

# Dostępność przestrzeni w projektowaniu woonerfów w historycznych centrach miast europejskich



dr inż. arch.  
**AGNIESZKA LABUS**  
Politechnika Śląska  
Wydział Architektury  
ORCID: 0000-0003-0997-3178

Studentki Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej



**ALEKSANDRA GAJEWSKA**  
ORCID: 0000-0002-5497-6784



**AGATA GOLEŚNA**  
ORCID: 0000-0003-4906-8981



**JOANNA JONDA**  
ORCID: 0000-0002-1523-1691



**PAULINA KONSEK**  
ORCID: 0000-0003-1794-3841



**ANNA ŁAWICKA**  
ORCID: 0000-0001-7092-4661



inż. arch.  
**SARA MALICKA-SKRZEK**  
ORCID: 0000-0001-8106-5145

Celem artykułu jest znalezienie odpowiedzi na pytania: jak zdefiniować dostępność w kontekście projektowania woonerfów oraz jakie są determinanty i kryteria projektowe w projektowaniu dostępnych woonerfów w historycznych centrach miast.

Władze w wielu europejskich miastach powinny szybko oraz skutecznie reagować na tendencje zachodzących zmian społecznych, ekonomicznych i przestrzennych. Stanowi to wyzwanie w ich planowaniu, a także zarządzaniu. Mowa tu zwłaszcza o historycznych centrach miast<sup>1</sup>, które są ośrodkami kultury oraz turystyki, a także miejscem życia mieszkańców, dlatego powinny być przestrzeniami dostępnymi dla wszystkich użytkowników, zapewniając im komfortowy, sprawiedliwy dostęp niezależnie od wieku, płci czy stopnia sprawności. Dostępna przestrzeń powinna być zaprojektowana zgodnie ze standardami projektowania uniwersalnego, w ramach którego można wyróżnić trzy podstawowe zasady: funkcjonalność, czyli łatwość w obsłudze, użyteczność dla wszystkich użytkowników oraz realizację podejścia niesegregującego i niesegregującego użytkowników ze względu na ich ograniczenia [2]. Dostępność jest wyzwaniem szczególnie w obszarze ulic miejskich w historycznych centrach miast. Jednym ze sposobów funkcjonowania ulic miejskich jest koncepcja tzw. woonerfów, definiowanych jako [3] zapewnienie miejsca dla samochodów przy jednoczesnym zaspokojeniu potrzeb mieszkańców poprzez zmianę sposobu użytkowania ulicy oraz poprawę jakości życia mieszkańców w myśl projektowania ulicy jako miejsca dla ludzi, a nie tylko samochodów.

## Wyzwania rewitalizacji historycznych centrów miast w kontekście dostępności

Kluczowymi kwestiami w procesach rewitalizacji historycznych obszarów miast są zagadnienia przestrzenne, społeczne i ekonomiczne. Procesy te powinny być przeprowadzane z poszanowaniem dla tożsamości miejsca, dorobku kulturowego oraz historycznej tkanki z jednoczesnym uwzględnieniem potrzeb, a także problemów społecznych [6].

Dostosowanie do współczesnych standardów historycznych obszarów miejskich, w odpowiedzi na zróżnicowane potrzeby użytkowników – przy jednoczesnym zachowaniu ich zabytkowego charakteru – stanowi wyzwanie dla architektów i urbanistów, w szczególności w kontekście:

- organizacji ruchu samochodowego, miejsc postojowych, zapewnienia dostępu do środków komunikacji miejskiej oraz zaprojektowania przestrzeni o wysokiej jakości i odpowiedniej dostępności przestrzeni publicznych;

<sup>1</sup> Wyznacznikami centrum są takie elementy, jak: odrębność, skala, dostępność, identyfikacja i znaczenie [1].

- eliminacji barier przestrzennych wobec potrzeb wrażliwych grup społecznych, tj. osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, rodzin z małymi dziećmi itp.; w historycznych centrach miast można wyróżnić następujące bariery przestrzenne: zabytkową kostkę brukową, brak ścieżek prowadzących, brak wypukłych oznaczeń na przejściach dla pieszych, brak poręczy przy schodach, złe oświetlenie ciągów komunikacyjnych, zbyt wysokie krawężniki, stopnie przy wejściach do kamienic i нефunkcjonalne elementy małej architektury;
- dostosowania „twardych” działań rewitalizacyjnych (np. takich jak wymienione) do wymogów i wytycznych stawianych przez konserwatora zabytków, które ograniczają zakres projektowanych zmian lub dopuszczają działania w mniejszym zakresie, niż byłyby wymagane, by spełnić wymogi projektowania uniwersalnego;
- powiązania elementów w strukturze funkcjonalno-przestrzennej historycznych centrów miast w obrębie obszarów mieszkaniowych z terenami zieleni i komunikacji, a także przestrzeniami publicznymi, szczególnie w pobliżu rynków.

### Modele funkcjonalne ulic a zapewnienie dostępności w historycznych centrach miast

Ulice nie pełnią tylko funkcji komunikacyjnej, ale są także łącznikiem pomiędzy przestrzenią publiczną oraz prywatną. Stanowią ważny element zarówno w strukturze miasta, jak i w kontekście lokalnym. Ulice traktowane jako miejsca spotkań, usług czy wydarzeń kulturalno-społecznych tworzą atrakcyjną przestrzeń integracji. Istnieje wiele modeli funkcjonalnych ulic, tj. m.in. ulice mieszkalne, komercyjne, z wyłączonym ruchem samochodowym (deptaki). Najczęściej jednak ulice w historycznych centrach miast są strefami zamieszkania z przewagą usług lokowanych w parterach budynków, które jednocześnie są atrakcyjne turystycznie. Takie zróżnicowanie funkcji często wywołuje liczne konflikty interesów między mieszkańcami, właścicielami lokali a przechodniami. Chcąc pogodzić różnorodne oczekiwania i potrzeby, powstała idea „ulicy dla wszystkich”, czyli woonerfu<sup>2</sup>, definiowanego jako „ulica do mieszkania” [4]. Koncepcja ta ogranicza ruch samochodowy, a odzyskaną przestrzeń urządza z wykorzystaniem mebli miejskich, które mogą być elastycznie dostosowywane do konkretnych potrzeb. Daje to możliwość tworzenia miejsc o unikalnym charakterze. Maksymalna dostępność jest zapewniona poprzez umożliwienie każdemu użytkownikowi korzystania z niej w równym stopniu [5].

### Przykłady woonerfów w ramach rewitalizacji historycznych centrów wybranych miast europejskich – studia przypadków

Za pomocą studium przypadku opisano wybrane przykłady woonerfów zaprojektowanych w historycznych miastach europejskich. Skupiono się na przykładach, które reprezentują zróżnicowane podejścia projektowe, były realizowane jako inicjatywy oddolne lub odgórne, a także jako element prototypowania przestrzeni oraz są zlokalizowane w historycznych obszarach miast europejskich.

#### VAN GOGH WALK

##### Lokalizacja

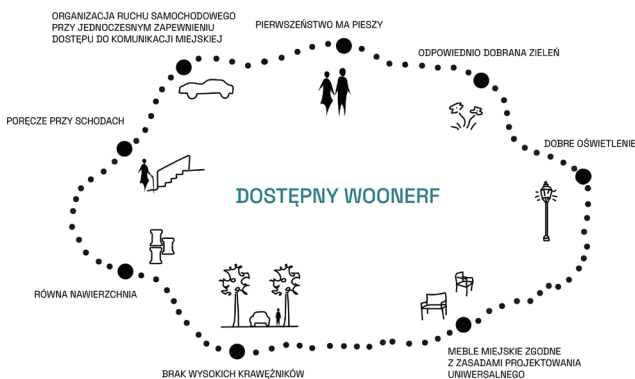
Woonerf Van Gogh Walk [7-9.] jest zlokalizowany w dzielnicy Stocwell w gminie Lambeth, w południowo-zachodnim Londynie, w Wielkiej Brytanii. Jest to obszar o typowo angielskiej zabudowie.

##### Podmioty zaangażowane w proces rewitalizacji

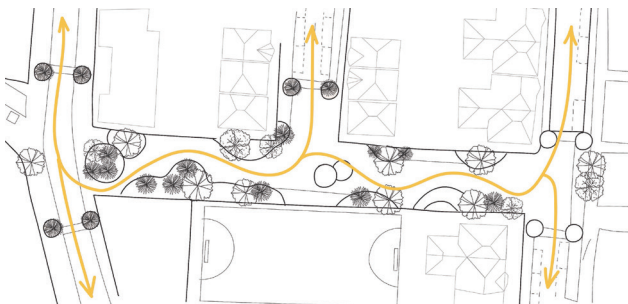
Projekt woonerfu powstał jako inicjatywa oddolna, został zainicjowany i przeprowadzony przez kolektyw mieszkańców Streets Ahead, jednocześnie był wspierany oraz sfinansowany przez władze gminy.



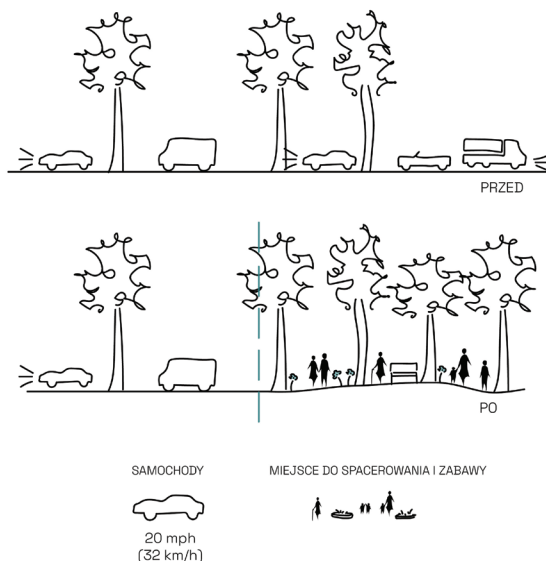
Rys. 1. Rysunek ilustrujący dostępność – zróżnicowana grupa użytkowników o różnych potrzebach



Rys. 2. Schemat połączeń elementów w kontekście dostępności



Rys. 3. Plan sytuacyjny ulicy Van Gogh Walk

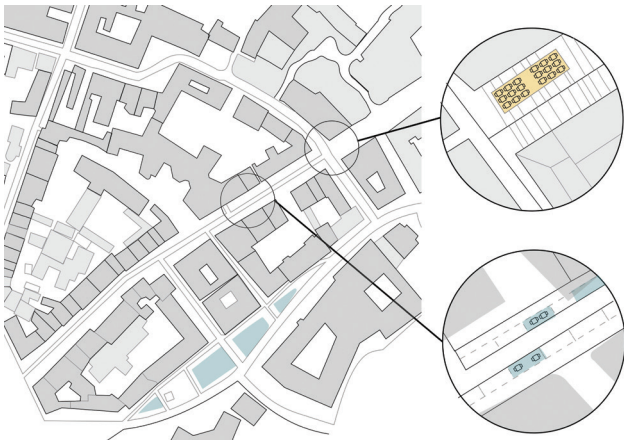


Rys. 4. Schemat zmiany i funkcjonowania ulicy Van Gogh Walk

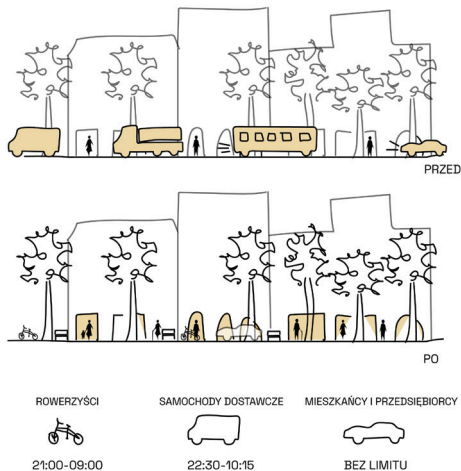
<sup>2</sup> W latach 70. XX wieku, w odpowiedzi na problemy znacznego spadku bezpieczeństwa wynikającego z braku segregacji ruchu kołowego i pieszego, w Niderlandach zaczęły powstawać pierwsze ulice uspokajające ruch samochodowy, oddające pierwszeństwo pieszym.



Rys. 5. Widok ulicy Van Gogh Walk z perspektywy człowieka



Rys. 6. Plan sytuacyjny w kontekście miasta – Sendlinger Straße



Rys. 7. Schemat funkcjonowania ulicy Sendlinger Straße



Rys. 8. Widok ulicy Sendlinger Straße z perspektywy człowieka

### Geneza projektu

Projekt jest rewitalizacją dawnej ulicy Isabel Street, wcześniej borykającej się z problemem nadmiernego ruchu samochodowego, a jednocześnie często wykorzystywanej jako miejsce zabaw przez dzieci, m.in. z sąsiedzkiej szkoły podstawowej. Był to obszar zaniedbany, uważany przez mieszkańców za niebezpieczny.

### Program funkcjonalno-przestrzenny ulicy

Ulica jest podzielona na dwie części – wyłączoną z ruchu oraz wonef dopuszczający ruch samochodów z ograniczeniem prędkości do 32 km/h. Została zagospodarowana na rodzaj wielopokoleniowego zieleńca zaprojektowanego z myślą o wykorzystaniu w równym stopniu zarówno przez dorosłych, jak i przez dzieci. Zostało przewidziane miejsce na gry sportowe. Zastosowano liczne nasadzenia i ogródki z miejscami do siedzenia na podwyższonych donicach. Powstała także minibiblioteka.

### Mała architektura

Przestrzeń uzupełniono wolnostojącymi krzesłami, które dzięki oparciom i podłokietnikom spełniają wymogi projektowania uniwersalnego. Szczególnym elementem przestrzeni jest wielofunkcyjna, impresjonistyczna instalacja przestrzenna nawiązująca do obrazów Van Gogha.

### Zapewnienie dostępności przestrzeni dla użytkowników

Wprowadzono różnorodny program funkcjonalno-przestrzenny ulicy, który jest atrakcyjny dla różnych grup użytkowników. Nie ma barier przestrzennych takich jak krawężniki, podesty, znaki pionowe, a dobrane meble miejskie są komfortowe i ergonomiczne.

### Efekty projektu

Dzięki zamknięciu ruchu znacząco wzrósł poziom bezpieczeństwa pieszych oraz odnotowano niższe wskaźniki przestępczości. Zdaniem mieszkańców źródłem poprawy jest m.in. większe poczucie odpowiedzialności społecznej w sąsiedztwie. Uspokojenie ruchu zachęciło mieszkańców do spacerów i spędzania czasu w bezpiecznej, wspólnej przestrzeni na świeżym powietrzu.

## SENDLINGER STRAßE

### Lokalizacja

Ulica Sendlinger Straße [10–12.] znajduje się na starówce Monachium, w południowej części Niemiec. Pełni ona głównie funkcję usługowo-handlową.

### Podmioty zaangażowane w proces rewitalizacji

Od końca lat 90. XX wieku Green City<sup>3</sup> podejmowało różne inicjatywy i kampanie w celu rewitalizacji ulicy. W 2016 roku przy wsparciu rady miasta rozpoczął się pilotażowy projekt, w ramach którego deptak został przedłużony do pobliskiego placu Sendlinger-Tor-Platz, a w jego następstwie powstała koncepcja przy zaangażowaniu mieszkańców, a także lokalnych przedsiębiorców.

### Geneza projektu

Rewitalizacja ulicy miała na celu uwolnienie Sendlinger Straße od nadmiaru samochodów i otwarcie jej dla pieszych. Szereg wydarzeń organizowanych na ulicy, takich jak *Sigi Sommer Walk*<sup>4</sup>, *PARK(ing) DAY* czy *Sendling Street Magic* pokazał mieszkańcom i innym użytkownikom możliwość przekształcenia ulicy pełnej samochodów w żywą przestrzeń publiczną z zielenią oraz dostępnymi przestrzeniami – co ostatecznie przekonało społeczność do zmiany ulicy w wonef.

<sup>3</sup> Organizacja zajmująca się przemianami w dziedzinie energii i transportu, postulująca zwiększenie wykorzystania energii odnawialnych oraz przyspieszenie zmian w sektorze mobilności.

<sup>4</sup> Pokojowa demonstracja propagująca zabieganie o więcej praw dla pieszych.



## Program funkcjonalno-przestrzenny ulicy

Ulica o funkcjach usługowych w parterach budynków stała się na całej szerokości deptakiem. W celu dostosowania nawierzchni do ruchu pieszego przebudowano chodniki. Zostały wprowadzone zasady dotyczące organizacji ruchu kołowego: rowerzyści i dostawcy mogą wjeżdżać tylko w określonych godzinach, zaś mieszkańcy oraz przedsiębiorcy mogą korzystać z ulicy przez cały czas.

## Mała architektura

Zgodnie z projektem na odcinku o długości 300 metrów miało znaleźć się 6 nowych drzew, 10 dużych donic z roślinami i liczne miejsca siedzące.

## Zapewnienie dostępności przestrzeni dla użytkowników

Wprowadzone rozwiązania uwzględniają potrzeby osób z niepełnościami, o czym świadczą liczne miejsca do odpoczynku wyposażone w oparcia i podłokietniki oraz równa nawierzchnia z płyt kamiennych.

## Efekty projektu

Na Sendlinger Straße przebywa obecnie znacznie więcej mieszkańców. Dzięki ograniczeniu ruchu kołowego wzrósł poziom bezpieczeństwa pieszych. Użytkownicy tej przestrzeni wyrażają zadowolenie z nowego wizerunku ulicy, ograniczenia hałasu oraz poprawy jakości powietrza.

## STRAEDET

### Lokalizacja

Ulica Straedet [13] jest zlokalizowana w centrum Kopenhagi, położona równolegle do głównej promenady Stroget. Jest to obszar typowego średniowiecznego układu miejskiego ze zwartą zabudową.

### Podmioty zaangażowane w proces rewitalizacji

Projekt woonerfu został zainicjowany przez miejskie biura inżynierów i architektów, do których dołączyli ochotnicy z policji oraz lokalni interesariusze.

### Geneza projektu

Ulica Straedet dawniej była ruchliwą jednokierunkową arterią użytkowaną głównie przez samochody i linie autobusowe, a jednocześnie znajdowały się tam niewielkie sklepy. W latach 90. XX w. zaczęto rozważać zamknięcie ruchu kołowego ze względu na ograniczoną dostępność ulicy dla pieszych, hałas oraz drgania historycznych kamienic.

## Program funkcjonalno-przestrzenny ulicy

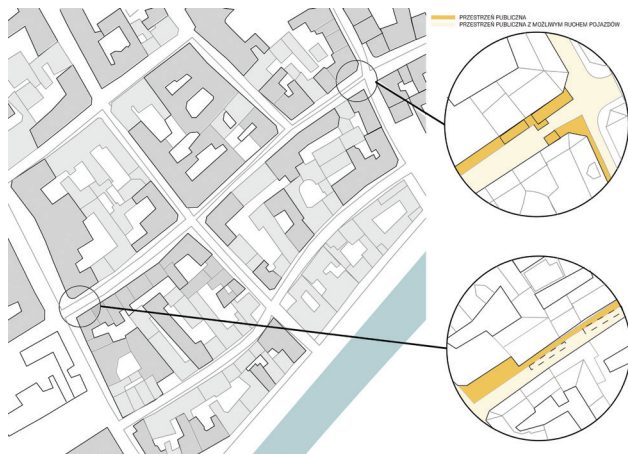
Woonerf na ulicy Straedet ma charakter handlowo-usługowy. Znajdują się tam liczne sklepy, kawiarnie i restauracje. Straedet funkcjonuje jako jednokierunkowa ulica (z kontrapasami dla cyklistów) ze strefą pieszą, jednak bez zakazu ruchu kołowego. Wizualnie wybijają się miejsca parkingowe zaakcentowane białym brukiem, a lekko zróżnicowana nawierzchnia między chodnikiem a jezdnią ułatwia interpretację funkcji przestrzeni. Kolisty wzór kostki brukowej informuje kierowców o pierwszeństwie pieszych.

## Meble miejskie

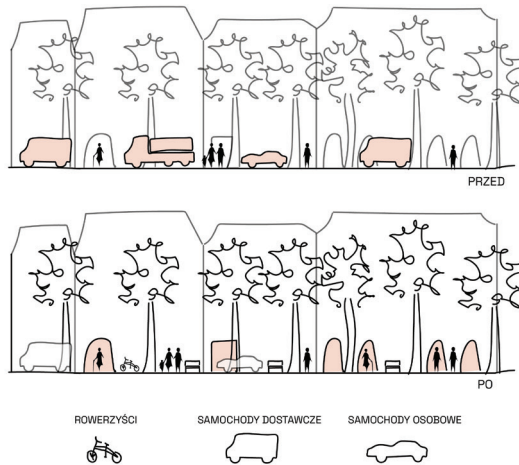
Na Straedet funkcjonuje wiele kawiarni i restauracji z tarasami. Występują również ogólnodostępne ławki, które wyglądem nawiązują do projektu ławek miejskich w całej Kopenhadze. Zapewnia to spójny odbiór wizualno-estetyczny publicznych przestrzeni miasta.

## Zapewnienie dostępności przestrzeni dla użytkowników

Projekt uwzględnia łatwość poruszania się wrażliwych grup społecznych dzięki różnieniu nawierzchni. Różnorodność faktur i odcieni użytych materiałów pozwala na bezpieczne poruszanie oraz identyfikację przestrzeni. Zastosowanie pasów wykonanych z kostki granitowej czyni przestrzeń bardziej dostępną, m.in. dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.



Rys. 9. Plan sytuacyjny w kontekście miasta – ulica Straedet



Rys. 10. Schemat funkcjonowania ulicy Straedet



Rys. 11. Widok ulicy Straedet z perspektywy człowieka

## Efekty projektu

Na Straedet zaczęła panować kultura piesza. Handlowcy chętnie tworzą ekspozycje w witrynach sklepowych i wystawiają towary na ulicy. Identyfikuje się tam wysoki poziom zaufania. Dzięki ograniczeniu ruchu kołowego oraz kilku zmianom przestrzennym znacznie poprawił się komfort i bezpieczeństwo użytkowania ulicy.

## Podsumowanie

Na podstawie analizy przykładów wybranych woonerfów można wyodrębnić determinanty i kryteria projektowe w kształtowaniu dostępnych woonerfów w historycznych centrach miast.

Z analizy przykładów wynika także, że ważnym aspektem projektu woonerfu jest umożliwienie użytkownikom partycypacji w kreowaniu

Tabela 1. Determinanty i kryteria projektowe ulicy dostępnej

Determinanty ulicy dostępnej	Kryteria projektowe ulicy dostępnej
zwiększenie bezpieczeństwa;	nadanie pierwszeństwa pieszym poprzez eliminację bądź ograniczenie roli samochodów; naturalne spowolnienie ruchu samochodowego poprzez czytelne rozróżnienie stref funkcjonalnych, układ małej architektury, zwężenie szerokości pasa ruchu; odpowiednie oświetlenie;
zapewnienie inkluzywnego, zróżnicowanego programu funkcjonalnego*;	zróżnicowanie funkcji odpowiednio dla różnych grup wiekowych, o różnym stopniu sprawności;
eliminacja barier przestrzennych;	eliminacja krawężników, zmiana nawierzchni na antypoślizgową, bez nierówności, szerokich szczelin między płytkami;
czytelność przestrzeni;	odpowiednia identyfikacja wizualna (graficzna) przestrzeni, czytelne oznaczenia, zmiana nawierzchni na bardziej różnorodną pod względem faktur i odcieni;
zwiększenie ilości zieleni miejskiej;	wielopokoleniowe zieleńce, ogródki społeczne;
umożliwienie spędzania czasu na ulicy;	zróżnicowane miejsca do siedzenia, odpoczynku, obserwacji, wprowadzenie mebli miejskich spełniających wymogi projektowania uniwersalnego: z oparciami i podłokietnikami;

\*[13]

przeanalizowane przykłady woonerfów obrazują rozwiązania, które należy brać pod uwagę podczas planowania rewitalizacji historycznych centrów miast. Podczas sporządzania wytycznych projektowych należy zwrócić uwagę nie tylko na wizualne walory obszaru opracowania, ale także na aspekty społeczne, partycypacyjne, ekonomiczne, funkcjonalne, logistyczne. Te wszystkie elementy warunkują powstanie ulicy dostępnej w wielowymiarowym podejściu.

#### Bibliografia:

- [1] Jałowiecki B., Szczepański M.S., Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej. Wykłady z socjologii, t. 4, Scholar, Warszawa 2006, s. 391.
- [2] Labus A., Strategie równości płci w kontekście zrównoważonego planowania przestrzeni publicznych. Rozwój obszarów miejskich w polityce regionów, t. CLXIV, Komitet Przestrzenny Zagospodarowania Kraju PAN, Warszawa 2015, s. 362–382.
- [3] Collarte N., The Woonerf Concept, Rethinking a Residential Street in Somerville, nacto.org/docs/usdg/woonerf\_concept\_collarte.pdf [dostęp: 14.03.21].
- [4] architekturaibiznes.pl/woonerfy-ulice-miast-przyszlosci.,3173.html [dostęp: 17.12.21].
- [5] Barański H., Miasto na plus. Eseje o polskich przestrzeniach miejskich [rozdział Woonerfy w Łodzi], Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków 2017, s. 23.
- [6] El-Haggag Mehanna Walaa A., El-Haggag Mehanna Wesam A., Urban renewal for traditional commercial streets at the historical centers of cities, „Alexandria Engineering Journal” (2019) 58, p. 1127–1143 – sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016819301012 [dostęp: 12.01.21].
- [7] pps.org/places/van-gogh-walk [dostęp: 12.01.21].
- [8] globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/shared-streets/residential-shared-streets/case-study-van-gogh-walk-london-uk [dostęp: 12.01.21].
- [9] hardscape.co.uk/van-gogh-walk-lambeth [dostęp: 12.01.21].
- [10] muenchen.de/aktuell/2019-12/sendlinger-strasse-fussgaengerzone-fertig.html [dostęp: 11.01.21].
- [11] muenchen.tv/sendlinger-strasse-erweiterung-der-fussgaengerzone-296453/# [dostęp: 11.01.21].

[12] greencity.de/projekt/erweiterung-der-fussgaengerzone-sendlinger-strasse [dostęp: 11.01.21].

[13] cyclingsolutions.info/shared-space [dostęp: 11.01.21].

[14] Labus A., Ogólnopolska konferencja naukowa Strategie odnowy miast wobec depopulacji i starzenia się społeczeństwa w trzech skalach przestrzennych, Katowice 2015 [materiały pokonferencyjne].

DOI: 10.5604/01.3001.0014.8833

#### PRAWIDŁOWY SPOSÓB CYTOWANIA

Labus Agnieszka, Gajewska Aleksandra, Goleśna Agata, Jonda Joanna, Konsek Paulina, Ławecka Anna, Malicka-Skrzek Sara, 2021, Dostępność przestrzeni w projektowaniu woonerfów w historycznych centrach miast europejskich, „Builder” 6 (287). DOI: 10.5604/01.3001.0014.8833

**Streszczenie:** Niniejszy artykuł dotyczy zdefiniowania pojęcia „dostępności” w ramach woonerfów zlokalizowanych w historycznych centrach miast europejskich. Na podstawie metody studium przypadku scharakteryzowano wybrane woonerfy w historycznych miastach europejskich. Zidentyfikowano determinanty dostępności oraz kryteria projektowe, które należy wziąć pod uwagę w ramach projektowania woonerfów i rewitalizacji omówionych w artykule historycznych centrów.

**Słowa kluczowe:** rewitalizacja, dostępność, woonerf, historyczne centra miast, studium przypadku

**Abstract:** ACCESSIBILITY IN DESIGNING WOONERFS IN HISTORICAL CENTERS OF EUROPEAN CITIES. The paper deals with defining the concept of "accessibility" within woonerfs in historical city centres in Europe. There are identified accessibility determinants and design criteria that should be considered in the design of woonerfs and revitalisation process in the featured areas, based on a case study method of selected woonerfs in historical European cities.

**Keywords:** revitalization, accessibility, woonerf, historic city centres, case study