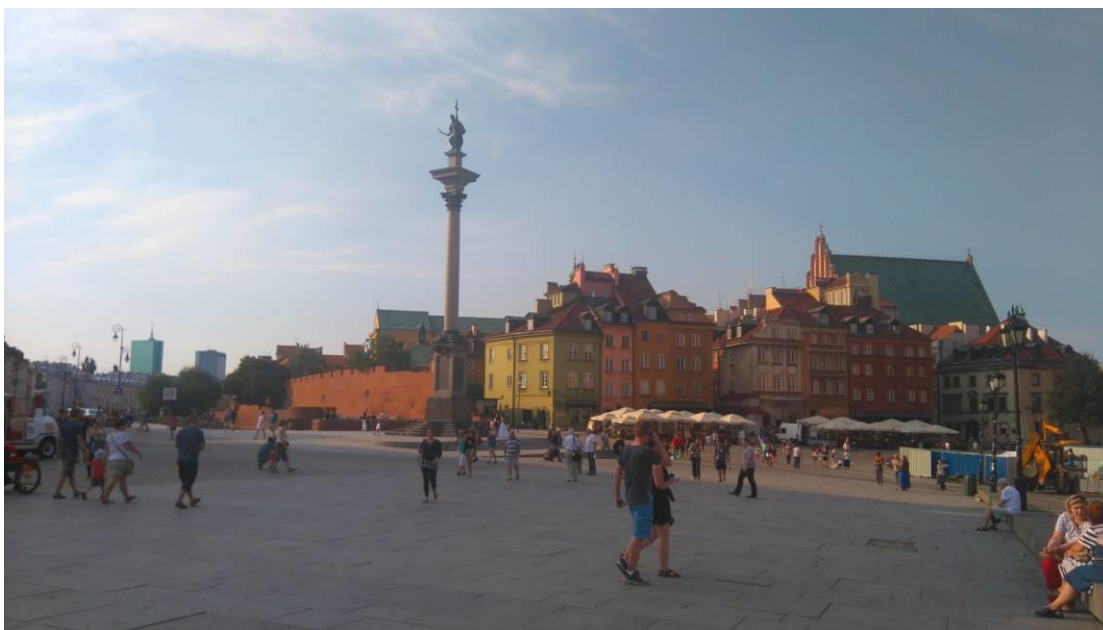
3.1. Węzły i punkty centralne - najważniejsze przestrzenie miasta

#	Dzielnica	Centrum dzielnicy wskazane w SUIKZP	Centrum dzielnicy – wyniki ankiety	Centrum dzielnicy wskazane w Strategii rozwoju miasta	Centra lokalne wskazane w SUIKZP	Centra lokalne zaproponowane przez zespół SARP
13	Wawer	rejon ul. Żegańskiej i Patriotów	brak centrum (ewentualnie rondo przy ul. Pożaryskiego)	rejon ul. Żegańskiej i Patriotów	Falenica, Radość	rejon stacji Falenica i ul. Walcowniczej, Międzyzlesie
14	Wesoła	rejon ul. Praskiego Pułku i Armii Krajowej	brak centrum	rejon ul. Praskiego Pułku i Armii Krajowej	-	centrum - przy ul. 1 Praskiego Pułku
15	Wilanów	rejon ul. Przyczółkowej, Wilanowskiej i Vogla	-	rejon ul. Przyczółkowej, Wilanowskiej i Vogla	-	Nałęczowska - przy skrzyżowaniu Nałęczowskiej i Sobieskiego.
16	Włochy	rejon ul. Popularnej i Al. Jerozolimskich	brak centrum (ewentualnie Park Kombatantów)	rejon ul. Popularnej i Alej Jerozolimskich	-	stacja PKP Włochy - Popularna/Chrobrego oraz Globusowa, Ogrody Kosmosu
17	Wola	-	brak centrum	-	-	rejon skrzyżowania ulic Górczewskiej i Olbrachta, rejon skrzyżowania ul. Redutowej i Olbrachta
18	Żoliborz	rejon placu Wilsona	plac Wilsona (ewentualnie plac Inwalidów)	rejon ul. Marymonckiej, Słowackiego i Trasy AK	-	plac Grunwaldzki, Hala Marymoncka - na skrzyżowaniu ul. Słowackiego i Popiełuszki

3.2. Estetyka i atrakcyjność przestrzeni

Postrzeganie przestrzeni

Krajobraz i przestrzenie miejskie powinny być nie tylko funkcjonalne, ale też estetyczne. Jakość i estetyka przestrzeni publicznych mają znaczenie kulturotwórcze, gospodarcze i społeczne. Na estetykę miejsca wpływa szereg elementów m.in. mała architektura, zieleń, ikonografia. Estetyczna przestrzeń, aby pełnić funkcje przestrzeni publicznej, musi być jednak przede wszystkim przyjazna. Badanie ankietowe wskazało jako główne wyznaczniki przyjazności obecność zieleni i drzew (25% odpowiedzi), dużo miejsc do kontaktów z innymi ludźmi, miejsc spotkań (np. kawiarni, ogródków piwnych - 22% odpowiedzi) oraz zachowaną estetykę przestrzeni (brak chaotycznych reklam, proste i szerokie chodniki, czyste ulice, zadbane elewacje budynków itp.). Istotnym wyznacznikiem atrakcyjności jest też dostępność, zwłaszcza rowerowa i piesza (brak barier w przestrzeni w postaci np. tras szybkiego ruchu, murów, płotów - 18% odpowiedzi).



Fot. 7. Plac Zamkowy od strony Krakowskiego Przedmieścia

Roślinność
(w tym
drzewa)
stanowi
kluczowy
element
przyjaznej
przestrzeni

Pomimo, iż tylko 25% respondentów wskazało zieleń jako najważniejszą w kreowaniu przyjazności miejsca, to właśnie tereny zieleni, parków oraz nabrzeża Wisły (Fot. 8) wskazano w sumie w 54% przypadków jako przykłady najbardziej przyjaznych miejsc w Warszawie. 16% odpowiedzi wskazywało plaże i tereny nad Wisłą (Fot. 9), a po 15% na Park Skaryszewski na Pradze i Pole Mokotowskie. Wymieniono także inne parki, lasy i skwery w całym mieście. Wśród odpowiedzi pojawiła się także taka, która wskazywała na cmentarze. Ponadto wysoko oceniono Saską Kępe, szczególnie w okolicach ulicy Francuskiej, oraz Krakowskie Przedmieście z Nowym Światem (Fot. 7) i Żoliborz. Wspólnym elementem większości spośród tych obszarów jest brak ruchu samochodowego lub znaczące ograniczenie jego natężenia i/lub prędkości.



Fot. 8. Bulwar po prawej stronie Wisły – okolice Starego Miasta



Fot. 9. Plaża po lewej stronie Wisły – okolice mostu Poniańskiego

Co ciekawe, dużo wskazań miały różne miejsca na Pradze. Praga była wymieniana niemal równie często wśród miejsc najbardziej przyjaznych jak i tych najmniej przyjaznych (po ok. 14% wszystkich odpowiedzi). Świadczy to o zmianach, jakie zachodzą w dzielnicy. Jeszcze kilka lat temu dzielnica ta kojarzona była przede wszystkim z negatywnymi odczuciami i mało przyjaznymi miejscami.

W badaniu jako inne mało przyjazne miejsca wymieniono okolice placu Defilad oraz ul. Marszałkowską, w tym szczególnie przejścia podziemne, oraz okolice Dworca Centralnego (ok. 12% badanych). Ponadto często wskazywano Białołękę (9%) oraz okolice wszystkich dużych arterii komunikacyjnych w mieście, w tym Wisłostradę, obwodnice i skrzyżowania (ok. 12%). Wśród obszarów,

Przejścia podziemne, duże skrzyżowania i drogi z szerokimi jezdniami odbierane są jako najmniej przyjazne przestrzenie

zdaniem respondentów mało przyjaznych, które pojawiły się więcej niż raz, wymieniono Plac Bankowy, Krakowskie Przedmieście ze Starym Miastem oraz Służewiec.

W uzasadnieniach dla postrzegania tych przestrzeni jako nieatrakcyjnych wskazywano zły dostęp dla pieszych, w tym bariery architektoniczne i duże odległości do pokonywania, hałas, brak infrastruktury rowerowej oraz brak lokalizacji usług. Wśród odpowiedzi pojawiło się także wiele takich, w których respondenci stwierdzali, iż trudno im dokonać uzasadnienia negatywnej oceny.

Grodzenie miasta przez miasto

Ważnymi elementami w przestrzeni są mała architektura i ikonografia. Warto też spojrzeć na element przestrzeni publicznej jakim jest sposób wygradzania przestrzeni i jego odbiór przez użytkowników. W dyskusji dość często pojawia się bowiem krytyka dzielenia przestrzeni na skutek grodzenia terenów prywatnych, rzadziej zaś podejmowany jest temat grodzenia miasta przez władze miasta.

Słupki (pierwotnie stosowane równoległe białe-czerwone w wariacie chudym i grubym, zielone oraz „syrenki” – obecnie sukcesywnie zastępowane wklęsłymi – czarnymi lub szarymi) mają powstrzymać kierowców nie respektujących przepisów i zawłaszczających przestrzeń przeznaczoną dla pieszych. Jako elementy punktowe są dobrym kompromisem między swobodą ruchu pieszego i ochroną przestrzeni przeznaczonej dla pieszych. Czarne słupki nie ingerują też przesadnie w estetykę otoczenia.

Równocześnie jednak masowo stosowane są ogrodzenia stwarzające wrażenie prób zamknięcia pieszych w klatce. Metalowe płoty ustawiane wzdłuż jezdni, wiat przystankowych i dróg dla rowerów czy między jezdniami są nie tylko nieestetyczne, ale i niebezpieczne. Płoty wzdłuż jezdni uniemożliwiają ewakuację pieszego. Dodatkowo, w najpopularniejszym modelu płotów występują ostre krawędzie na metalowych profilach między segmentami. Choć tego typu ogrodzenia są gdzieś przydatne, w Warszawie są one od dłuższego czasu zdecydowanie nadużywane. Skutkuje to nie tylko oszczędzeniem przestrzeni publicznych, lecz również pogorszeniem warunków ruchu pieszego.

Jak słusznie zauważono w projekcie warszawskich standardów pieszych (rozdziale dotyczącym narzędzi realizacji polityki rozwoju transportu pieszego) – miasto powinno „w miarę możliwości zapewniać swobodne przemieszczanie się pieszych w poprzek ulicy”. Takie podejście stosowane jest np. w Londynie, gdzie dawne barierki, np. na wysepkach między jezdniami, są rozbierane. W 2007 r. przyjęto, że domyślnym rozwiązaniem powinno być niestosowanie barierek, a wcześniej zainstalowane będą sukcesywnie usuwane. W 2009 r. postanowiono, że 60 ze 198 km barierek powinno zostać usunięte do końca 2010 r., tak by infrastruktura zachęcała, a nie zniechęcała do korzystania z przyjaznych dla środowiska miejskiego środków transportu⁴⁰. Na początku 2014 r. usunięto już 83 km i zaplanowano usunięcie kolejnych 30-40 km.

Jak zauważono w sprawozdaniu dla Komisji Transportu Rady Miasta, piesi wciskani między barierki są traktowani jak bydło. Zwrócono też uwagę, że barierki

W Warszawie stanowczo nadużywane są płoty i barierki utrudniające ruch pieszy

W Londynie zlikwidowano już ok. 100 km barierek

⁴⁰ Transport for London: “Guardrail Removal Programme”, 24.02.2009, <http://content.tfl.gov.uk/Item09-Guardrail-Removal-Programme.pdf>, dostęp 2.11.2015 r.

zwiększają ryzyko poważnego wypadku z udziałem rowerzystów, jeżeli takowy zostanie na nią wepchnięty. Komitet dzielnicy Westminster w 2013 r. rekomendował dalszą likwidację barierek i budowę azyli rozdzielających kierunki ruchu na jezdniach, by ułatwić przechodzenie poza przejściami⁴¹. Podobne programy zostały przyjęte na poziomie poszczególnych dzielnic (por. Fot. 10) oraz w innych miastach, o ile zbędne barierki były w ogóle stawiane.



Fot. 10. Barierka oznaczona do usunięcia w Londynie

Źródło: Scott Martin, Wikipedia, CC-BY-SA-3.0

W przeprowadzonej w Wiedniu ankiecie niemal $\frac{3}{4}$ mieszkańców wskazało łatwość poruszania się jako czynnik motywujący ich do chodzenia pieszo. Taki sam odsetek czuje się zmotywowany do chodzenia przyjazną przestrzenią. Oznacza to, że $\frac{3}{4}$ respondentów nie chciałoby chodzić w warunkach, gdzie są zmuszeni poruszać się między ogrodzeniami. Stolica Austrii ogranicza tym samym tworzenie barier do minimum (por. Fot. 11). Tymczasem w Warszawie płyty są regularnie wykorzystywane do maskowania błędów popełnionych przy planowaniu i budowie tras komunikacyjnych (niezapewnienie odpowiedniej liczby połączeń pieszych, stosowanie zbyt szerokich jezdni) i utrudniania ruchu pieszego⁴².

**Barierki
służą
maskowaniu
braków
w układzie
tras pieszych**

⁴¹ London Assembly Transport Committee – Pedestrian Safety: “Written Submissions”, 9.01.2014, <https://www.london.gov.uk/sites/default/files/Pedestrian%20Safety%20written%20submissions%20complete.pdf>, dostęp 2.11.2015.

⁴² Ciekawym przykładem jest plac Powstańców Warszawy, gdzie obszar wskazany jako przestrzeń publiczna na środku placu został niemal w całości odgradzony od otoczenia przy pomocy metalowego łańcucha, uniemożliwiając dostęp np. od strony ulicy Świętokrzyskiej.



Fot. 11. Przystanek w Wiedniu - barierki ograniczono do miejsca, gdzie zapewniają widoczność osób wychodzących zza wiaty
Źródło: Maciej Sulmicki

Rola konkursów w kreowaniu przestrzeni publicznej

Fundamentem kształtowania przyjaznej i estetycznej przestrzeni publicznej jest czytelna struktura miasta, z zachowanymi proporcjami pomiędzy jego poszczególnymi elementami, w tym zabudową, infrastrukturą komunikacyjną oraz terenami zielonymi. Istotną rolę odgrywa też jakość architektury, która może być elementem integrującym, jak też okaleczającym przestrzeń.

Jakość architektury nie zależy jednak wyłącznie od władz, ale także projektantów. Zarówno niedopasowane do otoczenia sztampe budynki, jak i nazbyt indywidualne dzieła nierzadko zaburzają ład przestrzenny. W związku z tym działalność władz i projektantów w tym zakresie powinna zostać połączona poprzez stosowanie odpowiednich mechanizmów, np. konkursów architektonicznych i urbanistycznych.

Konkursy architektoniczne służą kształtowaniu świadomości społecznej w zakresie estetyki i kształtowania przestrzeni. Dodatkowo, jeżeli ich wyniki są wykorzystywane w praktyce, pozwalają przeciwdziałać chaosowi przestrzennemu. Konkursy powinny być stosowane możliwie szeroko, w tym zwłaszcza w odniesieniu kluczowych publicznych inwestycji w mieście. Powinny być

Konkursy mogą zapobiec chaosowi przestrzennemu, o ile ich wyniki są wdrażane w praktyce

przeprowadzane przy współudziale mieszkańców oraz aktywnej roli władz miejskich, by świadomie kreować oraz realizować wizję rozwoju miasta. Często stosowaną praktyką jest zaproszenie autora zwycięskiej pracy konkursowej do negocjacji na wykonanie opracowania projektowego o charakterze realizacyjnym, w trybie negocjacji bez ogłoszenia lub w trybie zamówienia z wolnej ręki.

Wśród zalet konkursu można wymienić:

- wariantowe propozycje rozwiązań problemów w danym miejscu (pod warunkiem odpowiedniego określenia warunków wyjściowych),
- udział w konkursie zarówno uznanych architektów i urbanistów, jak i młodych twórców (brak konieczności ograniczenia udziału podmiotów nieposiadających doświadczenia),
- dostęp do fachowych opinii sądu konkursowego,
- wymierne oszczędności poprzez uzyskanie możliwości wyboru najodpowiedniejszego i ekonomicznie racjonalnego wariantu spośród kilku rozwiązań.

W Warszawie od 2005 r. do sierpnia 2015 r. zorganizowano 82 konkursy architektoniczne, architektoniczno-urbanistyczne lub urbanistyczne. Spośród nich 37 zostało zorganizowane przez Urząd m.st. Warszawy i jednostki podległe, w tym ok. 1/3 dotyczyło przestrzeni publicznych lub półpublicznych⁴³. W 2012 r. przeprowadzono konkurs na koncepcję zagospodarowania przestrzennego placu Narutowicza, a w 2014 r. zorganizowano trzy kolejne: na opracowanie koncepcji zagospodarowania części terenów przemysłowych Targówka Fabrycznego, na opracowanie koncepcji modernizacji Placu Małachowskiego oraz na koncepcję zagospodarowania otoczenia Warszawskiego Pawilonu Architektury ZODIAK. Wcześniej organizowano m.in. konkursy na przekształcenie placu Trzech Krzyży, Portu i Cypla Czerniakowskiego (2010), lewobrzeżnego bulwaru Wisły, kompleksu Muzeum Wojska Polskiego w Cytadeli (2009), placu Grzybowskiego, otoczenia Stadionu Narodowego (2008), parku Kazimierzowskiego przy Browarnej oraz pl. Bankowego, pl. Teatralnego i ulicy Senatorskiej (2007).

Pomimo że konkurs jest wartościowym narzędziem uzyskania korzystnych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych, nie jest on popularny przy kreowaniu przestrzeni publicznych w Warszawie. Co więcej wyniki już przeprowadzonych konkursów nie są wykorzystywane. W większości przypadków pozostają one pomysłami na papierze. Spośród wyżej wymienionych, jedynie bulwar nadwiślański i plac Grzybowski doczekały się realizacji. W niektórych przypadkach problemem jest również stawianie niespójnych wymagań wyjściowych, np. założenie że ma powstać atrakcyjna przestrzeń publiczna, a równocześnie mają zostać zachowane w tym samym stopniu funkcje samochodowe. (Przykładem takiego podejścia był wymóg zachowania sześciopasmowego przekroju ulicy Grójeckiej w konkursie na koncepcję placu Narutowicza.)

Konkursy pozwalają na wybór najlepszego w danym miejscu rozwiązania, o ile odpowiednio określone zostały warunki wyjściowe

Miasto rzadko wykorzystuje wyniki organizowanych przez siebie konkursów

W niektórych konkursach widoczny jest brak koordynacji w podejściu do przestrzeni miejskiej

⁴³ Lista konkursów zorganizowanych od 2005 roku do sierpnia 2015 roku na terenie Warszawy znajduje się w załączniku nr 2.

Konkurs na najlepszą przestrzeń publiczną

Elementem kreowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych jest ich promocja. Przestrzenie warszawskie nie są szczególnie promowane. Warszawa rzadko zgłasza swoje projekty do corocznego konkursu na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w Polsce organizowanym przez Towarzystwo Urbanistów Polskich we współpracy ze Związkiem Miast Polskich, przy wsparciu Banku Gospodarstwa Krajowego. Jeszcze rządziej otrzymuje jakiegokolwiek wyróżnienia w tym konkursie.

Żaden projekt z Warszawy nie wygrał w konkursie na najlepszą przestrzeń publiczną

W dziewięciu dotychczas odbytych edycjach konkursu Warszawa nigdy nie otrzymała nagrody głównej. Jednak w kolejnych edycjach projekty warszawskie pojawiały się i były nominowane do drugich edycji (etapów). W ciągu ostatnich sześciu lat nominację do drugiej edycji przeszło 6 projektów: plac Grzybowski oraz Skwer im. Bohdana Wodiczki (2011), plac Szembeka (2013), Skwer Wolnego Słowa z Memoriałem Wolnego Słowa⁴⁴ (2014), Ogród Krasińskich oraz Fort Bema (2015).

Konkurs jest doskonałą okazją do pochwalenia się osiągnięciami w zakresie tworzenia przestrzeni publicznych, służy też edukacji. Podstawowym celem konkursu jest bowiem kształtowanie nowoczesnego wizerunku kraju poprzez propagowanie najlepiej zrealizowanych przedsięwzięć urbanistyczno-architektonicznych, utrzymanych na poziomie jakościowym nie odbiegającym od światowych standardów.

Promocji i podniesieniu atrakcyjności przestrzeni publicznej służą też wydarzenia kulturalne i różnorakie imprezy. W Warszawie wydarzenia w przestrzeni miejskiej sprowadzają się w dużej mierze do imprez związanych z obchodami świąt narodowych i są skoncentrowane przede wszystkim na placu Zamkowym oraz placu Piłsudskiego oraz w okolicach fontann na Podzamczu. Pomimo pozytywnych zmian w tym obszarze (np. wydarzenia lokalne organizowane na poszczególnych ulicach), potencjał miasta jest nadal wykorzystywany w niewielkim stopniu.

3.3. Percepcja, tożsamość i funkcjonalność przestrzeni publicznych

Tożsamość przestrzeni oznacza fizyczne odzwierciedlenie charakteru, historii i tradycji miasta oraz jego mieszkańców, tak by odróżnić je od innych miejsc i zbiorowości. Jest to utrudnione w przypadku miasta odbudowanego, gdzie na oryginalny przekaz historii nakłada się struktura miejska powstała podczas odbudowy⁴⁵.

Doskonałym przykładem miasta z odzyskaną tożsamością jest Warszawa. Z tego względu architekci, urbaniści czy też inni projektanci pracujący w stolicy, powinni wykazywać się szczególną wrażliwością oraz znajomością historii miasta.

⁴⁴ W edycji 2014 r. projekt Skwer Wolnego Słowa z Memoriałem Wolnego Słowa został zgłoszony do konkursu przez jednego z członków TUP - mieszkańca Warszawy. Następnie organizatorzy poprosili Zarząd Terenów Publicznych o uzupełnienie dokumentacji, zgodnie z regulaminem konkursu. Niestety, dokumenty nie zostały uzupełnione.

⁴⁵ *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, pod red. Justyny Martyniuk-Pęczak i Piotr Lorensa, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010, s. 11-12

Być może dobrym zwyczajem byłoby, aby w specyfikacjach przetargowych znajdowały się klauzule podkreślające potrzebę uszanowania historii.

Aby przestrzeń posiadała odpowiednią wartość dla mieszkańców, poza swoją tożsamością musi cechować się także odpowiednią jakością i wyposażeniem (np. w miejsca do siedzenia – choćby ławki czy schody). Wyznacznikiem sukcesu jest sytuacja, w której w powstałej przestrzeni publicznej ludzie chcą przebywać i spotykać się ze sobą oraz budować relacje. Przestrzeń powinna być tak urządzona, aby była przyjazna dla ludzi, zachęcała do przebywania w niej, chodzenia pieszo lub jazdy rowerem (czyli w sposób nie utrudniający kontaktów międzyludzkich), a także do spotkań z innymi ludźmi. Tym samym jednym z wskaźników jakości przestrzeni jest natężenie ruchu pieszego i rowerowego – powinno ono być mierzone również pod kątem efektywności realizacji polityki transportowej i dopasowania stosowanych rozwiązań do potrzeb.

O jakości przestrzeni decyduje również szereg elementów, które często utożsamia się jedynie z tłem, np. jakość nawierzchni (zarówno pod względem estetyki jak i funkcjonalności), jakość otaczającego ją krajobrazu, poziom hałasu. Podczas badania ankietowanego starano się ustalić, jakie elementy najbardziej przeszkadzają w przestrzeni w centrum Warszawy. Jak się okazało dla 30% respondentów było to nieodpowiednie zagospodarowanie przestrzeni (reklamy, złe parkowanie, wąskie chodniki), dla 19% za duży ruch samochodowy, a dla 11% brak zieleni. Ponadto 9% badanych wskazało zaniedbane kamienice i budynki oraz hałas.

W Warszawie widoczna jest niekonsekwencja w stosowaniu polityki przestrzennej oraz niska waga przywiązywana do estetyki i funkcjonalności (wspominana już sektorowość podejścia). Powoduje to, iż występują miejsca, które pomimo ciekawego otoczenia architektonicznego i dobrej skali przestrzeni nie są przyjazne ani dla pieszych, ani dla rowerzystów, ani – wbrew pozorom - dla kierowców samochodów. Poza jakością istotna jest bowiem ilość – czyli to, jaka część przestrzeni zostanie przeznaczona dla jakiej grupy użytkowników. W przypadku przestrzeni liniowej zasadnicze znaczenie ma szerokość ciągów pieszych oraz ich atrakcyjność/przyjazność.

Podział przestrzeni i szerokość chodnika

Dobrym przykładem niewykorzystanego potencjału jest śródmiejska ulica Lwowska, położona przy placu Politechniki i wyposażona w punkty handlowo-usługowe (Fot. 12 i 13). Dla pieszych przeznaczono resztkę chodnika między ścianą a maskami zaparkowanych samochodów, kierowcy z kolei często blokują ulicę, czekając aż inny kierowca wymanewruje z miejsca parkingowego. Rowerzyści są w niewiele lepszej sytuacji – mogą czasem ominąć stojący samochód, lecz nie mogą korzystać z ulicy w obu kierunkach i nie dysponując ani jednym miejscem do parkowania (stojakiem). Znamienny jest podział przestrzeni mierzony w przekroju ulicy: dla samochodów przeznaczono w tym wypadku ponad 81% całości, pozostawiając dla pieszych niecałe 19% (Ryc. 3). Podobne proporcje występują na przebiegającej obok ul. Śniadeckich i na wielu innych ulicach w mieście.

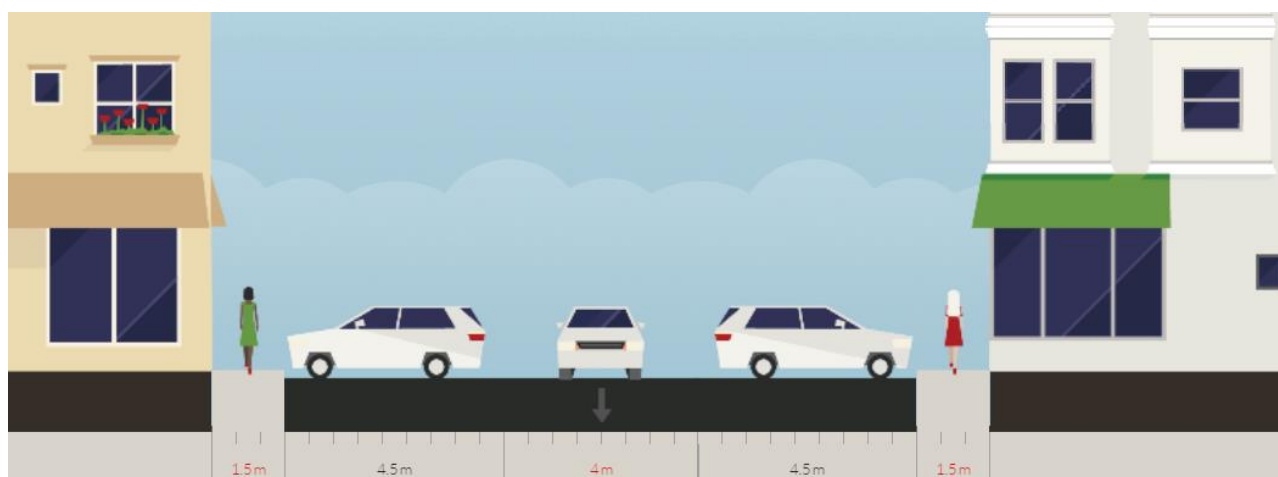
Ruch pieszy powinien być regularnie (np. automatycznie) mierzony, by móc dobrać działania i ocenić ich skuteczność

Przestrzeń publiczna powinna pozwalać swobodnie poruszać się pieszo (nie tylko pojedynczym osobom)

Ponad 80% przestrzeni na śródmiejskiej ulicy Lwowskiej przeznaczone jest dla samochodów



Fot. 12 i 13. Jezdnia i chodnik ulicy Lwowskiej



Ryc. 3. Podział przestrzeni na ul. Lwowskiej⁴⁶

Taki sam podział przestrzeni (niecałe 20% na ruch pieszy i zielen, 80% na jezdnię i miejsca parkingowe) występuje w ponadsześćdziesięciometrowym pasie drogowym al. Jana Pawła II między Sienną i Złotą. Według deklaracji miasta proporcje te mają ulec zmianie dzięki ograniczeniu przekroju jezdni na rzecz szpalerów drzew i infrastruktury rowerowej. Korzystnym przykładem poprawy proporcji jest ulica Świętokrzyska (między Nowym Światem a Marszałkowską), gdzie dla pieszych przeznaczono ok. połowy przestrzeni, zdecydowanie poprawiając sytuację względem stanu sprzed przebudowy (choć zabrakło osadzonych na stałe drzew). Pozostaje jednak bardzo duża liczba ulic, których potencjał jako przestrzeni publicznych jest niewykorzystywany. Przykładowo 20% przestrzeni dla pieszych i 0% dla zieleni występuje nadal na ulicy Kruczej (przekrój między Nowogrodzką a Al. Jerozolimskimi), Alejach Jerozolimskich (między rondem de Gaulle'a a Kruczą), czy na ul. Bagatela (między pl. Unii Lubelskiej a Flory) – bardzo szerokiej ulicy lokalnej o znikomym ruchu samochodowym, gdzie mimo to miejsca parkingowe wyznaczono kosztem chodników.

⁴⁶ Ilustracja przekroju wykonana przy pomocy narzędzia streetmix.net. Narzędzie automatycznie zaznacza półtorametrowe chodniki i czterometrowy pas ruchu na czerwono – pierwsze jako za wąskie, drugi jako za szeroki.

W analizach przeprowadzanych przez wiedeński urząd miasta zidentyfikowano ulice, na których jezdnie i miejsca parkingowe zajmują 60% przekroju lub więcej jako wymagające lepszego wykorzystania potencjału do poprawy jakości życia. Podobnie w Strasburgu jako standard przyjęto przeznaczenie 50% pasa drogowego na ruch niezmotoryzowany i przestrzeń publiczną. Wskazuje to na potrzebę podjęcia w Warszawie szeroko zakrojonych działań na rzecz zwiększenia udziału przestrzeni przeznaczonej dla niezmotoryzowanych oraz na zieleni i małą architekturę.

Lwowska jest również przykładem niedostatecznej ilości przestrzeni dla pieszych w liczbach bezwzględnych. Półtorametrowe chodniki nigdy nie są wygodne, lecz w przypadku braku innych możliwości mogą być stosowane w miejscach, gdzie ruch pieszy zdarza się sporadycznie, położonych poza regularnie uczęszczanymi ciągami komunikacyjnymi oraz pozbawionych istotnych generatorów i spowalniaczy ruchu (np. witryn, punktów usługowych). Według danych przytoczonych w projekcie warszawskich standardów pieszych, szerokość podstawowej przestrzeni ruchu pieszego wynosi 0,75m, pod warunkiem że jest to pojedynczy, pełnosprawny pieszy bez większego bagażu. Na półtorametrowym chodniku może się on bez większego kłopotu minąć jedynie z drugim pojedynczym, pełnosprawnym pieszym bez większego bagażu. Minięcie się jednej osoby z idącą z naprzeciwka parą wymaga już dodatkowych manewrów, podobnie jak minięcie się z osobą na wózku, ciągnącą walizkę na kółkach czy prowadzącą dziecko. Wszystko przy założeniu, że nikt się w tym czasie na chodniku nie zatrzymał, by np. napisać SMS lub z kimś porozmawiać, oraz że na chodniku nie ma żadnych przeszkód (np. wystającego stopnia prowadzącego do budynku). Inaczej mówiąc, półtorametrowy chodnik jest rozwiązaniem zniechęcającym do kontaktów międzyludzkich, a także do spotkań z innymi ludźmi i utrudniającym stworzenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej.

Miasto powinno systemowo zwiększać udział przestrzeni przeznaczonej dla pieszych

Chodniki o szerokości poniżej 2m utrudniają ruch pieszy i tworzenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej



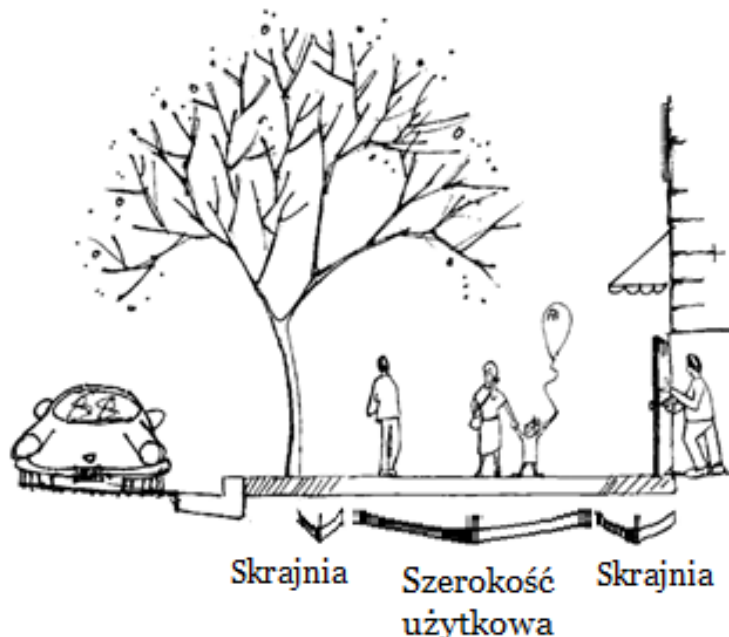
Fot. 14. Półtorametrowy chodnik ulicy Polnej przy pl. Unii Lubelskiej

Dwumetrowy chodnik to odpowiednik trzymetrowej dwukierunkowej jezdni

Minimalna szerokość chodnika umożliwiająca minięcie się bez większych kłopotów pary osób i jednej osoby idącej z naprzeciwka to 2m (0,75m (pojedyncza osoba) + 1,20m (dwie osoby idące pod ramię/jedna osoba prowadząca dziecko)). Przekładając to na warunki drogowe, dwumetrowy chodnik jest odpowiednikiem jezdni o szerokości umożliwiającej minięcie się motocykla i niedużego samochodu, w którym obok siebie mogą usiąść dwie osoby. Dwumetrowy chodnik jest zatem odpowiednikiem trzymetrowej jezdni dwukierunkowej, na której dwa samochody mogą się minąć tylko przy pomocy dodatkowych manewrów (np. zjechania na pobocze) lub na mijankach.

Kontynuując analogię do ruchu samochodowego, należy pamiętać, że poza samą jezdnią samochody dysponują też skrajnią, czyli półmetrową przestrzenią wolną od przeszkód po obu stronach jezdni. Polskie przepisy nie przewidują skrajni dla ruchu pieszego, w praktyce jednak powstaje ona w sposób naturalny w miejscach, gdzie chodnik biegnie wzdłuż budynków i/lub znajdują się na nim/przy nim jakiegokolwiek obiekty. Pieszy nie idzie bowiem, ocierając się o budynek lub znaki drogowe, a zachowuje pewien odstęp od mijanych obiektów. Pieszy naturalnie stara się zachować odstęp ok. 0,5m⁴⁷. Oznacza to, że rzeczywista szerokość ciągu komunikacyjnego na wolnym od przeszkód trzymetrowym chodniku z parkującymi samochodami po jednej stronie i budynkami po drugiej, wynosi 2 m. Na półtorametrowym – pół metra.

Większość pieszych woli iść środkową częścią chodnika



Ryc. 4. Szerokość nominalna chodnika a przestrzeń komunikacyjna z uwzględnieniem skrajni

Źródło: Kirschbaum et al.

⁴⁷ Julie Kirschbaum et al.: *Designing Sidewalks and Trails for Access*, Federal Highway Administration, 1999, s. 37.

Dostępność przestrzeni - warunki ruchu

Czynnikiem warunkującym atrakcyjność przestrzeni publicznej jest również łatwość poruszania się po niej pieszo. Większość przestrzeni publicznych w mieście jest wkomponowana w siatkę ulic lub wręcz jest ulicami. Tym samym poza szerokością chodnika bezpośredni wpływ na ich funkcjonalność mają zastosowane rozwiązania w zakresie organizacji ruchu. Aby uniknąć odkrywania koła na nowo, warto przytoczyć zapisy przyjętego na przełomie 2014 i 2015 r. wiedeńskiego planu zrównoważonej mobilności. Wyznaczono w nim szereg zadań do wykonania w celu stworzenia efektywnego miejskiego systemu transportowego, stanowiącego równocześnie element atrakcyjnej przestrzeni miejskiej. Wśród nich znalazły się:

- skrócenie do absolutnego minimum czasów oczekiwania pieszych na skrzyżowaniach, w tym poprzez przyjęcie jako zasady skracania do minimum długości całych cykli (stosowanie dłuższych co najwyżej w godzinach szczytu),
- skrócenie długości cykli poprzez skrócenie czasu przejścia przez jezdnię poprzez zwężanie jezdni, np. likwidując wydzielone pasy do skrętu,
- ograniczenie do minimum stosowania przycisków dla pieszych i jak najszybsze przywoływanie światła zielonego w nielicznych miejscach, gdzie są stosowane,
- poprawa bezpieczeństwa i warunków ruchu przez likwidację sygnalizacji świetlnych na rzecz wyniesionych przejść dla pieszych/tarczy skrzyżowań i innych form uspokojenia ruchu.

W dokumencie podano też ciekawy przykład zastosowania ostatniego rozwiązania. Na pięcioramiennym skrzyżowaniu „Lindenkreuzung” w austriackim mieście Dornbirn próbowano regulować ruch (13 tys. pojazdów/dobę, w tym autobusy) przy pomocy sygnalizacji świetlnej. Skutkiem były zatory drogowe, jak też złe warunki ruchu pieszych i rowerzystów. W 2010 r. zrezygnowano ze świateł na rzecz wyniesienia tarczy skrzyżowania oraz przekształcenia go w równorzędne. Efektem była poprawa płynności ruchu i przepustowości, głównie dzięki skróceniu czasu oczekiwania wśród wszystkich użytkowników. Dodatkowo, średnia roczna liczba wypadków spadła z 2-3 do zera, podobnie jak koszty utrzymania sygnalizacji⁴⁸. Podobne wyniki odnotowano w Gdańsku, gdzie w ramach wdrażania stref „Tempo 30” sygnalizacje świetlne zastępowane są fizycznym uspokojeniem ruchu. Skutkuje to skróceniem czasu oczekiwania, poprawą płynności ruchu drogowego, oraz spadkiem liczby wypadków⁴⁹.

W Warszawie póki co dominuje podejście dążące do maksymalizacji stosowania sygnalizacji i przycisków dla pieszych, nieraz warunkujących otrzymanie w ogóle zielonego światła, przez co zazwyczaj warunki ruchu pieszych wraz z „modernizacją” ulic ulegają pogorszeniu. Negatywne skutki przynosi też „rozlewanie się” skrzyżowań na skutek mnożenia pasów do skrętu. Poza wydłużaniem cykli, ogranicza to ilość przestrzeni pozostałej dla pieszych.

Ustawienia sygnalizacji powinny minimalizować czas oczekiwania pieszych

Zastąpienie sygnalizacji uspokojeniem ruchu skraca czas oczekiwania nie tylko pieszych, ale i samochodów

Nowe inwestycje drogowe w Warszawie zazwyczaj pogarszają warunki ruchu pieszego

⁴⁸ Urząd Miasta Wiednia: *Urban Mobility Plan Vienna. Together on the Move*, Wiedeń 2015, s. 73-74.

⁴⁹ Por. *Bezpieczna i zrównoważona mobilność. Sposoby na usprawnienie ruchu w mieście*, red. M. Sulmicki, Zielone Mazowsze, Warszawa 2015. Wzrost przepustowości i poprawę warunków ruchu osiągnięto również na sztokholmskiej Götgatan, ograniczając prędkość do 30 km/h i zmieniając przekrój jezdni z czteropasowego na dwa pasy ruchu ogólnego, dwa do parkowania i dwa rowerowe.

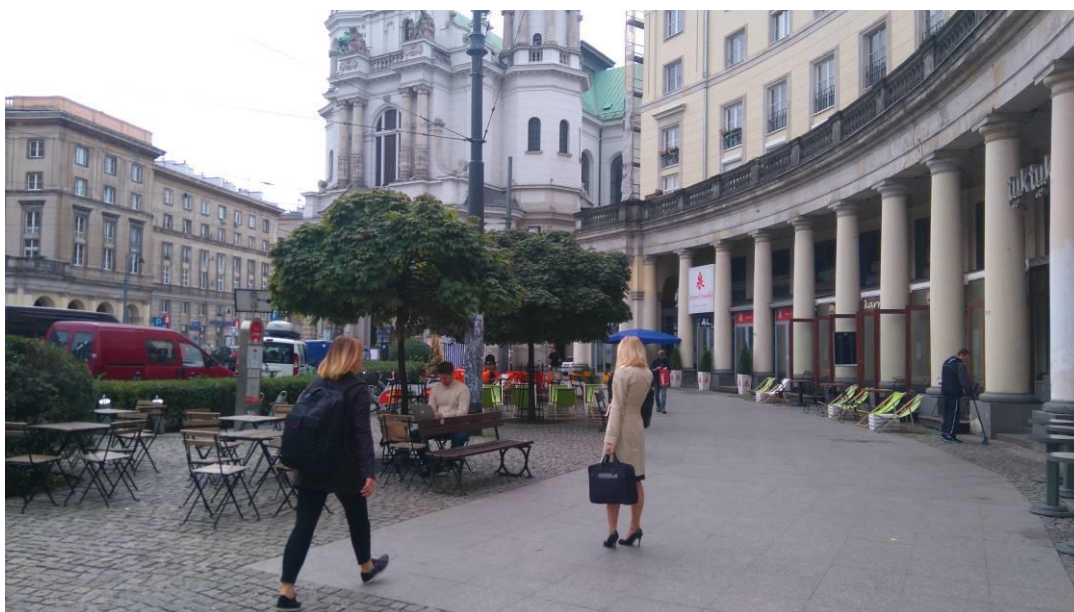
Pozytywnym wyróżnikiem miasta jest zaś Miejski System Informacji. Informacja jest istotnym elementem struktury współczesnego, wielomilionowego miasta. Poprzez rzetelne opisanie struktury miejskiej staje się ona czytelna, dostępna, przyjazna i otwarta dla mieszkańców i gości. Warszawa wywiązuje się z tego zadania znacznie powyżej przeciętnej. Warszawski system informacji stał się elementem wpływającym na odbiór miasta przez jego użytkowników, a także sprzyjającym zachowaniu jednolitych rozwiązań scalających miasto.

Przykład pozytywny - plac Zbawiciela

Plac Zbawiciela to przykład atrakcyjnego podziału przestrzeni pomiędzy różnych użytkowników

Jednym z bardziej znanych i charakterystycznych miejsc w Warszawie jest plac Zbawiciela. Jest to jeden z gwiazdzistych placów Warszawy, położony u zbiegu Marszałkowskiej, Mokotowskiej, Nowowiejskiej i al. Wyzwolenia (Fot. 15).

Plac ten należy do najczęściej wybieranych miejsc spotkań w Warszawie. Przyjazność miejsca wynika z położenia blisko centrum, kolistości zabudowy wokół placu i arkad oraz proporcji przestrzeni dla pieszych i samochodów, co nadaje mu ludzki wymiar. Do atrakcyjności placu przyczynia się też zieleń oraz liczne restauracje i kafeterie. Do placu łatwo dojechać zarówno tramwajem jak i samochodem, jednak poprowadzona przez niego komunikacja samochodowa nie dominuje i nie dekoncentruje przebywających tam ludzi.



Fot. 15. Plac Zbawiciela

Podcienie pełni równocześnie funkcje reprezentacyjne i użytkowe

Od czerwca 2012 do sierpnia 2015 r. plac utożsamiany był głównie z tęczą, która wzbudziła wiele kontrowersji i podzieliła warszawiaków⁵⁰. Jej lokalizacja pokazała również jak łatwo nadać miejscu pewną symbolikę.

Część budynków wokół placu Zbawiciela została wyposażona w podcienie, podobnie jak inne budynki powstałe w czasie budowy Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej. Podcienie stanowią przestrzenie półotwarte i pełni równocześnie funkcje reprezentacyjne i użytkowe, m.in. usprawniają ruch oraz chronią

⁵⁰ Odbierana była jako symbol ruchu LGBT.

przebywające w nich osoby przed deszczem i wiatrem, a także słońcem. Dzięki podcieniom budynki sprawiają wrażenie otwartych i dostępnych dla każdego oraz uniesionych nad poziom ulicy, co pozwala przestrzeni publicznej przeniknąć pod nimi. Dzięki podcieniom skala zabudowy wydaje się bardziej przyjazna człowiekowi.

Przykład negatywny - plac Unii Lubelskiej

Placem o podobnym gwiaździstym układzie przestrzennym jest położony o 750 m na południe plac Unii Lubelskiej (Fot. 16 i 17). Ocena subiektywna przyjazności tego miejsca jest jednak zdecydowanie niższa niż placu Zbawiciela. Głównym problemem wydaje się być podporządkowanie niemal całej powierzchni placu ruchowi kołowemu (podobnie, jak ma to miejsce na placu Wilsona) oraz szerokie przekroje jezdni, które trzeba przekraczać, idąc wokół placu. (Nadmierna szerokość jezdni powoduje również, że plac nie jest atrakcyjny dla ruchu rowerowego.) Funkcja komunikacyjna zdecydowanie przytłacza pozostałe. Kolejną różnicą jest zastosowanie sygnalizacji na większości ramion placu, dodatkowo aktywowanej przyciskami i ustawionej pod kątem ruchu samochodowego, przez co poruszanie się wokół placu jest czasochłonne i męczące (konieczność wypatrywania przycisków, chodzenia do nich, czekania przez kolejne cykle, jeżeli nie zostaną naciśnięte itp.). W efekcie, choć oba place mają podobne rozmiary, przejście na drugą stronę placu Unii jest subiektywnie zdecydowanie dłuższą podróżą niż przejście na drugą stronę placu Zbawiciela.

Ponadto plac posiada odmienną, mniej przyjazną dla człowieka zabudowę z koncentracją funkcji handlowych w lokalach niedostępnych z ulicy – ulokowanych w zamkniętym centrum handlowym.



Fot. 16 i 17. Plac Unii Lubelskiej

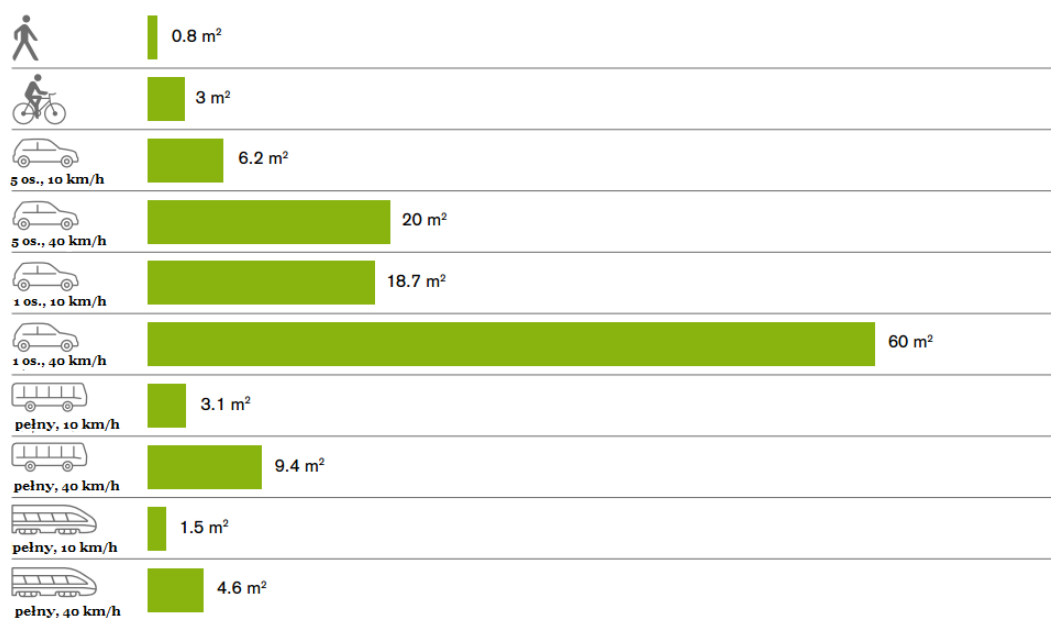
3.4. Przestrzeń a środowisko

Rola przestrzeni zielonych w miastach

Efektywne gospodarowanie przestrzenią wymaga faworyzowania środków transportu, które najlepiej ją wykorzystują

Jednym z najważniejszych zasobów miasta jest przestrzeń. Jak przypomniano w wiedeńskim planie zrównoważonej mobilności, samochody wykorzystują ją w najmniej, a piesi w najbardziej efektywny sposób. Efektywne gospodarowanie przestrzenią wymaga zatem dedykowania ciągów komunikacyjnych w jak największym stopniu sposobom przemieszczania się, które nie wymagają jej nadmiernej ilości (por. Ryc. 5), oraz wykorzystania oszczędzonego w ten sposób miejsca na podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej (zieleń, drzewa, ławki itp.). Takie podejście pozwala równocześnie poprawić efektywność systemu transportowego i ograniczyć uciążliwości zniechęcające do przebywania w przestrzeni miejskiej (np. hałas komunikacyjny i czasy oczekiwania na skrzyżowaniach).

Wykorzystanie przestrzeni na osobę w zależności od sposobu przemieszczania się



Opracowano na podstawie: John Whitelegg (1993), Transport for a Sustainable Future: The Case for Europe, Bellhaven Press (1993). Representation by: Flow(n)/Mobility in Chain

Ryc. 5. Wykorzystanie przestrzeni na osobę w zależności od sposobu przemieszczania się

Źródło: Urząd Miasta Wiednia, Urban Mobility Plan Vienna

Aby człowiek czuł się komfortowo w przestrzeni, powinien mieć kontakt z przyrodą. Zieleń miejska, zwłaszcza na terenach silnie zurbanizowanych, staje się coraz bardziej docenianym składnikiem układów urbanistycznych. We współczesnym mieście zieleń jest tanim i łatwym narzędziem do poprawy jego kompozycji i atrakcyjności. Podlega ona tym samym regułom percepcji, co architektura. Dlatego też, szczególnie w miastach, nie powinno się jej sprowadzać wyłącznie do właściwości przyrodniczych i pozytywnego wpływu na zdrowie i środowisko, ale również doceniać jej funkcje społeczne i estetyczne.

Na wagę i wszechstronność funkcji zieleni wskazuje poświęcenie jej w Wiedniu osobnego dokumentu w ramach strategii rozwoju miasta. W strategii poświęconej terenom zielonym i otwartym wyznaczono minimalne standardy dostępności przestrzeni zielonych i otwartych. Każdy mieszkaniec powinien mieć dostęp do takiej przestrzeni w promieniu 250m od miejsca zamieszkania. To samo dotyczy miejsc pracy. Większe tereny zielone rozmieszczone są rzadziej, lecz również powinny być dostępne we wszystkich częściach miasta. Podobne standardy – oparte na badaniach dostępności, w tym dla dzieci - zostały przyjęte w innych miastach⁵¹. W Sztokholmie, pierwszym zdobywcy tytułu Zielonej Stolicy Europy, ponad 90% ludności mieszka w promieniu 300m od terenu zielonego⁵². Zarówno w Wiedniu jak i w Sztokholmie podkreślono też wagę klinów napowietrzających, zarówno z punktu widzenia jakości powietrza jak i tras komunikacyjno-rekreacyjnych dla niezmotoryzowanych.

Pierwsza Zielona Stolica Europy zapewnia ponad 90% mieszkańców dostęp do terenów zielonych w promieniu 300m

Tereny zielone i otwarte	Zasięg (m)	Rozmiar (ha)	m.kw. na mieszkańca		
Sąsiedzki	250	<1	3,5		
Osiedlowy	500	1-3	4,0	8,0	13,0
Kwartalowy	1000	3-10	4,0		
	1500	10-50			
Obszarowy	6000	>50	5,0		
+ tereny sportowe			3,5		
+ tereny zielone na miejsce pracy (zasięg: 250 m)			2,0		

Tabela 2. Wiedeńskie standardy dostępności do elementów sieci przestrzeni zielonych i otwartych

Źródło: *Urząd Miasta Wiednia, Green and Open Spaces. Short Report*

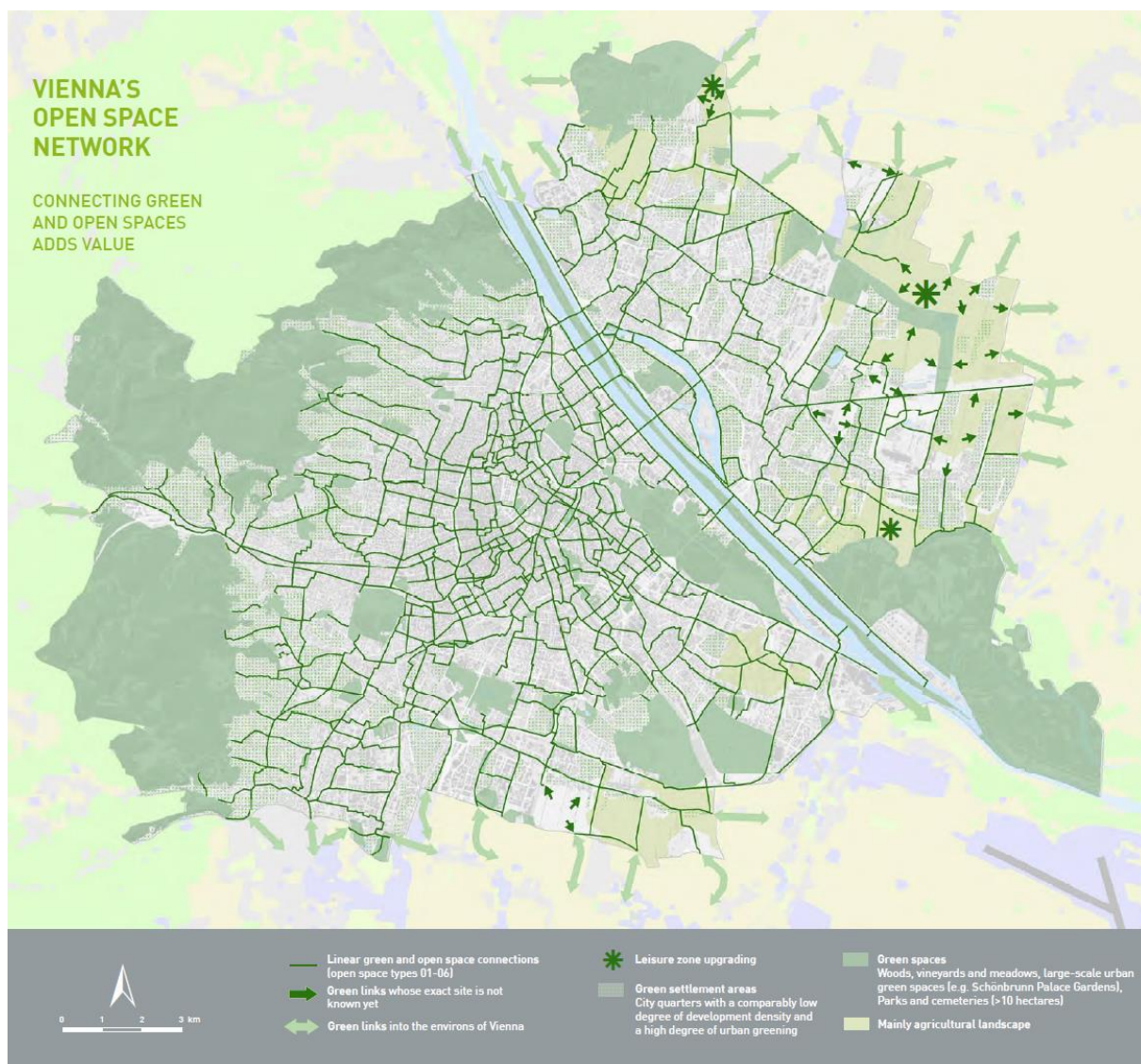
Parki i kliny napowietrzające nie są przy tym jedynymi elementami „zielonej infrastruktury” przewidzianymi w wiedeńskiej strategii. Przyjęto w niej, że aby zapewnić miastu atrakcyjność, musi ono być wyposażone w sieć liniowych terenów zielonych i publicznych. W skład tej sieci wchodzi m.in. wyposażone w drzewa deptaki i ulice przyjazne dla pieszych, ulice z bogatą zielenią, ulice z przyległymi ciągami zieleni, samodzielne ciągi naturalnej zieleni (np. wzdłuż cieków wodnych) wyposażone w infrastrukturę dla niezmotoryzowanych, jak też ogólnodostępne trasy przez zielone osiedla (unikanie osiedli zamkniętych). Sieć terenów zielonych i publicznych – podobnie jak sieć drogowa – powinna spełniać nie tylko odpowiednie standardy, ale też być spójna (por. Ryc. 6). Podobne działania wdrażane są w innych miastach, np. Strasburgu, gdzie od 2011 do 2020 r. realizowany jest program służący wzrostowi udziału ruchu pieszego⁵³. Jednym z jego elementów jest stworzenie spójnej sieci atrakcyjnych ciągów pieszych z szerszymi chodnikami i większą ilością zieleni.

Przestrzenie zielone pełnią równocześnie funkcje rekreacyjne i komunikacyjne

⁵¹ Por. Fife Council: *Fife Greenspace Strategy. 2011-2016*, Fife 2010, s. 17.

⁵² Komisja Europejska: *Stockholm. European Green Capital*, Bruksela 2010, s. 21.

⁵³ Ville et Eurométropole de Strasbourg: *Plan piéton Ville de Strasbourg 2011 > 2020*, Strasbourg 2012.



Ryc. 6. Sieć zielonych i otwartych przestrzeni w Wiedniu

Źródło: *Urząd Miasta Wiednia, Green and Open Spaces. Short Report*

Przestrzenie zielone w Warszawie

Wysoką wartość zieleni w przestrzeni publicznej potwierdziły badania ankietowe, w których 54% respondentów jako miejsca najbardziej przyjazne wskazało tereny zielone.

Warszawa w wielu publikacjach jest nazywana miastem zielonym. Wszystkie obszary zieleni w Warszawie stanowią ok. 28% powierzchni miasta. Parki i tereny zieleni urządzonej zajmują 8% powierzchni Warszawy. Są wśród nich 82 parki, w tym duże, o powierzchni ponad 70 hektarów i małe, liczące co najmniej 2 hektary. Wstęp do wszystkich miejskich parków, oprócz Wilanowa, jest bezpłatny⁵⁴. Ciekawym jest fakt, iż większość z najbardziej znanych parków

⁵⁴ InfoWarszawa: „Przewodnik po warszawskich parkach”, http://www.infowarszawa.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=744&Itemid=43, dostęp 1.09.2015.

powstała w okresie od XVIII w. do drugiej wojny światowej. W powojennej historii Warszawy trudno doszukiwać się powstawania tak imponujących założeń zielonych (poza Polem Mokotowskim).

Obecnie rozwój Warszawy wpływa niekorzystnie na zieleni poprzez zmniejszenie ilości terenów zielonych ze względu na działalność inwestycyjną, zmniejszenie różnorodności biologicznej, zmniejszenie ilości terenów leśnych, a także erozję gleby. Ponadto powszechnym jest wycinanie drzew przyulicznych i usuwanie zieleni w pasie drogowym, np. na rzecz wydzielonych pasów zjazdu do posesji, na wzór dróg szybkiego ruchu.

Funkcje zieleni w Warszawie planowane są za pomocą zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz poprzez określenie stref ochronnych w zasadach zagospodarowania terenów miejskich. Z tego względu podczas przyjmowania tych dokumentów aspekt zieleni w przestrzeniach publicznych powinien być uwzględniany i szczegółowo opisywany.

Zieleńce i zieleni liniowa

Należy zwrócić uwagę, iż zieleni w mieście to nie tylko parki miejskie. Zieleńce, skwery oraz zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych są bardzo ważnym elementem przestrzeni publicznej, jak też zwiększają powierzchnie biologicznie czynną. Jest to przestrzeń użytkowana lub też mijana najczęściej – w czynnościach codziennych. Szczególnie cenne są zadrzewienia o charakterze liniowym, ponieważ podtrzymują ciągłość i pozwalają zwierzętom i – w mniejszym stopniu – również roślinom się przemieszczać. Szczególnie wysoką wartość przyrodniczą mają te szpalery drzew, w których rosną drzewa dziuplaste, służące jako schronienie dla ptaków, ssaków i owadów. Drzewa pomagają też przeciwdziałać tzw. „wyspom ciepła” będących skutkiem nadmiaru szkła i betonu. Tereny miejskie z dojrzałymi drzewami mogą mieć latem temperaturę otoczenia nawet o 11 stopni niższą od terenów bez drzew.



Fot. 18. Szpalerowe zadrzewienie na ul. Mickiewicza w Warszawie

We
współczesnej
Warszawie
zieleni
ubywa

Drzewa
chronią
przed
hałasem oraz
zanieczyszczeniem
powietrza,
wody i gleby

Linie zadrzewień wzdłuż ciągów komunikacyjnych miały od zawsze wielorakie funkcje, m.in. informacyjną i strategiczną. Zgodnie z art. 4 pkt. 22 ustawy o drogach publicznych mają one przede wszystkim chronić: użytkowników drogi przed oślepieniem przez pojazdy nadjeżdżające z kierunku przeciwnego; drogi przed zawiewaniem i zaśnieżaniem; przyległe tereny przed nadmiernym hałasem, zanieczyszczeniem wody, gleby i powietrza. To ostatnie zadanie jest szczególnie istotne w Warszawie, gdzie dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń są regularnie przekraczane – w dużej mierze na skutek emisji spalin i pyłów z dróg.

We współczesnych miastach zieleń wzdłuż ciągów komunikacyjnych pełni także rolę kompozycyjno-krajobrazową (Fot. 18). Zadrzewienia mają tym samym korzystny wpływ nie tylko na zdrowie mieszkańców i stan środowiska, ale również estetykę przestrzeni. Dodatkowo chronią przed słońcem i deszczem. Mogą też pełnić funkcję samodzielnych ciągów komunikacyjno-rekreacyjnych (por. Fot. 19).



Fot. 19. Trasa rowerowa nad Wisłą – okolice Centrum Olimpijskiego

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego powierzchnia zieleni ulicznej w Warszawie w 2014 r. wynosiła 1190 ha, tj. 2,3% powierzchni miasta (od 2007 r. powierzchnia zmniejszyła się o 10 ha⁵⁵), a powierzchnia zieleńców 207 ha, tj. 0,4% powierzchni miasta (od 2007 r. zmniejszyła się o 9 ha). Ok. 1,3 tys. ha zieleni znajduje się przy ulicach o kategorii dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych⁵⁶.

Zgodnie z art. 20 ww. ustawy do obowiązków zarządcy drogi należy w szczególności utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów. Zasady umieszczania drzew przy drodze określa rozporządzenie ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Według rozporządzenia zieleń w pasie drogowym nie powinna ograniczać

⁵⁵ W tym samym czasie powierzchnia administracyjna Warszawy zwiększyła się o 2 ha.

⁵⁶ Zarząd Oczyszczania Miasta: „Zieleń przyuliczna”, <http://zom.waw.pl/zielen-przyuliczna>, dostęp 25.09.2015.

wymaganego pola widoczności, skrajni drogi oraz utrudniać utrzymanie drogi. Natomiast odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3 m. Przepisy te są nieadekwatne do warunków miejskich, stawiając jako cel nadrzędny możliwość szybkiej jazdy samochodem. Wymownym kontrprzykładem są nowojorskie wytyczne sadzenia drzew, które nakazują sadzenie ich bezpośrednio przy krawędzi jezdni (por. Fot. 20). Pozwala to na zwiększenie do maksimum przestrzeni dostępnej dla pieszych.

Przepisy dot. drzew przydrożnych są nieadekwatne do warunków miejskich



Tree Planting Standards



Fot. 20. Nasadzenia drzew wzdłuż ulic miejskich – fragment okładki nowojorskich standardów

Źródło: City of New York Parks & Recreation, Tree Planting Standards

Szpalery drzew i krzewów przy drogach powinny charakteryzować się zwiększoną odpornością na zanieczyszczenia powietrza i zasolenie gleby. Równocześnie należy ograniczać do minimum zimowe solenie dróg. Jest to zresztą obowiązek określony w ustawie o ochronie przyrody – zgodnie z którą „na drogach publicznych [...] środki chemiczne powinny być stosowane w sposób najmniej szkodzący terenom zieleni oraz zadrzewieniom”. W celu redukcji wahań temperatury w centrum powinno stosować się drzewa o zwartych koronach, silnie zacieniających ulice (jak np., kasztanowce czy lipy). Przez właściwe zastosowanie roślinności, w tym koordynację z rozmieszczaniem znaków drogowych, można

bardziej skutecznie sygnalizować miejsca wymagające szczególnej uwagi i wolniejszej jazdy oraz miejsca atrakcyjne pod względem kulturowym i krajobrazowym.

Zarządzanie zielenią w Warszawie

Nie widać
rezultatów
powołania
pełno-
mocnika ds.
zieleni

Dodatkową przeszkodą dla dobrego zagospodarowania przestrzeni publicznych wzdłuż ciągów komunikacyjnych w Warszawie jest duża liczba podmiotów odpowiedzialnych za tę przestrzeń. Łącznie za wszystkie tereny zielone w Warszawie odpowiadają 24 podmioty. W celu usprawnienia pracy wszystkich wyżej wskazanych instytucji, latem 2014 r. Prezydent Warszawy powołała Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. zieleni, potocznie nazywanego miejskim ogrodnikiem. Do jego zadań należy koordynacja działań wszystkich zarządców miejskiej zieleni, właściwa konserwacja terenów zielonych oraz wsłuchiwanie się w głos mieszkańców. Przez półtora roku od powstania tego stanowiska, widoczne rezultaty działalności pełnomocnika ograniczyły się do tego ostatniego zadania.

Poza Urzędem Miasta, inną mało przyjazną dla drzew instytucją jest Urząd Transportu Kolejowego, który dotychczas nakazywał (na podstawie rozporządzenia) wycinanie wszystkich drzew, które znajdują się w odległości 15 m od osi toru. Dopiero ostatnio podjęte zostały prace nad nowelizacją rozporządzenia w tym zakresie.

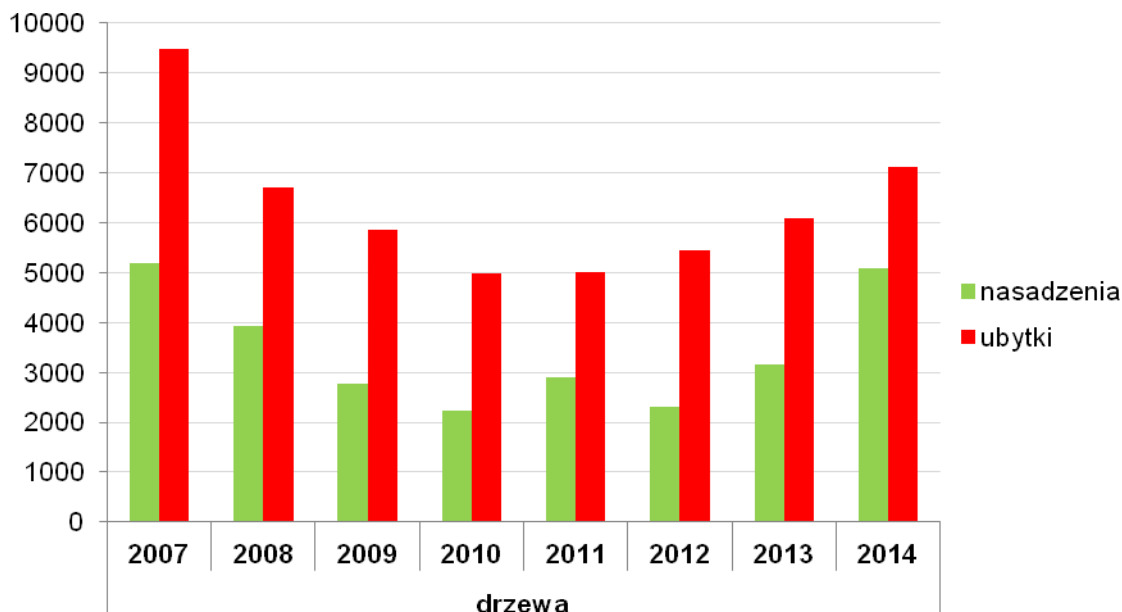
Prawo nie
zapewnia
równowagi
przyrod-
niczej przy
wycince
drzew

Prawo i system administracyjny w Polsce niedostatecznie chronią zadrzewienia miejskie. Ponadto przepisy dotyczące wprowadzania nasadzeń zastępczych w zamian za usuwane drzewa lub krzewy są bardzo ogólne. Efektem jest duża dowolność w ich interpretacji. Ustawodawca wskazał jedynie, że wydanie decyzji zezwalającej na usuwanie drzew i krzewów z terenów nieruchomości może być uzależnione od zastąpienia ich innymi drzewami lub krzewami, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew lub krzewów. Zapis ten nie precyzuje miejsca nowych nasadzeń, gatunków ani wieku. W związku z tym w ramach kompensacji przyrodniczej wyciętych drzew bardzo często stosuje się zasadę kompensacji ilościowej (biorąc pod uwagę tylko liczbę drzew). Tymczasem dojrzałe drzewa kumulują nieporównywalnie większą ilość CO₂ i oraz o wiele efektywniej filtrują pyły, niż młode nasadzenia. Z tego względu należałoby przyjąć zasadę kompensacji jakościowej, polegającej na uwzględnieniu nie tylko ilości roślin, lecz również ich odmian oraz parametrów takich jak wiek, wartość przyrodnicza i lokalizacja.

Jak doliczyli się społecznicy i ekolodzy w latach 2009-2014 w Warszawie wycięto 147 tys. drzew. To tak, jakby zrównać z ziemią kilkanaście dużych parków. W większości były one usuwane podczas inwestycji deweloperskich i liniowych. Jednak ponad 6,5 tysięcy wyciął też Zarząd Oczyszczania Miasta, odpowiadający głównie za drzewa przy ulicach. Prawie 10 tysięcy drzew wyciął nad brzegami Wisły Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej⁵⁷. Według informacji stołecznego ratusza, w latach 2010-2014 na terenie Warszawy wycięto niecałe 100 tys. drzew, a posadzono prawie 110 tys. (ok. 22 tys. rocznie, w tym 58 tys. posadziły Lasy

⁵⁷ Michał Wojtczuk, „Obezwładniające: w Warszawie w 6 lat wycięto aż 150 tys. drzew”, http://m.warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,106541,17394205,Obezwladniajace_w_Warszawie_w_6_lat_wycieto_az_150.html, dostęp 1.09.2015 r.

Miejskie, a ZOM – 3,5 tysiąca)⁵⁸. Dane Głównego Urzędu Statystycznego potwierdzają jednak coroczny ujemny bilans drzew w Warszawie (Wyk. 5).



Wykres 5. Nasadzenia i ubytki drzew w Warszawie w latach 2007-2014

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Niestety w statystykach brakuje informacji, ile ze wszystkich nasadzeń przyjmuje się. Definicja ubytku Głównego Urzędu Statystycznego obejmuje bowiem tylko celowe usunięcie oraz utratę na skutek nawałnic, pożarów, itp.⁵⁹ Jak wykazują specjaliści w centrach dużych miast młode drzewa są przeciętnie w stanie przetrwać nie więcej niż 7–10 lat. Również w warszawskim Śródmieściu średni czas życia nowoposadzonych drzew wynosi poniżej 10 lat. Szczególnie warunki uliczne powodują wyższą śmiertelność wśród młodych drzew, niż wśród starszych⁶⁰. Jest to zapewne jedna z przyczyn wysokiej liczby nasadzeń krzewów w Warszawie (Wyk. 6), które z pewnością są łatwiejsze do utrzymania, ale są mniej atrakcyjne i pełnią o wiele mniej funkcji od drzew.

Widoczne jest poparcie mieszkańców dla zwiększania liczby drzew w mieście i sprzeciw przeciw ich wycinie. Jednym z głośniejszych był protest przeciw wycinie drzew w Ogrodzie Krasińskich w 2013 r. Projekty związane zielenią miejską są za to bardzo popularne w głosowaniach w ramach budżetu partycypacyjnego.

W budżecie partycypacyjnym na 2015 r. na Mokotowie wybrano projekty „100 drzew dla Stegien i Sadyby”, „Nasadzenia drzew zimozielonych w Dolinie Służewieckiej” (100 sztuk), a na Ochocie - „Nasadzenia w Parku Wielkopolskim i na Skwerze Sue Ryder”. Wśród projektów wybranych do realizacji w 2016 r. 130, tj. ponad 20% wszystkich projektów, dotyczyło zagospodarowania i doposażenia

W Warszawie
ubywa drzew,
zwłaszcza
przyulicznych

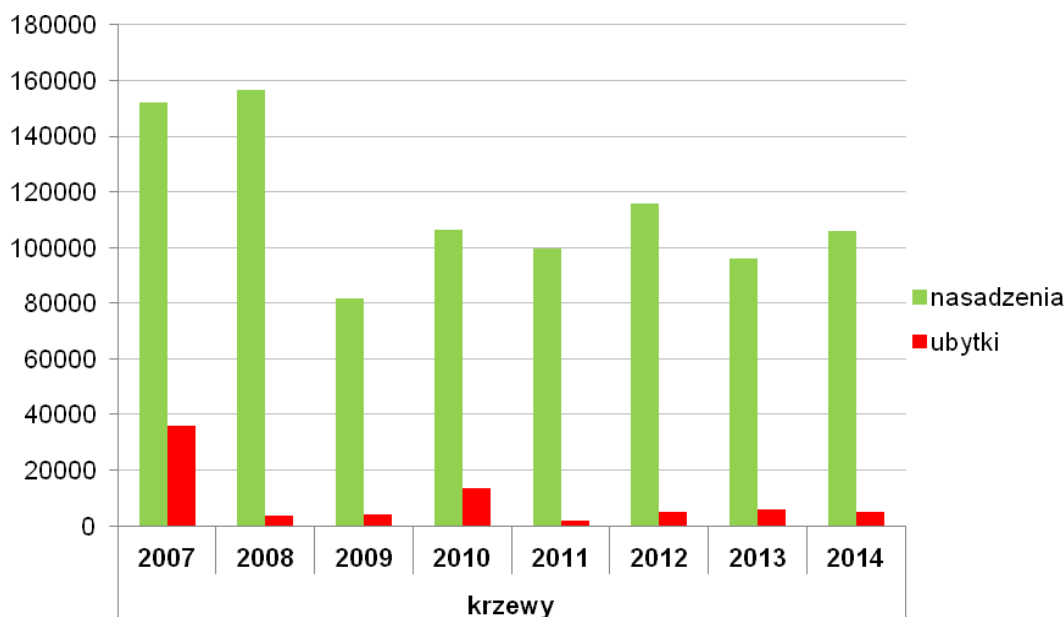
Mieszkańcy
popierają
sadzenie
drzew
i sprzeciwiają
się ich
wycinie

⁵⁸ Urząd m.st. Warszawy, „Warszawa zieleni się!”, <http://www.um.warszawa.pl/aktualnosci/warszawa-zieleni-si>, dostęp 1.09.2015.

⁵⁹ Główny Urząd Statystyczny, „Pojęcia stosowane w statystyce publicznej”, www.stat.gov.pl,

⁶⁰ Jan Łukaszewicz: „Nasadzenia zastępcze drzew w miastach — główne problemy z decyzjami administracyjnymi” [w:] *Zrównoważony Rozwój — Zastosowania*, nr 4, 2013, Fundacja Sendzimira, Kraków 2013, s. 28

parków, skwerów, terenów zielonych, a także nowych nasadzeń, rabat kwiatowych itp.⁶¹ W zwycięskich projektach przewidziano zasadzenie łącznie 740 drzew.



Wykres 6. Nasadzenia i ubytki krzewów w Warszawie w l. 2007-2014
 Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Na świecie można znaleźć liczne pozytywne przykłady, z których Warszawa powinna korzystać. Pewne analogie do warszawskiej tendencji do zastępowania drzew zielenią niską i roślinami donicowymi widoczne są w początku opisanego przez Jakuba Kronenberga z Uniwersytetu Łódzkiego przykładu Los Angeles⁶²:

Na początku lat 1970. władze Los Angeles posadziły wzdłuż głównego bulwaru 900 drzew i krzewów. Kierując się kryterium dostarczenia mieszkańcom miasta „przyrody” po jak najniższych kosztach, drzewa i krzewy wykonano z plastiku. Plastikowa przyroda wymagała mniej miejsca, a także niskich kosztów utrzymania. (...) Ponad trzydzieści lat później, w 2006 roku, rozpoczęto realizację projektu „Milion drzew dla Los Angeles”. Oszacowano, że do rosnących w mieście prawie 11 mln drzew można dodać ok. 2,5 mln nowych, w tym ok. 1,3 mln relatywnie łatwo. Obliczono, że milion dodatkowych drzew przyniesie miastu w ciągu 35 lat 1,33 mld USD korzyści w przypadku wysokiej śmiertelności drzew i 1,95 mld USD w przypadku niskiej śmiertelności (odpowiednio 38 i 56 USD w przeliczeniu na drzewo). Korzyści te odnoszą się przede wszystkim do poprawy estetyki przestrzeni publicznej, ograniczenia spływu wód deszczowych, oszczędności energii, poprawy jakości powietrza i ograniczenia emisji związków węgla.

⁶¹ W liczbę 130 nie wliczono wybiegów dla psów, budek lęgowych dla ptaków, siłowni plenerowych oraz placów zabaw.

⁶² Jakub Kronenberg: *Barьеры dla utrzymania drzew w miastach i sposoby pokonywania tych barьер*, http://www.sendzimir.org.pl/images/zrz_3_pl/02_barьеры_dla_utrzymania_drzew_w_miastach.pdf, dostęp 1.09.2015.

Rok po Los Angeles, w 2007 roku, analogiczne programy zasadzenia miliona drzew przyjęły Nowy Jork i Szanghaj, a w 2011 roku - Londyn. W Los Angeles do 2013 roku posadzono 400 tysięcy (ok. 60 tysięcy rocznie, czyli ponad dwa razy więcej niż w Warszawie), co doceniano jako poprawę, lecz krytykowano za zbyt wolne tempo. Za to w Nowym Jorku milion drzew zasadzono już przed końcem 2015 r., czyli w ciągu dziewięciu lat. Rada Warszawy w styczniu 2015 r. jednogłośnie poparła przyjęcie analogicznego programu. do listopada nie został on jednak opracowany. Póki co był jedynie obiektem kpin, gdy śródmiejski Zarząd Terenów Publicznych oficjalnie zadeklarował, że na terenie całej dzielnicy jest miejsce na nasadzenie ośmiu drzew.

**W Nowym
Jorku w ciągu
9 lat
zasadzono
milion drzew**

4. Przykładowe przestrzenie publiczne na świecie

O atrakcyjności miasta decydują zarówno duże jak i lokalne przestrzenie publiczne

O tym, że można zmienić sposób myślenia o mieście i styl życia jego mieszkańców, świadczą przykłady dobrze zorganizowanych miast, a w nich ciekawych przestrzeni publicznych. Analiza takich przykładów wymaga rozróżnienia wielkich przestrzeni publicznych, stanowiących cel podróży mieszkańców oraz niewielkich przestrzeni, które stanowią miejsca przejściowe. Obie kategorie, mimo iż znacząco się różnią, mają duży wpływ na jakość życia w mieście. Istotny jest przy tym cały proces ich tworzenia i organizowania na nich życia miejskiego.

Barking Town Square

Wartym uwagi przykładem przestrzeni publicznych jest Barking Town Square - czyli zrewitalizowany skwer w centrum Barking na przedmieściach Londynu. Projekt zdobył główną nagrodę w 2008 r. w konkursie na najlepszą europejską przestrzeń publiczną, European Prize for Urban Public Space. Przed zmianami Barking Town Square służył głównie jako parking. Po realizacji projektu budynki wokół niego pełnią szereg funkcji – znajduje się tam ratusz, biblioteka, centrum edukacyjne, ośrodek zdrowia, domy mieszkalne, restauracje i kafejki. Obok pasażu i placu jest arboretum oświetlone w nocy kolorami zmieniającymi się w zależności od pory roku.

Rewitalizacja została wykonana w ramach projektu „sto przestrzeni publicznych Londynu”, którego celem było stworzenie 100 przestrzeni od 2002 do 2012 r. Ideą przyświecającą wszystkim realizacjom było ulepszanie przestrzeni publicznej przy wykorzystaniu różnych metod oraz założenie, że dobry projekt nie musi się wiązać z dużymi kosztami.

Program można odnieść do trwających obecnie prac prowadzonych przez miasto przy współpracy SARP nad ustaleniem centrów lokalnych. Warto zwrócić uwagę, iż program londyński został przygotowany stopniowo i rozplanowany na wiele lat. Projekty wykonawcze zrealizowane w jego ramach były na naprawdę wysokim poziomie. Projekt warszawski zaplanowano w ramach jednego etapu, a możliwość oceny jego efektów pojawi się dopiero za kilka lat. Warto skorzystać z doświadczeń tych, którym udało się odnieść chociażby częściowy sukces.

Millennium Park

Millennium Park w Chicago to publiczny park o powierzchni ok. 10 ha. Powstał na dachu dworca kolejowego i podziemnego parkingu. Jego realizacja kosztowała niemal 500 mln dolarów, z czego prawie połowa pochodziła od prywatnych darczyńców. Pierwotna koncepcja zakładała budowę zielonego dachu o powierzchni ok. 6,5 ha, utrzymanym w stylu pobliskiego Grand Park za cenę ok. 150 mln dolarów.

Park jest największym na świecie zielonym dachem, który rozpościera się nad ukrytym pod spodem wielopoziomowym parkingiem. Panele solarne dostarczają 16000 kWh energii na potrzeby funkcjonowania parku i parkingu; promienie słoneczne przechwytywane jest też przez ściany konstrukcji i wykorzystywane do ogrzewania.

Planowanie budowy parku rozpoczęto w październiku 1997 roku. Budowę podjęto rok później, a otwarcie nastąpiło w 2004 roku, cztery lata później niż planowano. W ciągu pierwszych 6 miesięcy po otwarciu, Millennium Park odwiedziło ponad 2 mln ludzi, a liczba ta z roku na rok rośnie. Jest on uznawany za jedną z największych atrakcji turystycznych w tej części USA, przez co stał się impulsem do rozwoju turystyki w Chicago⁶³.

Głównymi atrakcjami parku – poza terenami zielonymi i deptakami - są :

1. sala koncertowa na 7 tys. osób,
2. Brama Chmur (Cloud Gate) - brama wejściowa w kształcie wielkiej chmury o lustrzanej powierzchni,
3. Crown Fountain - multimedialna fontanna,
4. Lurie Garden - ogród symbolizujący transformację Chicago, jego motto brzmi „Urbs in horto” (Miasto w ogrodzie),
5. Mc Donald’s Cycle Center – przeszklony parking dla 300 rowerów z szatnią, prysznicami, warsztatem naprawczym, a także wypożyczalnią rowerów.



Ryc. 7. Millennium Park w Chicago

Źródło: Urząd Miasta Chicago

⁶³Groos N., Dages M., "Millenium Park: A Model for Successful Urban Green Space Redevelopment", *Green Cities Case Studies*, Cornell University, 3.12.2008 r., s. 8.

**Przestrzeń
publiczna
może zostać
stworzona
niemal
wszędzie**

Powyższy przykład został podany w celu uświadomienia, iż dobra przestrzeń publiczna może zostać stworzona niemal wszędzie. Podstawą i warunkiem jest jednak chęć decydentów do jej stworzenia. Podobnym przykładem z Warszawy, tylko że wykonanym w dużo mniejszej skali, jest dach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego. Jeszcze jednym elementem, poza skalą, odróżniającym oba projekty jest ich wykorzystanie. Harmonogram imprez zaplanowanych w Millennium Park w Chicago jest długi. W przykładzie warszawskim, poza możliwością wejścia na teren ogrodu, trudno doszukać się harmonogramu wydarzeń, które tam się odbywają. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku ogrodu na dachu Centrum Nauki Kopernik.

Podsumowanie i wnioski

Przestrzenie publiczne trzeba tworzyć teraz

Burzliwe losy miasta wykształciły w mieszkańcach oraz u władzy lokalnej poczucie hierarchizacji wartości, w tym estetycznych i krajobrazowych. Przez długie lata dwie ostatnie wartości były ułożone bardzo nisko. Wynikało to z prostej sekwencji potrzeb - od podstawowych do potrzeb wyższego poziomu, do których należy życie w przyjaznej przestrzeni. Nie jest to jednak argument, który usprawiedliwiałby brak spójnej polityki tworzenia atrakcyjnych przestrzeni publicznych, podnoszących jakość życia w mieście.

Potrzeba realizacji takiej polityki jest już widoczna wśród mieszkańców miasta i z każdym kolejnym rokiem nasila się coraz bardziej. Brak działań w tym względzie skutkuje potęgowaniem takich procesów jak rozlewanie się miasta, a nieefektywne zagospodarowanie przestrzenne generuje z kolei coraz wyższe koszty dla miasta – zarówno bezpośrednie jak i zewnętrzne. Warto w tym kontekście przytoczyć fragment przemówienia z otwarcia konferencji Miasto i Transport w 2015 roku, w którym dr Andrzej Brzeziński podkreślił, że centrum miasta trzeba przekształcać w atrakcyjną przestrzeń publiczną – *teraz*, niezależnie od tego, na jakim etapie jest znajduje się budowa obwodnic, metra, czy innych projektów wykorzystywanych jako wymówki do odkładania działań w tym względzie.

Pojedyncze, nawet najlepiej przygotowane przestrzenie nie spełnią właściwie swojej funkcji bez czytelnej i przejrzystej struktury wynikającej z wdrażania konsekwentnej polityki. Konieczne jest, by władze wprowadziły czytelne zasady zagospodarowania miasta oraz wypracowały metody skutecznych konsultacji i negocjacji. Należałoby również popracować nad umiejętnością przekonywania niektórych jednostek miejskich do często słusznych idei, które pojawiają się w dokumentach czy dyskusjach publicznych, oraz właściwą oceną korzyści z powstałych przestrzeni (nie ograniczającą się do liczby przejeżdżających przez nią samochodów).

Przestrzenią publiczną w Warszawie może zajmować się w niektórych obszarach do dwudziestu czterech podmiotów. Ich praca często nie jest skoordynowana. W działaniach wielu z nich widoczne jest wąskie rozumienie realizowanych przez siebie zadań, zwłaszcza w zakresie wkładu w tworzenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej. Nie pozwala to na sprawne zarządzanie procesami rozwojowymi i uwypukla bylejakość uzyskiwanych efektów.

Większe wymagania dotyczące kształtowania przestrzeni publicznych w Warszawie powinny zostać postawione architektom, projektantom dróg, urbanistom, planistom przestrzennym i innym zaangażowanym do jej kształtowania. To oni jako przedstawiciele zawodów zaufania publicznego powinni kierować się tym, co najważniejsze dla osiągnięcia wysokiej jakości zagospodarowania przestrzennego w każdym wymiarze. W tym celu rekomenduje się ustalenie reguł, jakimi kierować będą się architekci i urbaniści planujący przebudowę i zmiany przestrzeni publicznej w Warszawie.

Warszawa powinna bezzwłocznie zacząć tworzyć system atrakcyjnych przestrzeni publicznych

Działania jednostek miejskich powinny skutkować synergia, a nie wzajemnym osłabianiem

Uporządkowanie dokumentacji...

Uporządkowanie zagadnienia przestrzeni publicznej w Warszawie powinno obejmować jej zdefiniowanie w dokumentach i działaniach. Warszawa jako jedno z niewielu dużych miast w Polsce nie posiada zewidencjonowanych powierzchni przestrzeni publicznych, w tym informacji o podziale na kategorie sposobów użytkowania. Stolica nie posiada także analiz, dotyczących tego, co się w tych przestrzeniach znajduje i jakie są potrzeby oraz możliwości ich dalszego kształtowania.

W obowiązujących dokumentach nie ma czytelnych powiązań pomiędzy systemem planowania przestrzennego a rozwojem społeczno-gospodarczym. Niedoskonałym jest system wyznaczania punktów strategicznych w mieście, w tym centrów dzielnicowych, lokalnych i innych istotnych miejsc spotkań.

Wśród obowiązujących MPZP nadal znaczny udział mają dokumenty przyjęte zgodnie z ustawą z 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym. Zapisy dotyczące przestrzeni publicznych w tych dokumentach nie istnieją w ogóle lub są bardzo pobieżne. Zawarte w większości MPZP definicje, w tym określenie przestrzeni publicznej, są mało przejrzyste i niespójne.

...ale nie kosztem odkładania działań w terenie

Należy podkreślić, że poprawa jakości przestrzeni nie wymaga odkładania działań do czasu przeprowadzenia ww. ewidencji i zmian prawnych. Przykładowo, zmiany w zakresie podziału przestrzeni w ramach pasa drogowego (np. przenoszenie parkowania z chodników na jezdnię) mogą być wprowadzane w sposób doraźny. Jest to podejście pozwalające uzyskać szybkie efekty niskim kosztem, równocześnie dając okazję do przetestowania różnych rozwiązań przed wdrożeniem ich na stałe w ramach gruntownych przebudów ulic.

Analiza proporcji użytkowania przestrzeni w obrębie pasów drogowych wskazuje, iż podczas jej urządzania nadal priorytetowo traktuje się samochody. Piesi są grupą zmarginalizowaną. W skali całego miasta w wielu miejscach widoczny jest brak dostosowania przestrzeni do percepcji człowieka idącego. Problemem są także złe rozwiązania urbanistyczne i drogowe uniemożliwiające dojścia do celu szybko i wygodnie. Częstymi są bariery i przeszkody. Choć Warszawa likwiduje niektóre z nich (wysokie krawężniki), równocześnie masowo tnie przestrzenie publiczne na kawałki przy pomocy płotów służących utrudnianiu ruchu pieszego, mimo że takie rozwiązania są systemowo likwidowane w miastach przywiązujących większą wagę do podnoszenia jakości życia.

Skala i liczba wydarzeń kulturalnych w przestrzeni publicznej jest nadal niewielka w stosunku do możliwości i potencjału miasta. Tymczasem takie wydarzenia stanowią element kreowania przestrzeni publicznych.

W stolicy niedostatecznie docenia się rolę zieleni (zwłaszcza wysokiej) i jej wpływ na kształtowanie przestrzeni miejskiej. W projektach urbanistycznych nie zawsze znajdują się wytyczne dotyczące zagospodarowania terenu zielenią, a jeśli się pojawiają, to rzadko są przygotowywane we współpracy z profesjonalistą wykazującym się szeroką wiedzą. Dodatkowo wykonaniem często zajmują się firmy budowlane lub drogowe, dobrze znające swoją branżę, lecz bez adekwatnej wiedzy w zakresie ogrodnictwa.

Ulice
powinny być
systema-
tycznie
przekształ-
cane
w elementy
atrakcyjnej
przestrzeni
publicznej

Jak wykorzystać potencjał Warszawy?

Podsumowując badania, można uznać, iż Warszawa pomimo przejściowych trudności, wciąż ma ogromny potencjał do stworzenia fantastycznych i przyjaznych dla mieszkańców przestrzeni publicznych. Jednak aby to nastąpiło, polityka rozwoju przestrzeni publicznej w Warszawie powinna być wewnętrznie spójna, a także konsekwentna - niezależnie od tymczasowych interesów politycznych. W celu wykorzystania istniejącego potencjału rekomenduje się:

1. Stworzenie spójnej polityki zarządzania przestrzeniami publicznymi w Warszawie. Cel ten można osiągnąć poprzez:
 - a) zorientowane terytorialnie myślenie strategiczne,
 - b) uporządkowanie zasad kształtowania przestrzeni publicznych w SUiKZP Warszawy;
 - c) ustandaryzowanie zakresu zapisów dotyczących przestrzeni publicznych w MPZP;
 - d) stworzenie sieci atrakcyjnych powiązań pomiędzy przestrzeniami publicznymi w Warszawie;
 - e) skoordynowanie prac wszystkich podmiotów, w tym w zwłaszcza biur i jednostek podległych Urzędowi m.st. Warszawy, których działalność ma bezpośredni wpływ na przestrzeń publiczną;
 - f) uregulowanie własności terenu w obszarze przestrzeni publicznych, w tym poprzez scalanie, podział, zamianę gruntów;
 - g) ustalenie przekształceń przestrzeni publicznych (w tym doraźnych) jako stałej pozycji w budżecie miasta;
 - h) znalezienie źródeł finansowania dla przeprowadzenia ponadprogramowych, wielkoskalowych zmian w przestrzeniach publicznych, w tym wykorzystanie partnerstwa publiczno-prywatnego.
2. Zmianę (w tym rozszerzenie) układu centrów dzielnicowych i lokalnych w SUiKZP na zgodny z wiedzą urbanistyczną i potrzebami mieszkańców, a także uwzględniający ich wartości niematerialne.
3. Wdrożenie rozwiązań sprzyjających systemowi transportowemu spójnemu z atrakcyjną przestrzenią publiczną, czyli opartemu na efektywnych przestrzennie środkach transportu (ruch niezmotoryzowany i komunikacja zbiorowa).
4. Wzmocnienie ochrony przestrzeni publicznych, a także układów urbanistycznych, m.in. poprzez objęcie ich miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz uchwałami rady miasta w zakresie zasad i warunków sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych, urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń (ich gabarytów, standardów jakościowych oraz materiałów).
5. Stworzenie ogólnodostępnej ewidencji przestrzeni publicznej w Warszawie, w tym sposobów jej zagospodarowania.
6. Zwiększenie udziału mieszkańców w tworzeniu i zmianach przestrzeni publicznych, w tym podejmowanie działań kształtujących codzienne praktyki

i budujących płaszczyznę wymiany doświadczeń różnych grup aktywnych w mieście.

7. Stałe monitorowanie zmian w przestrzeniach publicznych i elastyczne reagowanie na pojawiające się nowe potrzeby w tym zakresie.
8. Kształtowanie nasadzeń zastępczych zgodnie z polityką przestrzenną, z uwzględnieniem zasady kompensacji jakościowej.
9. Zwiększenie wykorzystania konkursów architektonicznych, architektoniczno-urbanistycznych i urbanistycznych w kreowaniu nowych przestrzeni publicznych, a przede wszystkim powszechniejsze wdrażanie efektów konkursów.
10. Propagowanie dobrych wzorców zrealizowanych przestrzeni publicznych, m.in. poprzez udział w konkursach.
11. Realizowanie procesów inwestycyjnych i wydawanie zgody na ich realizację z poszanowaniem polityki kształtowania przestrzeni miejskich.

O autorach

dr Paulina Sikorska - doktorat w specjalizacji planowanie przestrzenne na Politechnice Warszawskiej. Zawodowo zajmuje się wymiarem terytorialnym oraz rewitalizacją w ramach funduszy Unii Europejskiej. Autorka licznych publikacji z zakresu planowania strategicznego i zagospodarowania przestrzennego. Członek Zarządu Oddziału Warszawskiego Towarzystwa Urbanistów Polskich, odznaczona srebrną odznaką honorową TUP. Przewodnicząca Komisji Dialogu Społecznego do spraw Ochrony Dziedzictwa Kulturowego przy Biurze Stołecznego Konserwatora Zabytków.

dr Maciej Sulmicki – współautor *Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku* (w tym obszarze „Przestrzeń i transport”), autor monografii na temat obsługi komunikacyjnej Obszaru Metropolitalnego Warszawy pod kątem trwałego i zrównoważonego rozwoju, koordynator projektu „Miasta dla ludzi: współpraca na rzecz przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców”, prezes stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Bibliografia

1. Biuro Rozwoju Gdańska, "Poradnik o przestrzeniach publicznych", Gdańsk 2014 r.
2. Błażejczyk K., Kuchcik M., Milewski P., Szmyd J., Dudek W., Błażejczyk A., Krecisz B.: „Miejska Wyspa Ciepła w Warszawie. Informator”, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa 2014.
3. Chomątowska B.: *Stacja Muranów*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2012.
4. Fife Council: "Fife Greenspace Strategy 2011-2016", Fife Council Fife 2010.
5. Frysztański K.: Między przestrzenią i publicznością miejską. W: Bohdan Jałowiecki, Andrzej Majer, Marek S. Szczepański (red.): „Przemiany miasta: wokół socjologii Aleksandra Wallisa”. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2005.
6. „Karta Przestrzeni Publicznej”, V Kongres Urbanistyki Polskiej w Łodzi 2015.
7. Kirschbaum J. et al.: *Designing Sidewalks and Trails for Access*, Federal Highway Administration, 1999.
8. Komisja Europejska: *Stockholm. European Green Capital*, Bruksela 2010.
9. Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W.: "Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej", *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, zeszyt 240, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2009.
10. Krier L.: *Architektura wspólnoty*, Wydawnictwo słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2011.
11. Lenartowicz J. Krzysztof: *Słownik psychologii architektury*, Wyd. 3 Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki w Krakowie, Kraków 2010.
12. Lorens P. i Martyniuk-Pęczak J. (red.): *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010.
13. Lynch K.: *Obraz Miasta*, Wydawnictwo Archivolta, 2011.
14. Łukaszewicz J.: „Nasadzenia zastępcze drzew w miastach – główne problemy z decyzjami administracyjnymi” [w:] *Zrównoważony Rozwój – Zastosowania* nr 4/2013, Fundacja Sendzimira, Kraków 2013.
15. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dzielnicy Białołęka dla trasy mostowej Mostu Marii Skłodowskiej-Curie na odcinku od nurtu Wisły do ulicy Modlińskiej - przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr XCI/2323/2014 z dnia 25.09.2014.
16. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Ochota Centrum - przyjęty przez Radę m.st. Warszawy, nr LXVI/2058/2009 z dnia 5 listopada 2009 r. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Pola Mokotowskiego - przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LVII/1706/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r.
17. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dzielnicy Śródmieście dla rejonu stacji metra „Politechnika”- przyjęty przez Radę Gminy Warszawa-Centrum uchwałą nr 495/XXXVI/00 z dnia 28.08.2000.

18. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dzielnicy Ursynowa Zachodniego Pasma Pyrskiego w rejonie ulicy Poleczki - przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LXXXIX/2239/2014 z dnia 28.08.2014.
19. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dzielnicy Wilanów, osiedla Powsinek - przyjęty przez Radę Gminy Warszawa-Wilanów uchwałą nr 92 z dnia 25.05.1999.
20. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Żoliborz Historyczny - przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LXXXII/2738/2006 z dnia 10.10.2006
21. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Żoliborz Powązki - przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr XXXIII/795/2012 z dnia 8.03.2012.
22. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju: Ustawa o strategicznych inwestycjach celu publicznego (projekt), 2015.
23. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju: *Krajowa polityka miejska 2023*, październik 2015.
24. Mobilitatsagentur Wien GmbH: *Vienna Walking: Facts and Figures on Pedestrian Traffic*, Wiedeń 2015.
25. Newmann O.: *Creating Defensible Space*, U.S. Department of Housing and Urban Development, 1996.
26. New York City Department of Parks & Recreation: "City of New York Parks & Recreation, Tree Planting Standards", luty 2014.
27. Olechnicki K., Załęcki P. (red.), *Słownik socjologiczny*, Toruń 1997.
28. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dz.U. 2002, nr 75, poz. 690.
29. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie, Dz.U. 2003, nr 80, poz. 717.
30. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430.
31. Strategia rozwoju miasta stołecznego Warszawy do 2020 roku - przyjęta uchwałą nr LXII/17892005 Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 24 listopada 2005 r.
32. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy - przyjęte przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LXXXII/2746/2006 z 10 października 2006 r., zmienione uchwałą nr L/1521/2009 z 26 lutego 2009 r., uzupełnioną uchwałą nr LIV/1631/2009 z 28 kwietnia 2009 r., ponownie zmienione uchwałą nr XCII/2689/2010 z 7 października 2010 r., uchwałą nr LXI/1669/2013 z 11 lipca 2013 r. oraz uchwałą nr XCII/2346/2014 z 16 października 2014.
33. Sulmicki M. (red.): *Bezpieczna i zrównoważona mobilność. Sposoby na usprawnienie ruchu w mieście*, Zielone Mazowsze, Warszawa 2015.
34. Urząd Miasta Wiednia: *Green and Open Spaces. Short Report*, Wiedeń 2015.
35. Urząd Miasta Wiednia: *Urban Mobility Plan Vienna. Together on the Move*, Wiedeń 2015.

36. Urząd Miasta Wiednia: *Vienna in Figures 2015*, Wiedeń 2015.
37. Urząd m.st. Warszawy, Biuro Drogownictwa i Komunikacji: „Drogi dla pieszych w m. st. Warszawie. Standardy projektowania i wykorzystania”, projekt, lipiec 2015.
38. Urząd Statystyczny w Warszawie: *Rocznik Statystyczny Warszawy 2014*, Warszawa 2014.
39. Urząd Statystyczny w Warszawie, Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych: „Ranking dzielnic Warszawy pod względem atrakcyjności warunków życia”, 2013.
40. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo Budowlane, Dz.U. 1994, nr 89, poz. 414
41. Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r., Dz. U. 2004, nr 92, poz. 880 z późn. zm.
42. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dz.U. 2015, nr 91, poz. 774.
43. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, Dz.U. 2013, nr 0, poz. 687.
44. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu, Dz.U. 2015, poz. 774 .
45. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dz.U. 1985, nr 14 poz. 60.

STRONY INTERNETOWE:

1. Bank Danych Lokalnych, <http://www.stat.gov.pl>.
2. Buczyński A. et al.: „Uwagi do Strategii zrównoważonego transportu dla Warszawy”, Zielone Mazowsze, http://www.zm.org.pl/?a=strategia_rozwoju_transportu-08.
3. *The Economist*: “The world's most 'liveable' cities”, 2015, <http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2015/08/daily-chart-5>.
4. Filar P.: „Miasta potrzebują drzew”, Instytut Obywatelski, <http://www.instytutobywatelski.pl/23958/komentarze/miasta-potrzebuja-drzew>.
5. Grupa M20: Koncepcja placu Wilsona, <http://m20.waw.pl/plac-wilsona/>.
6. Kronenberg J.: „Bariery dla utrzymania drzew w miastach i sposoby pokonywania tych barier”, <http://www.sendzimir.org.pl/magazyn3/2>.
7. London Assembly Transport Committee – Pedestrian Safety: “Written Submissions”, 9.01.2014, <https://www.london.gov.uk/sites/default/files/Pedestrian%20Safety%20written%20submissions%20complete.pdf>.
8. Mercer, „Mercer 2015 Quality of Living Rankings”, 2015, <https://www.imercer.com/content/2015-quality-of-living-infographic.aspx>.
9. Plac Wilsona nie dla banków: „Plac Wilsona na nowo”, <http://placwilsona.blox.pl/2011/05/Plac-Wilsona-na-nowo.html>.
10. Kosmal M.: „Po co ludziom drzewa”, Zakład Budowy i Pielęgnowania w Katedrze Architektury Krajobrazu SGGW w Warszawie, www.zszp.pl/pliki/ZWKpo%20co%20nam%20drzewaWK.do.

11. InfoWarszawa: „Przewodnik po warszawskich parkach”,
http://www.infowarszawa.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=744&Itemid=43.
12. *Słownik Język Polskiego*, Polskie Wydawnictwo Naukowe,
<http://sjp.pwn.pl>.
13. Szaniawska K.: „Warszawskie Centra Lokalne. Są wstępne lokalizacje [relacja]”, <http://warszawa.ngo.pl/wiadomosc/1641168.html>.
14. Transport for London: “Guardrail Removal Programme, 24.02.2009”,
<http://content.tfl.gov.uk/Item09-Guardrail-Removal-Programme.pdf>.
15. Urbaniak J., Chutnik S.: „Kobieta wykluczona, czyli co ma pleć do planowania przestrzennego miasta”, *Transport publiczny*,
<http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kobieta-wykluczona-czyli-co-ma-plec-do-planowania-przestrzennego-miasta-1908.html>.
16. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy: „Warszawa zieleni się”,
<http://www.um.warszawa.pl/aktualnosci/warszawa-zieleni-si>,
17. Urząd m.st. Warszawy: „Wyniki głosowania w II budżecie partycypacyjnym”,
<http://twojbudzet.um.warszawa.pl/aktualnosci/wydarzenia/wyniki-gosowania-w-ii-bud-ecie-partycypacyjnym>.
18. Urząd m.st. Warszawy, Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego: „Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w Warszawie (maj 2015)”, <http://architektura.um.warszawa.pl/content/miejscowe-plany-zagospodarowania-przestrzennego-w-warszawie-maj-2015>.
19. Ville et Eurométropole de Strasbourg: *Plan piéton Ville de Strasbourg 2011 > 2020*, 2012,
<http://media.strasbourg.eu/alfresco/d/a/workspace/SpacesStore/9f385910-d805-4864-8ba4-61950febde25/plan-pieton.pdf>.
20. Wojtczuk M.: „Obezwładniające: w Warszawie w 6 lat wycięto aż 150 tys. drzew”, *Gazeta Stołeczna*,
http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34889,17394205,Obezwladniajace__w_Warszawie_w_6_lat_wycieto_az_150.html.
21. Zarząd Oczyszczania Miasta: “Drzewa i krzewy”,
<http://www.zom.waw.pl/zielen-przyuliczna/drzewa-i-krzewy>.

Załącznik nr 1. Badanie ankietowe – metryka respondentów

Na potrzeby raportu w sierpniu 2015 r. przeprowadzono badanie ankietowe online.
Próba badawcza N=113.

Płeć respondentów

kobieta	64
mężczyzna	47

Wiek respondentów:

poniżej 18 lat	1
19-25	11
26-35	53
36-65	41
powyżej 65 lat	7

Wykształcenie respondentów:

poniżej średniego	1
średnie	8
wyższe	104

Najczęstszy sposób dojazdów do pracy:

pieszo	6
rowerem	18
samochodem	15
komunikacją publiczną	73

Respondenci według dzielnicy, z którą się identyfikują:

Bemowo	6
Białołęka	6
Bielany	3
Mokotów	11
Ochota	3
Praga-Południe	12
Praga-Północ	8
Rembertów	1
Śródmieście	22
Targówek	4
Ursus	2
Ursynów	6
Wawer	5
Wesoła	2
Wilanów	0
Włochy	3
Wola	9
Żoliborz	6
Spoza Warszawy	4

Załącznik nr 2. Konkursy architektoniczne, architektoniczno- urbanistyczne i urbanistyczne w Warszawie od 2005 r. do 08.2015 r.

Organizator: Urząd m.st. Warszawy	Organizowane przez inne podmioty
2005	
<p>Projekty budowlane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konkurs na wykonanie projektu budynku Biura Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie - organizator: Zarząd Transportu Miejskiego 2. Konkurs na koncepcję architektoniczną komunalnej wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej na działce przy ulicy M. Ossowskiego - organizator: Urząd Dzielnicy Targówek 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Konkurs architektoniczny na projekt obiektu Centrum Nauki "Kopernik" w Warszawie - organizator: Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego 4. Konkurs na koncepcję architektoniczną budynku siedziby Dyrekcji Generalnej Poczty Polskiej przy ul. Chmielnej 75 - organizator: Dyrekcja Generalna Poczty Polskiej w Warszawie
2006	
<p>Projekt budowlany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Konkurs na projekt architektoniczny Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie - organizator: Urząd m.st. Warszawy <p>Projekt przestrzeni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Koncepcja Wiślanego Parku Przyrodniczego - organizator: Urząd m.st. Warszawy 	<ol style="list-style-type: none"> 7. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej obiektu Warszawskiego Inkubatora Technologicznego - organizator: Warszawski Park Technologiczny S. A. 8. Konkurs SARP Nr 933 na koncepcję programowo – architektoniczną kompleksu budynków naukowo–dydaktycznych dla potrzeb Uniwersytetu Warszawskiego przy ul. Dobrej 5 - organizator: Zarząd Oddziału Warszawskiego SARP

2007	
<p>Projekty budowlane:</p> <p>9. Konkurs na koncepcję architektoniczną Klubu Kultury - filii Centrum Promocji Kultury przy ul. Brukselskiej / ul. Wersalskiej w Dzielnicy Praga Południe w m. st. Warszawy - organizator: Centrum Promocji Kultury w Dzielnicy Praga Południe m. st. Warszawy</p> <p>10. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-kostruktoryjno-budowlanej przedszkola 5-cio oddziałowego na działce przy ul. Syrokomli 26 w Warszawie - Urząd Dzielnicy Targówek</p> <p>11. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-kostruktoryjno-budowlanej przedszkola 6 oddziałowego oraz ogólnodostępnego placu zabaw na działce przy ul. Drewnowskiego/Sternhela w Warszawie - organizator: Urząd Dzielnicy Targówek</p> <p>12. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-kostruktoryjno-budowlanej budowa sali gimnastycznej oraz modernizacja istniejącego obiektu L. O. wraz z zagospodarowaniem terenu przy ul. Oszmiańskiej 23/25 w Warszawie - organizator: Urząd Dzielnicy Targówek</p> <p>Projekt przestrzeni:</p> <p>13. Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego Placu Bankowego, Placu Teatralnego oraz ul. Senatorskiej w Warszawie - organizator: Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego</p>	<p>14. Konkurs architektoniczno-urbanistyczny na opracowanie projektu koncepcyjnego hotelu w standardzie trzygwiazdkowym, nawiązującego bryłą i kolorystyką do sieci hoteli IDEAL - organizator: Towarzystwo Obrotu Nieruchomościami</p> <p>15. Konkurs na projekt koncepcyjny kompleksu budynków biurowych przy Al. Wilanowskiej 372 w Warszawie - organizator: POC DIPSERVICE</p> <p>16. Konkurs na koncepcję interaktywnej wystawy dla dzieci w Centrum Nauki Kopernik - organizator: Centrum Nauki Kopernik</p> <p>17. Konkurs za zaproszeniami na zespół zabudowy w miejscu dawnego SuperSamu - organizator: BBI Development NFI</p> <p>18. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej Zgrupowania "Ochota" Uniwersytetu Warszawskiego - organizator: Zarząd Oddziału Warszawskiego SARP, zamawiający: Uniwersytet Warszawski</p>

2008	
<p>Projekty budowlane:</p> <p>19. Konkurs na opracowanie koncepcji Służewskiego Domu Kultury - organizator: Urząd Dzielnicy Mokotów</p> <p>20. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej i plastycznej dla Mediateki w Warszawie - organizator: Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Dzielnicy Bielany</p> <p>21. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno - konstrukcyjno - budowlanej komunalnej wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej na działce przy ul. Odrowąza w Warszawie - organizator: Urząd Dzielnicy Targówek</p> <p>Projekty przestrzeni:</p> <p>22. Konkurs na opracowanie projektu architektoniczno-urbanistycznego lewobrzeżnego bulwaru Wisły na odcinku od Powiśla do Podzamcza w Warszawie - organizator: Zarząd Mienia m.st. Warszawy</p> <p>23. Wykonanie koncepcji na parkowe urządzenie terenu nad jeziorkiem Balaton w Warszawie - organizator: Urząd Dzielnicy Praga Południe</p> <p>Inne:</p> <p>24. Konkurs na zaprojektowanie krzyża upamiętniającego obecność Ojca Świętego Jana Pawła II w Warszawie - organizator: Urząd m.st. Warszawy</p>	<p>25. Konkursu na koncepcje urbanistyczno-architektoniczną nowej siedziby Muzeum Wojska Polskiego w Cytadeli Warszawskiej - organizator: muzeum Wojska Polskiego</p> <p>26. Konkurs na koncepcje zagospodarowania przestrzennego terenu otoczenia Stadionu Narodowego w Warszawie - organizator: Narodowe Centrum Sportu sp. z o.o.</p> <p>27. Konkurs na koncepcje zespołu zabudowy mieszkalno-usługowej "Lewandów Nowy" w pobliżu Trasy Toruńskiej w Warszawie - organizator: „AGRO-MAN” Sp. z o. o.</p> <p>28. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno - budowlanej budynku hotelowego w Porcie Lotniczym Warszawa o standardzie 5 * który organizator zamierza prowadzić w systemie międzynarodowych hoteli Marriott w Warszawie - organizator: Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze,</p> <p>29. Konkurs na opracowanie koncepcji Budynku Wydziału MINI – Matematyki i Nauk Informacyjnych Politechniki Warszawskiej - organizator: Politechnika Warszawska</p> <p>30. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej rozbudowy Akademii Sztuk Pięknych przy ul. Wybrzeże Kościuszkowskie w Warszawie - organizator: Akademia Sztuk Pięknych</p>

2009	
<p>Projekty budowlane:</p> <p>31. Konkurs na koncepcję architektoniczną rozbudowy budynku przy ul. Reja 9 w Warszawie wraz z zagospodarowaniem Skweru Ks. Jana Salamuchy - zieleńca przy Teatrze Ochoty - organizator: Urząd Dzielnicy Ochota</p> <p>32. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej i plastycznej Osiedlowego Domu Kultury na osiedlu Piaski - organizator: Urząd Dzielnicy Bielany</p> <p>33. Konkurs na opracowanie koncepcji budynku Domu Kultury KADR przy ul. Rzymowskiego 32 w Warszawie - organizator: Urząd Dzielnicy Mokotów</p> <p>Projekty przestrzeni:</p> <p>34. Międzynarodowy konkurs architektoniczny EUROPAN 10 – zagospodarowanie terenu Czyste na Woli - organizator: Urząd m.st. Warszawy</p>	<p>35. Konkurs na koncepcję programowo-przestrzenną Muzeum Katyńskiego w budowli i otoczeniu kaponiery w Cytadeli Warszawskiej - organizator: Muzeum Wojska Polskiego</p> <p>36. Konkurs na koncepcję urbanistyczną planu regulacyjnego "Chopin Airport City" w Warszawie - organizator: Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"</p> <p>37. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej Nowej Rotundy- organizator: PKO Bank Polski</p> <p>38. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-budowlanej przebudowy/modernizacji wraz z aranżacją, wystrojem i wyposażeniem wnętrz w pomieszczeniach budynku Ministerstwa Spraw Zagranicznych przy al. Szucha 23 w Warszawie - organizator: Zarząd Obsługi Ministerstwa Spraw Zagranicznych</p> <p>39. Międzynarodowy konkurs na Muzeum Historii Polski w Warszawie - organizator: Muzeum Historii Polski</p> <p>40. Opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej (funkcjonalnej) inwestycji p.n. „Szpital Pediatryczny Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego z parkingiem wielopoziomowym”- organizator: Warszawski Uniwersytet Medyczny</p> <p>41. Konkurs architektoniczny na opracowanie koncepcji zespołu zabudowy handlowo-mieszkaniowej u zbiegu ulic Grójeckiej i Banacha</p>

	<p>w Warszawie - organizator: Towarzystwo Budownictwa Społecznego Praga Południe</p> <p>42. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno – budowlanej modernizacji i rozbudowy budynku przy ulicy Krasickiego 20/ 22 w Warszawie na cele nowej siedziby Fundacji na rzecz Nauki Polskiej - organizator: Fundacji na rzecz Nauki Polskiej</p>
2010	
<p>Projekty przestrzeni:</p> <p>43. Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego obszaru Portu i Cypla Czerniakowskiego w Warszawie - organizator: Urząd m.st. Warszawy</p> <p>44. Konkurs urbanistyczno-architektoniczny na koncepcję odnowienia i przebudowy Placu Trzech Krzyży w Warszawie- organizator: Urząd m.st. Warszawy</p>	<p>45. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej Centrum Konferencyjno - Szkoleniowego wraz z zapleczem administracyjnym w budynku UOKiK przy Placu Powstańców Warszawy 1 w Warszawie - organizator: Gospodarstwo Pomocnicze Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów</p> <p>46. Konkurs architektoniczny na projekt Sali Koncertowej Orkiestry Sinfonia Varsovia i zagospodarowanie architektoniczne nieruchomości przy ul. Grochowskiej 272 w Warszawie- organizator: Orkiestra Sinfonia Varsovia w Warszawie</p> <p>47. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno - budowlanej przebudowy/modernizacji wraz z aranżacją, wystrojem i wyposażeniem wnętrz w pomieszczeniach budynku Ministerstwa Spraw Zagranicznych przy al. Szucha 23 w Warszawie - organizator: Zarząd Obsługi Ministerstwa Spraw Zagranicznych</p>

2011	
<p>Projekty budowlany:</p> <p>48. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno – budowlanej kompleksu przedszkolno-szkolnego przy ulicy Św. Urszuli Ledóchowskiej w Warszawie – organizator: Urząd Dzielnicy Wilanów</p> <p>Inne:</p> <p>49. Parkingi rowerowe dla Warszawy - organizator: Urząd m.st. Warszawy</p>	<p>50. Konkurs architektoniczny na opracowanie koncepcji architektonicznej zagospodarowania gmachu Centrali BGK w Warszawie przy Al. Jerozolimskich 7 – organizator: Bank Gospodarstwa Krajowego</p> <p>51. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej Budynku ASP dla Wydziału Rzeźby w Warszawie przy ul. Spokojnej 15 – organizator: Akademia Sztuk Pięknych w Warszawie</p> <p>52. Konkurs na koncepcję plastyczno-przestrzenna ekspozycji stałej Muzeum Historii Polski w Warszawie – organizator: Muzeum Historii Polski w Warszawie</p> <p>53. Konkurs na wykonanie koncepcji Modernizacji - Rewaloryzacji Ogrodu Krasińskich w Warszawie – organizator: Zarząd Terenów Publicznych</p> <p>54. Konkurs na koncepcję architektoniczno - budowlaną budowy i modernizacji kompleksu budynków Schindler Polska sp. z o.o. w Warszawie – organizator: Schindler Polska sp. z o.o.</p> <p>55. Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno – budowlanej rozbudowy i modernizacji budynku Szpitala Klinicznego im. Ks. Anny Mazowieckiej w Warszawie – organizator: Szpital Kliniczny im. Ks. Anny Mazowieckiej</p>
2012	
<p>Projekty przestrzeni</p>	<p>58. Konkurs na opracowanie koncepcji programowo - przestrzennej: 1) Budynku</p>

<p>56. Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego placu Narutowicza w Warszawie – organizator: Urząd m.st. Warszawy</p> <p>57. Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu rekreacyjnego przy ul. Frontowej w Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy – organizator: Urząd Dzielnicy Rembertów</p>	<p>o przeznaczeniu biurowym z niezbędnym zapleczem technicznym i garażem podziemnym. 2) Budynku serwerowni z zapleczem technicznym oraz laboratorium sprzętowym dla interdyscyplinarnego centrum modelowania matematycznego i komputerowego Uniwersytetu Warszawskiego – organizator: Uniwersytet Warszawski, Interdyscyplinarne Centrum Modelowania Matematycznego i Komputerowego</p>
<p>2013</p>	
<p>Projekt budowlany:</p> <p>59. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej przedszkola w os. Stara Miłosna w dzielnicy Wesola m.st. Warszawy – organizator: Urząd Dzielnicy Wesola</p> <p>Projekt przestrzeni:</p> <p>60. Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu rekreacyjnego przy ul. Frontowej w Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy – organizator: Urząd Dzielnicy Rembertów</p> <p>Inne:</p> <p>61. Konkurs na koncepcję pomnika rotmistrza Witolda Pileckiego – organizator: Urząd m.st. Warszawy</p> <p>62. Konkurs na koncepcję pomnika Polaków Ratujących Żydów w czasie II Wojny Światowej zlokalizowanego na placu Grzybowskiem w Warszawie – organizator: Urząd m.st. Warszawy</p>	<p>63. Konkurs na koncepcję modernizacji budynku Rotundy przy ul. Marszałkowskiej w Warszawie i jej otoczenia – organizator: PKO Bank Polski we współpracy z firmą DuPont, Warszawskim Oddziałem Stowarzyszenia Architektów Polskich, Polish Green Building Council i portalem Architizer</p> <p>64. Etap konkursu na opracowanie koncepcji Ogrodu XXI wieku z pawilonem wystawienniczym – Rewitalizacja obszaru Muzeum Łazienki Królewskie w Warszawie – organizator: Muzeum Łazienki Królewskie w Warszawie Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich pod patronatem Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Ministra Środowiska</p> <p>65. Konkurs na koncepcję architektoniczną budynku C PRIM – organizator: Instytut Medycyny Doświadczalnej i Klinicznej im. M. Mossakowskiego Polskiej Akademii Nauk</p>

2014	
<p>Projekty budowlane:</p> <p>66. Konkurs architektoniczny na koncepcję pawilonu edukacyjnego na terenie Gołędzinowa w Warszawie - organizator: Urząd m.st. Warszawy w imieniu którego działa Zarząd Mienia m.st. Warszawy oraz Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich</p> <p>67. Konkurs na koncepcję zadania dziedzica Muzeum Warszawy – organizator: Muzeum Warszawy oraz Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich</p> <p>68. Konkurs na wykonanie projektu koncepcyjnego w zakresie architektury zadaszeń nad schodami przy wyjściach ze stacji i linii metra w Warszawie – organizator: Zarząd Transportu Miejskiego</p> <p>Projekty przestrzeni:</p> <p>69. Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania części terenów przemysłowych Targówka Fabrycznego w Warszawie – organizator: Urząd m.st. Warszawy</p> <p>70. Konkurs na opracowanie koncepcji modernizacji Placu Małachowskiego w Warszawie – organizator: Zarząd Terenów Publicznych</p> <p>71. Konkursu na koncepcję zagospodarowania otoczenia Warszawskiego Pawilonu Architektury ZODIAK – organizator: Urząd m.st. Warszawy oraz Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich</p>	<p>74. Konkurs urbanistyczno-architektoniczny na opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu centralnego Politechniki Warszawskiej – organizator: Politechnika Warszawska oraz Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich</p> <p>Konkurs na opracowanie koncepcji wnętrza i ekspozycji Muzeum Polskiej Wódki przy ulicy Żąbkowskiej w Warszawie – organizator: Grupa Pernod Ricardi Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich</p> <p>75. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej Panteonu-Mauzoleum ofiar zbrodni komunistycznych zlokalizowanego na kwaterze Ł Cmentarza Wojskowego na Powązkach w Warszawie – organizator: Rada Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa oraz Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich</p> <p>76. Konkurs na opracowanie koncepcji wnętrza – holu głównego WIML – organizator: Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej oraz Wydział Architektury Wnętrz Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie</p> <p>77. Procedura negocjacyjna na wykonanie wielobranżowej dokumentacji dla budynku Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie oraz dla teatru TR Warszawa wraz z infrastrukturą – organizator: Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie</p> <p>78. Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-</p>

<p>Inne:</p> <p>72. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej Izby Pamięci przy Cmentarzu Powstańców Warszawy na Woli – organizator: Urząd m.st. Warszawy</p> <p>73. Konkurs architektoniczny na koncepcję modernizacji przejść podziemnych przy Dworcu Centralnym PKP w Warszawie – organizator: Zarząd Dróg Miejskich</p>	<p>architektonicznej budynku siedziby Oddziału w Świerklanach – organizator: Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz–System S.A.</p>
<p>1.2015-8.2015</p>	
	<p>79. Konkurs na opracowanie koncepcji strefy wejścia głównego i strefy wejścia do Planetarium w Centrum Nauki Kopernik – organizator: Centrum Nauki Kopernik</p> <p>80. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej budynku/zespołu budynków kanałów informacyjnych TVP przy ul. J.P. Woronicza w Warszawie – organizator: Telewizja Polska S.A.</p> <p>81. Konkurs na koncepcję zagospodarowania przestrzeni publicznej pomiędzy ul. Jasną, Zgoda i Złotą w Warszawie – organizator: Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich</p> <p>82. Konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej siedziby ZPSM nr 1 w Warszawie – organizator: Zespół Państwowych Szkół Muzycznych Nr 1 w Warszawie</p>

Przestrzeń publiczna często stanowi wizytówkę miasta i jest jego marką. Powinna być miejscem, w którym ludzie chcą przebywać, i w którym mogą się spotykać. Wpływa w ten sposób na wartość i atrakcyjność okolicznych sklepów, punktów usługowych i mieszkań. Zwiększa spójność tkanki społecznej miasta. Równocześnie powinna przyczyniać się do poprawy spójności przyrodniczej i przestrzennej. Pełni bowiem funkcję korytarzy (powiązań) ekologicznych i tras rekreacyjno-komunikacyjnych.

System atrakcyjnej przestrzeni publicznej w mieście stanowi tym samym integralny element systemu komunikacyjnego i gospodarczego. Wpływa na to, w jaki sposób mieszkańcy się przemieszczają oraz czy częściej robią zakupy „na mieście” w ramach spaceru, czy w centrum handlowym, do którego jadą samochodem.

W opracowaniu przedstawiono analizę dokumentów strategicznych i planistycznych odnoszących się do przestrzeni publicznych. Ich zapisy skonfrontowano z rzeczywistością, biorąc pod uwagę zagospodarowanie punktów centralnych, estetykę i atrakcyjność przestrzeni, jej dostępność oraz podział na różne funkcje. W wielu miejscach widoczne są rozbieżności między teorią a praktyką, lecz są też przykłady udanych rozwiązań. Aby miasto było miejscem, w którym chce się przebywać, konieczne jest większe otwarcie na (nie tylko punktowe) przestrzenie publiczne i współdziałanie na rzecz stworzenia ich spójnej sieci.