

# Miejsce pieszego w przestrzeni miasta w oparciu o zbiór wytycznych eMSA IE

## Place of pedestrian in the City Space Based on a Set of eMSA IE Guidelines

### Streszczenie

Miasto jest żywą istotą i jako organizm ulegający ciągłym przeobrażeniom potrzebuje kolejnej rewolucji komunikacyjnej. Jednym z priorytetów polityki rozwoju miast jest wyeksponowanie roli jaką odgrywa pieszy w jego tkance. Działania te konieczne są do podtrzymania charakteru miasta, zahamowania procesów rozrzedzania się jego tkanki i ożywienia centrów miejskich. Co zrobić, aby skłonić człowieka do zrezygnowania z przewartościowanego środka transportu jakim jest samochód? Jakie inicjatywy są potrzebne dla odbudowania obumarłej infrastruktury traktów pieszych czy też rewitalizowania jej integralnych elementów – zespołów zabudowy śródmiejskiej. Kształtowanie przestrzeni formułowane jest poprzez autorskie opracowania jakimi są np. eMSA IE, gdzie być może należy szukać odpowiedzi na powyższe pytania.

### Abstract

City is a living being and as an organism that undergoes constant transformations, it needs next communication revolution. One of the priorities of city development policy is to expose the role played by pedestrian in its urban fabric. Those actions are required to sustain character of the city, to inhibit the processes of fabric thinning and to revive city centres. What should be done to persuade a man to give up overrated mean of transport, which is car? What initiatives are necessary to rebuild torpid infrastructure of the pedestrian routes or to revitalize its integral elements – assemblies of downtown built-up areas. Shaping of the space is formulated by original compilations, which include e.g. eMSAIE, where maybe we should look for answers to the above questions.

Słowa kluczowe: pieszy, kształtowanie miast, przestrzeń publiczna, wytyczne projektowe, miasto  
Keywords: pedestrian, shaping of cities, public space, design guidelines, city

### Wstęp

Od czasu, kiedy samochód stał się dobrem ogólnodostępnym i wyjątkowo pożądanym jako wyznacznik statusu społecznego, miasta budowano i przeprojektowywano z myślą o pojazdach. Kult samochodu jako „żywiciela rodziny” i jednocześnie przedmiotu bardzo ważnego, szczególnie uwidacznia się w Stanach Zjednoczonych. Nie buduje się tam chodników łączących centrum – downtown, z obrzeżami – suburbiemi. w związku z tym jedynym sposobem dotarcia do centrum jest użycie własnego samochodu lub skorzystanie z jeżdżącej niezwykle rzadko, komunikacji miejskiej. w miastach Europy siła ciężkości przełożyła się na transport publiczny, po części ze względu na niemożność przebudowania historycznej tkanki miasta dla potrzeb zwiększonej liczby samochodów osobowych, po części ze względu na zgoła inną kulturę społeczeństwa starego kontynentu. Nie zmienia to faktu, że w Europie uwaga władz miejskich skupiła się na znaczącej roli pojazdów mechanicznych w życiu człowieka, a tym samym, w życiu miasta.

Jak zachęcić ludzi do zrezygnowania z samochodu i poruszania się pieszo? Czy jest możliwym sprawić, aby mieszkańcy dużych

### Introduction

Since the times, when car became easy accessible mainstream product and especially desired as indicator of the social status, the cities were built and redesigned with the emphasis on these vehicles. Cult of the car as “breadwinner” and simultaneously as very important object is especially visible in the United States. Sidewalks connecting the city centre – downtown, with the outskirts – suburbs are not built there. Consequently, the only way to reach the centre is by your own car or by public transport, which runs very rarely. In European cities the weight force is translated into public transport, partly due to the lack of possibility in regard to rebuilding historic urban fabric of the city, for the increased number of cars and partly due to quite different social culture of the old continent. This doesn't change the fact that in Europe, the attention of city authorities has been focused on the significant role of mechanical vehicles in the human life, and thus – in the life of the city.

How to encourage people to give up their cars and move around on foot? Is it possible to make the residents of big

\* Mgr inż. arch. Maciej Jamroży, doktorant, Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki / Maciej Jamroży, MSc Eng Arch PhD student, Tadeusz Kościuszko Cracow University of Technology, Faculty of Architecture, e-mail: maciejkjamrozy@gmail.com, agn@puchyr.pl

\*\* Mgr inż. arch. Agnieszka Puchyr, Urban Project spółka z o.o., Rzeszów / Agnieszka Puchyr, MSc Eng Arch., Urban Project Ltd., Rzeszów

miast włożyli więcej wysiłku w przemieszczanie się po ich zatłoczonych ulicach w imię dobra ogółu? Z pewnością podejście filantropijne nie jest w tym przypadku kluczem do sukcesu. Niewiele ludzi jest w stanie ponieść dodatkowy wysiłek, jeśli nie odczuwa osobistych korzyści związanych z tą czynnością. Możliwe jest natomiast skłonienie ludzi do częstszego wybierania spaceru zamiast samochodu. Jako argument podać można „spacer jako antidotum przeciwko chorobom cywilizacyjnym”, a za scenografię użyć nowoczesnie zagospodarowane przestrzenie publiczne gdzie m.in. odbywają się wydarzenia, w których pieszy mógłby chcieć wziąć udział. Kształtowanie przestrzeni formułowane jest przez autorskie opracowania, jakimi są np. eMSA IE, gdzie być może należy szukać odpowiedzi na powyższe pytania. Wdrażanie teorii, która mówi, że bezruch generuje ruch, czyli im więcej miejsc do siedzenia w mieście tym większy ruch pieszy w nim<sup>1</sup>. Dzięki takim przedsięwzięciom otrzymujemy wytyczne do projektowania przyjaznych pieszemu przestrzeni wypoczynku, czy bezpiecznych dróg komunikacyjnych. Wdrażanie opisanych w założeniach eMSA IE rozwiązań odzwierciedla się pośrednio w poprawie sytuacji ekonomicznej miasta<sup>2</sup>.

### Przestrzenie publiczne

Problematyka miasta przyjaznego pieszym jest szeroko omawiana w świecie dzięki czemu dostrzega się istotę problemu, omawia, analizuje i wyciąga wnioski o skutek czego przekształca się infrastrukturę na bardziej przystępną pieszym. Dzięki badaniom i prowadzonym obserwacjom wyszczególniono warunki jakie muszą być spełnione, by zachęcić ludzi do pieszej komunikacji.

Wyróżnia się dwa podstawowe cele przemieszczania się ludzi:

- Komunikacja codzienna – do pracy, sklepu, szkoły itp.,
- Relaks – spacer, aktywność fizyczna itp.<sup>3</sup>

Najistotniejszym czynnikiem, który zachęca do pieszego poruszania się pieszo ludzi jest jakość otoczenia w którym się znajdują. Jest to przestrzeń publiczna zagospodarowana, rewaloryzowana czy zrewitalizowana. Dzięki jej odważnym przekształceniom możemy wpływać na zmianę utartych nawyków ludzi. Czym dla użytkownika jest zatem przestrzeń publiczna? w książce *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*<sup>4</sup> zwrócono uwagę na fakt, że przestrzeń publiczna w tradycyjnym rozumieniu, współcześnie często zastępowana zostaje jej namiastkami (centra handlowe, supermarkety, centra rozrywki), które trafnie określone zostają przez autorów „przestrzeniami prywatnymi udostępnionymi publicznie”<sup>5</sup>. Jest to spowodowane poszukiwaniem przez jej użytkowników tzw. *quality-space* – przestrzeni komfortowej, wygodnej, dobrej do relaksu, dającej możliwość angażowania się w życie miasta, poszukiwania nowych wrażeń, odkrywania nowych możliwości na aktywne spędzanie czasu w mieście. Niestety, przeważnie tylko w przestrzeniach półpublicznych mieszkaniac może bezpiecznie się realizować<sup>6</sup>.

Obecnie nie ulega wątpliwości dlaczego ludzie wolą używać samochodów odrzucając możliwość komunikacji pieszej. Główne problemy z jakimi zmagają się piesi użytkownicy większych zespołów miejskich są zminimalizowane lub wręcz całkowicie zlikwidowane w publicznych przestrzeniach prywatnych, ale wciąż bardzo mocno zaznaczone w skali wieloprzestrzennej:

- niedostosowana do pieszego struktura dróg i chodników
- nieprzyjemne otoczenie

cities to put more effort in moving around their crowded streets in the name of public good? Philanthropic approach certainly is not the key to success in this case. Not many people are able to bear the extra effort, if they do not feel personal benefits associated with this activity. However, it's possible to make people choose walking more often, instead of using cars. We can provide the following argument “a walk as an antidote against civilization diseases” and as a set in this case, we can use modernly developed public spaces where, among others, events takes place, in which the pedestrians would like to take part. Shaping of the space is formulated by original compilations e.g. eMSA IE, where maybe we should look for the answers to the above questions – implementation of the theory, which says that immobility generates traffic i.e. the more places for seating in the city, the more pedestrian traffic in it<sup>1</sup>. Thanks to such undertakings, we obtain guidelines for the designing of the pedestrian-friendly recreation areas or safe communication routes. Implementation of the solutions described in the assumptions of eMSA IE indirectly reflects in improving economic situation of the city<sup>2</sup>.

### Public spaces

Issues of the pedestrian-friendly city are widely discussed in the world and thanks to that the essence of the problem is seen, discussed, analysed and conclusions are drawn, and as a result the infrastructure is transformed into more accessible to pedestrians. Thanks to the research and observations, the conditions have been detailed, which must be met in order to encourage people to walking communication.

There are two basic objectives of the movement of people:

- Everyday communication – to work, store, school, etc.,
- Relax – walking, physical activity, etc.<sup>3</sup>

The most important factor, which encourages people to moving on foot, is the quality of surroundings, in which they're located. It is a developed, reassessed or revitalized public space. Thanks to its daring transformations, we can affect the change in the formulaic habits of the people. What is therefore a public space for the user? The book *Problems of shaping the public spaces* (pl. *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*)<sup>4</sup> draws attention to the fact that public space in the traditional sense is today often replaced only by its partial substitutes (shopping malls, supermarkets, recreation centres), which are aptly defined by the authors as “private spaces made publicly available”<sup>5</sup>. It is because its users look for so called „quality-space” – space that is comfortable, convenient, good for relax, providing them with possibility to engage in life of the city, to look for new experiences and to explore new possibilities for active time spending in the city. Unfortunately, usually only in the semi-public spaces the residents can safely fulfil themselves<sup>6</sup>.

Currently, there's no doubt why people prefer to use cars and reject the possibility of communication on foot. Main

- brak poczucia bezpieczeństwa
- ograniczenia prywatne w postaci zamkniętych osiedli blokujących swobodne przejścia.

Przemiany przestrzeni publicznych są istotne nie tylko ze względu na potencjalnych pieszych. Według M. Szatan zamykanie się w schematycznie powtarzanych czynnościach, jakimi są choćby podróż samochodem do pracy, powrót samochodem do domu i następujący po tym odpoczynek w domu ogranicza umysł i rozwój jednostki<sup>7</sup>.

Współcześnie wśród władz miast panuje tendencja koncentrowania funduszy i energii na wyodrębnieniu najbardziej efektywnego miejsca, które spełni rolę wizytówki miasta. Jest to wynikiem przemian współczesnych czasów, kierowanego indywidualizmem, konkurencją, konsumpcją i komercjalizacją wszelkich wartości. To rozwiązanie zdaje się być wygodniejsze dla władz miasta, a jednocześnie jest tańsze, niż konsekwentne działania mające na celu przywrócenie dobrego stanu całego miasta.

Jak zauważa Danuta Kochanowska, „nawet najpiękniej urządzone miejsce jest jedynie tylko kolejną, wyodrębnioną z jego tkanki atrakcją miasta, słabo oddziałującą na otoczenie, a dociera się do niej samochodem osobowym, a nie pieszo”<sup>8</sup>. Z tego względu obecnie najważniejsze jest skierowanie uwagi i funduszy miast na przekształcanie przestrzeni użytkowych, nie na skupianie ich jedynie na tzw. reprezentacyjnym centrum. Na powzięcie działań mających na celu zmianę opisywanej sytuacji decyduje się wiele europejskich miast. Niestety nadal nie oznacza to rezygnacji ze strategii tworzenia „efektywnych, emblematycznych założeń-symboli”. Bardzo znanym i chętnie opisywanym przykładem kompleksowych zmian struktury miasta jest Bilbao, które szczyty się realizacją Muzeum Guggenheima oraz towarzyszących jego budowie przedsięwzięć związanych z sanacją transportu miejskiego czy budową otaczających je bulwarów. Na uwagę zasługuje inne hiszpańskie miasto – Barcelona, która słynie ze swojego konsekwentnego zagospodarowywania siatki placów miejskich wraz z systemem elementów związanych z kulturą i sztuką oraz jej założeń powiązanych z olimpiadą. Jednymi z największych osiągnięć w materii konsekwentnego eliminowania samochodów ze struktury miasta, i w następstwie tych działań, stworzenia spójnego systemu przestrzeni publicznych, może pochwalić się również Kopenhaga<sup>9</sup>.

### Spajanie przestrzeni

Jedną z najdłużej działających na świecie organizacji zajmujących się problemem ludzi w przestrzeni publicznych miasta jest projekt zwany *Project for Public Spaces*<sup>10</sup>, założony w 1975 roku. Oferuje on porady techniczne, badania oraz planowanie i projektowanie. Jego misją jest tworzenie i zachowywanie „lokalności” przez koncentrowanie się na tworzeniu przestrzeni publicznych. Projekt PPS kładzie nacisk na życie wspólnotowe, a swoje wyniki osiąga poprzez wdrażanie idei, budowanie, tworzenie spójnej i wyjątkowej tożsamości miejsc oraz, co najważniejsze, spajaniu jej z czynnikiem ludzkim<sup>11</sup>. Rola pieszego w przestrzeni miasta w interesujący sposób została przedstawiona w formie rysunku w książce *Jak przetworzyć miejsce... i jest to definicja przyjaznej i wygodnej dla ludzi przestrzeni*<sup>12</sup>.

Uczestnicy projektu przebadawszy ponad tysiąc miejsc publicznych na świecie byli w stanie wyselekcjonować cztery najważniejsze cechy udanych przestrzeni:

problems that pedestrians of larger urban areas have to face are minimized or completely eliminated in public private spaces, but they are still strongly visible in the large-space scale:

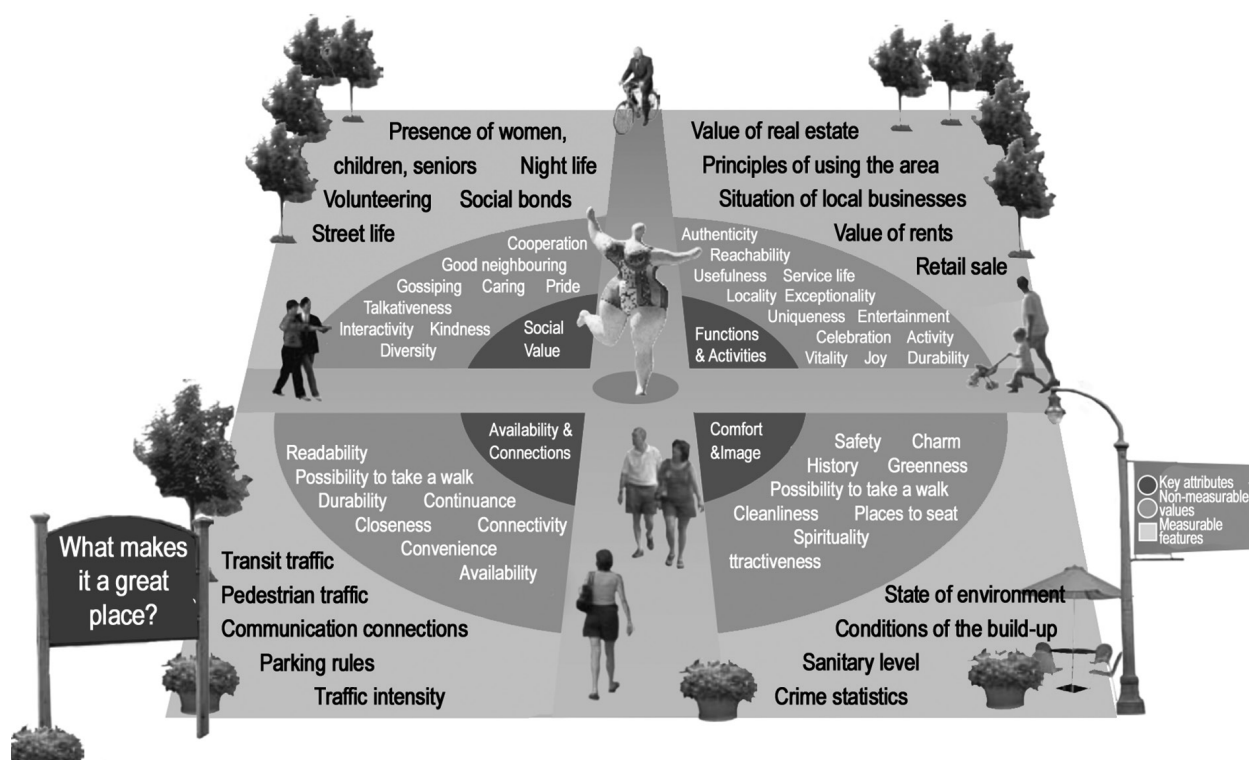
- structure of the roads and sidewalks that is unsuited for pedestrians
- unpleasant surroundings
- lack of sense of security
- private limitations in the form of gated housing developments, which block free passage

Transformations of public spaces are important not only because of the potential pedestrians. According to M. Szatan, closing in the schematically repeated activities such as travelling to work by car, coming back come by car and the rest that follows it, reduces development and mind of the individual<sup>7</sup>.

Today, there's a tendency among city authorities to focus the funds and energy on extracting the most spectacular place, which will fulfil the role of city showpiece. It is a result of changes in the modern times, driven by individualism, competition, consumption and commercialization of all values. This solution seems to be more convenient for the city authorities and at the same time cheaper, than consistent actions aimed at restoring good condition of the whole city. As noted by Danuta Kochanowska, „even the most beautifully decorated place is only just another city attraction extracted from its fabric, poorly affecting the surroundings, and you get to it by car, not on foot”<sup>8</sup>. Therefore, currently the most important thing is to aim focus and funds of the cities on transforming usable spaces and not on focusing only on the so called representative centre. Many European cities decide to undertake actions aimed at changing the described situation. Unfortunately, this still doesn't mean the resignation from strategy of creating “impressive emblematic symbols”. Very famous and eagerly described example of complex changes of the city structure is Bilbao, which prides itself on construction of Guggenheim Museum and associated with its construction undertakings, related to the reclamation of public transport or construction of boulevards surrounding it. There's other Spanish city, which also deserves attention – Barcelona, which is known for its consistent developing of a net of urban squares, along with the system of elements associated with culture and art, and the assumptions associated with the Olympics. Copenhagen can pride itself on the one of the greatest achievements in the matter of consistent elimination of cars from the city structure, and in the consequence of these actions – creating coherent system of public spaces<sup>9</sup>.

### Bonding the space

One of the longest running organizations in the world dealing with the issue of people in the city public spaces is a project called *Project for Public Spaces*<sup>10</sup>, established in 1975. It offers technical advice, research, planning and designing. Its mission is to create and maintain the “locality” through concentrating on the creation of public spaces. PPS project emphasizes the community life, and it achieves its results through: implementation of the idea, building, crating coherent and unique identity of places, and what's the most important, bonding it with the human factor<sup>11</sup>. The role of pedestrian in the urban space has been presented in an interesting way in the form of a figure, in the book entitled *How to process a place... (pl*



il. 1. Jak przetworzyć miejsce Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych, M. Łuszczak, U. Ptasieńska (red.), Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków 2011; strona: 25 / How to process a place. Guide on creating successful public spaces. (pl. Jak przetworzyć miejsce Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych), M. Łuszczak, U. Ptasieńska (red.), Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków 2011; page: 25

#### – Dostępność i połączenia

Warunek podstawowy, który musi zostać spełniony, by móc uznać obszar za przyjazny dla pieszego, to jego dostępność i skomunikowanie z miastem, lub miejscami przebywania większych grup ludzi. Wymaga rewitalizacji przestrzeni publicznych w pobliżu osiedli, gdzie gromadzi się większa liczba ludzi, rodzin z dziećmi i osób starszych. Niezwykle istotnym jest, by każde osiedle posiadało w najbliższym otoczeniu miejsce przyjazne do odpoczynku i relaksu a jego ulice i komunikacja wewnątrzosiedlowa była przystosowana do poruszania się pieszo. Człowiek niechętnie porusza się po nieprzyjnym dla niego terenie lub czynności tej za wszelką cenę unika.

#### – Komfort i wizerunek

Istotny jest poziom architektury i zagospodarowania, jaki reprezentuje ciąg pieszy i jezdny, dzielnica czy część miasta. Nie jest powiedziane, że część miasta musi być prestiżowa, by zachęcić pieszych do korzystania z niej. Z pewnością musi spełniać podstawowe warunki estetyczne, takie jak czystość, atrakcyjna aranżacja przestrzeni miejskiej, lub po prostu powinna posiadać niebanalny lub wyjątkowy charakter. Wielce istotnym elementem jest obecność miejsc sprzyjających odpoczynkowi i terenów przeznaczonych do relaksu, wygodnych miejsc do siedzenia oraz, jeśli to możliwe, innych elementów wyposażenia, takich jak np. kawiarnie oraz restauracje.

#### – Funkcje i działania

Możliwość wykorzystania spaceru do realizacji wielu zadań jest często powodem udania się na pieszą wyprawę do określonego

Jak przetworzyć miejsce...), and it is a definition of friendly and comfortable space for people<sup>12</sup>.

Project participants through examination of more than thousand of public places all over the world, have been able to select four the most important characteristics of the successful spaces:

#### – Accessibility and connections

Basic condition that must be met in order to recognize the area as pedestrian-friendly is its accessibility and communication with the city or places of residences of larger groups of people. This requires the revitalization of public spaces near housing developments, which accumulate larger numbers of people, families with children and elderly. Especially important is that each housing development should include rest-friendly and relax-friendly place in its closest vicinity, and its inter-housing development communication should be adapted to move on foot. People reluctantly move in a hostile territory or avoid this activity at all costs.

#### – Comfort and image

Important is the level of architecture and development, which is represented by pedestrian and road sequence, neighbourhood or part of the city. It's not said that part of the city must be prestigious to encourage pedestrian to use it, but certainly, it has to meet basic aesthetic conditions, such as cleanliness, attractive arrangement of the urban space or it simply has to have original or unique character. Very important element is the presence of places favourable to rest and areas designed for relaxation, comfortable places for seating and if it's possible, other elements, such as cafes and restaurants.

miejsca oraz częstych powrotów do niego. Dodatkowo działania, które możemy podczas takiego spaceru wykonać, wpływają na stworzenie wyjątkowego charakteru miejsca, dodając mu niepowtarzalności. Jeśli nie zainteresujemy odwiedzających czy też nie będziemy w stanie zorganizować im przyjemnie czasu we wnętrzach urbanistycznych, dana przestrzeń pozostanie pusta a nawet nieużywana co doprowadzić może do jej całkowitej degradacji.

#### – Wartość społeczna

Człowiek jest istotą socjalną. Podczas gdy ludzie mają możliwość spotkać się w określonym miejscu ze swoimi przyjaciółmi, lub np. zobaczyć tam swoich sąsiadów, przestrzeń w której się widzą otrzymuje w ich umysłach wyższą ocenę i chętniej się do niej wraca. w takich miejscach spotkać można ludzi, którzy są do nas przyjaźnie nastawieni i z dużym prawdopodobieństwem założycy można, że spowodowane jest to jakością przestrzeni w której przyszło im przebywać. Dodatkowo mając możliwość w bezpieczny sposób spędzać w takim miejscu czas czy nawiązać nowe znajomości, bardziej przywiązuje się do danego terenu i chętniej wkłada wysiłek aby tam dotrzeć. Miłe doświadczenia nadają przestrzeni niepowtarzalną, bardzo osobistą wartość. Współcześnie decyzje odnośnie zmian w budowie miasta opierają się na projektach i podziale zadań. „Takie działania nie wynikają w żaden sposób z rzeczywistego, społecznego zapotrzebowania, zdefiniowanego i wyartykułowanego przez lokalną społeczność, a przestrzeń publiczna nie stanowi w nich punktu wyjścia.”<sup>13</sup> Obecnie odchodzi się od omówionych powyżej konkluzji w jej opozycji stawiając alternatywne podejście do projektowania przemian miejskich.

#### Sposoby na przestrzeń

Współcześnie do czynienia mamy z równoległe działającymi dwiema szkołami planowania przestrzeni publicznych. Jedna powszechnie stosowana skupiająca się wokół projektantów, oparta na kompetencjach i wizjach rozwoju miast i ich przestrzeni publicznych widziana oczyma specjalistów. Druga alternatywna, skupiająca się wokół miejsca, *genius loci*<sup>14</sup> – ducha miejsca, oparta na kompetencjach i wizjach lokalnej społeczności<sup>15</sup>.

Najważniejszą zmianą przy stosowaniu drugiej koncepcji jest zaakceptowanie przez profesjonalistów czy wykonawców zmiany roli, którą pełnią. Organizacje, urzędy, wykonawcy, profesjonalści i projektanci będą angażować się w proces jako osoby wdrażające i realizujące wizję społeczności. Pierwsze kroki, które należy wykonać aby rozpocząć efektywną współpracę to:

- spotkanie z grupami społecznymi danego miejsca, w celu określenia zakresu problemów,
- formułowanie hipotez dotyczących zebranych informacji oraz ustalenie dalszego planu działań mającego na celu zdobycie dodatkowych informacji,
- zebranie danych potrzebnych do prawidłowego zrozumienia sytuacji,
- analiza danych i identyfikacja idei do realizacji,
- prowadzenie forum publicznego w celu skonsultowania wizji oraz zebrania propozycji działań naprawczych,
- wstępny plan i zarys kluczowych zagadnień i koncepcji,
- dyskusja i dopracowanie projektu wraz z lokalną społecznością,
- opracowanie strategii wdrażania.

#### – Functions and activities

The possibility of using a walk for carrying out a number of tasks is often the reason to move on a foot to a certain place and frequent returns to it. In addition, activities which we can perform during such walk affect the creation of exceptional nature of the given place, adding uniqueness to it. If we won't get the visitors interested or if we won't be able to organize their time pleasantly in the urban settings, the given space will remain empty and even unused, which may lead to its complete degradation.

#### – Social value

Man is a social being. When people have the possibility to meet in a certain place with their friends or e.g. see there their neighbours, the space in which they meet gets higher value in their mind, and they are more willing to come back to it. In such places, you can meet people who are friendly and with high probability, it can be assumed that it's a result of the quality of space, in which they happen to reside. In addition, while having the possibility to safely spend time in such place or meet new people, you will get more attached to a given place and you're more willing to put the extra effort to get there. Pleasant experiences give the space unique and very personal value. Currently, decisions concerning the changes in city construction are based on projects and division of tasks. „Such actions do not result in any way from the real social needs, defined and articulated by the local community, and the public space is not a starting point in them.”<sup>13</sup> Currently, we're departing from the above-discussed conclusions by putting in opposition an alternative approach to the design of urban transformations.

### 3. Methods for the space

currently, we're dealing with two schools of public space planning that operate in parallel. First one is commonly used, focusing designers around itself, based on competence and visions of the cities development and their public spaces as seen through the eyes of professionals. Second one is alternative, focusing around the place, *genius loci*<sup>14</sup> – spirit of the place, based on competence and visions of the local community<sup>15</sup>.

The most important change in the use of the second concept is the acceptance by professional or contractors the change of role, which they fulfil. Organisations, offices, contractors, professionals and designers will be involved in the process as the people, who implement and carry out the visions of the community. First steps that must be implemented in order to begin effective co-operation are as follows:

- meeting with the social groups of the given place in order to determine the scope of problems,
- formulating hypotheses concerning the collected information and determining further plan of action aimed at obtaining additional information,
- collecting the data required for the proper understanding of the situation,
- analysis of the data and identification of the idea for implementation,
- conducting public forum in order to consult a vision and to gather proposals of corrective actions,
- preliminary plan and outline of key issues and concepts,
- discussion and refining of the project together with the local community,
- development of implementation strategy.

Różnej wielkości miasta, pomimo wielu cech wspólnych, nie można określić mianem jednorodnych. Po przeanalizowaniu współczesnych trendów w przekształcaniu miejskiej przestrzeni możemy wyróżnić podstawowe cechy którymi charakteryzują się przestrzenne interwencje:

- swoista rewitalizacja, czyli odzyskiwanie historycznej przestrzeni i jej walorów
- rozszerzanie obecnego systemu złożonych i istniejących przestrzeni publicznych
- budowanie od podstaw zupełnie nowego systemu przestrzeni publicznych<sup>16</sup>.

Większość przedsięwzięć w skali Polski dotyczy odzyskiwania historycznie ukształtowanej przestrzeni publicznej, która uległa degradacji. W tym przypadku kształtowanie charakteru i klimatu miejsca oparte jest na jego historycznym znaczeniu. Nowe przestrzenie stosowane są w miastach, które dotychczas nie rozwinęły się wystarczająco by posiadać wysokiej jakości przestrzenie publiczne i swoiste *genius loci*<sup>17</sup>.

Rewitalizacja zaniedbanych przestrzeni publicznych to często program nowego życia dla miasta. Realizowanych jest coraz więcej dobrych przykładów rewitalizacji przestrzeni miejskich, choć niekiedy podejmowane próby zmian tworzone są w sposób niekonsekwentny lub nie przynoszą planowanych efektów. Niektóre z przedsięwzięć ograniczają się do wybrukowania wielkich przestrzeni, niegdyś zielonych i chętnie odwiedzanych dziś omijanych przez mieszkańców z powodu niekorzystnego mikroklimatu. Rewitalizacja nie może być rozumiana jako nowa nawierzchnia płyty rynku i prefabrykowane elementy małej architektury (popularne dziś grające i świecące fontanny, katalogowe ławki i oświetlenie typowe). Rewitalizacja to przywrócenie do życia zaniedbanego miejsca, podkreślenie jego duszy i charakteru, to oddanie władzy lokalnej społeczności, zaangażowanie jej do działania, troska o atrakcje dla odwiedzających i przedsięwzięcia sprzyjające samopoczuciu i zadowoleniu mieszkańców. Wśród wielu projektów rewitalizacyjnych można znaleźć kilka, które godne są naśladowania i powielania zawartych w nich dobrych praktyk. Jednym z przykładów polskich renowacji jest *Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Miejskiej Ustka*<sup>18</sup>, uchwalony w 2005 roku. w ramach jego realizacji rozpoczęto odbudowę ulic wraz z pobliskim parkiem. Dzięki temu stworzono prostą komunikację między ośrodkami wczasowymi a centrum miasta. Kolejnym przykładem jest projekt rewitalizacji miasta Tczew<sup>19</sup>, w którym prace rozpoczęto od ogólnej poprawy stanu technicznego miasta i podniesienia bezpieczeństwa przestrzeni publicznych. W kolejnym etapie prac stworzono Bulwar Nadwiślański – nowe miejsce dla rekreacji zbiorowej i indywidualnej. w Polsce wiele jest przykładów realizacji, w których nacisk kładzie się na pojedyncze projekty, zamiast na całościową poprawę jakości miasta, którą trzeba osiągnąć, by zachęcić ludzi do aktywnego partycypowania w jego życiu i odbywających się w nim wydarzeniach.

### Podsumowanie

Aby zachęcić ludzi do aktywnego korzystania z przestrzeni miejskich poprzez piesze wędrówki, nie można poprzestawać jedynie na elementach związanych z odnowieniem zdewastowanej tkanki miejskiej. należy stworzyć człowiekowi warunki do bezpiecznego poruszania się, korzystania bez przeszkód z miasta i oferowanych przezeń możliwości oraz do pracy dla niego. Nie

Cities of different sizes despite many common features can't be described as homogeneous. After analyzing modern trends in the transformation of urban space, we can distinguish basic features, which characterize the spatial interventions:

- specific revitalization i.e. recovery of historic space and its values
- expanding the present system of complex and existing public spaces
- building from scratch an entirely new system of public space<sup>16</sup>.

Most of the undertakings in the Polish scale concern the recovery of historically shaped public space, which has been degraded. In this case, the shaping of character and atmosphere of the place is based on its historical meaning. New spaces are used in cities, which have not yet developed enough to have high quality public spaces and specific *genius loci*<sup>17</sup>.

Revitalization of neglected public spaces is often a programme of new life for the city. More and more good examples of public space revitalizations are implemented, although sometimes undertaken attempts to make changes are carried out in inconsistent manner or they do not bring the intended results. Some of the undertakings are limited to paving of the large areas, which were once green and frequently visited by the residents, and now they are avoided, because of the unfavourable microclimate. Revitalization cannot be understood as a new surface of the square and prefabricated elements of small architecture (e.g. currently popular glowing fountains with sounds, catalogue benches and typical lighting). Revitalization is a revival of the neglected place to life, emphasizing of its soul and character, it is a transfer of power to local communities, involving them in activities, care for attractions for visitors and undertakings, which are favourable to well-being and satisfaction of the residents. Among many revitalization projects, couple can be found, which are worthy of following and good practices included in them should be duplicated. One of the good examples of Polish renovations is "*Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Miejskiej Ustka*"<sup>18</sup> (*Local Programme of Revitalization of Urban Municipality Ustka*), adopted in 2005. As part of its implementation, the rebuilding of the streets, along with the nearby park was started. Thanks to that, a simple communication between the holiday resorts and city centre was created. Another example is the revitalization project of Tczew<sup>19</sup>, in which the works have been started on the overall improvement of technical condition of the city and improving safety of the public spaces. In the next stage of the works, the Vistula Boulevard (pl. Bulwar Nadwiślański) has been created – a new place for individual and collective recreation. In Poland, there are many examples of implementations, in which the emphasis is on individual projects, instead on the overall improvement of quality of the city, which must be achieved in order to encourage people to actively participate in its life and events that take place in it.

### Conclusions

to encourage people to actively use the urban spaces through walking, we can't just settle on elements associated with the renewal of devastated urban fabric, but we need to create conditions for safe human movement, using the city and possibilities it is offering without obstacles, as well as working for the city. However, this doesn't mean

oznacza to jednak, że zadanie staje się łatwe. Władze miast często zapominają, że proces przemian przestrzeni publicznych to nie tylko jednorazowe, doraźne inwestycje budowlane. Jest to długotrwały i wielopłaszczyznowy proces zmiany ludzkich umysłów i światopoglądu. Przekonanie ludzi do poruszania się pieszo jest złożonym zagadnieniem, w którym pominięcie jednego elementu może powodować brak oczekiwanych skutków.

Badania jednoznacznie wskazują, że zwiększenie liczby osób poruszających się pieszo pozytywnie wpływa nie tylko na poprawę stanu zdrowia mieszkańców oraz ich ogólnego zadowolenia z życia, ale dodatkowo ma również znaczący wpływ na środowisko i gospodarkę miasta oraz państwa. Większa ilość pieszych, a więc osób rezygnujących z poruszania się samochodem, rowerem czy też transportem publicznym skutkuje czystszy powietrzem, spadkiem natężenia hałasu wywołanego ruchem drogowym oraz mniejszą liczbą wypadków samochodowych. Aby osiągnąć stan, w którym pieszy neguje ruch kołowy i świadomie rezygnuje z niego należy poprawić strukturę ciągów komunikacji pieszej i podnieść walory przestrzeni publicznych w bliskim otoczeniu pieszego.

#### PRZYPISY:

- <sup>1</sup> eMSA Inicjatywa Edukacyjna to grupa pasjonatów, mobilna szkoła edukacji poza formalnej, konsulting, badania i wywiady terenowe, diagnozy, aktywizacja i animacja społeczna i przestrzenna, warsztaty projektowe, konferencje, seminaria. To także idea, metoda, program edukacyjny, wolontariat itd <https://www.facebook.com/emsainicjatywa>. edukacyjna, data dostępu: 1.08.2014r.
- <sup>2</sup> J. Gehl, L. Gemzoe, *Public Spaces – Public Life, Kopenhaga 2004*, oraz <https://sites.google.com/site/emsasobotka/citying/cityingczyedeeffect>, data dostępu: 1.08.2014r.
- <sup>3</sup> P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010
- <sup>4</sup> P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010
- <sup>5</sup> Ibidem., s. 9
- <sup>6</sup> Ibidem., s. 9
- <sup>7</sup> M. Szatan, op. cit., s. 100
- <sup>8</sup> P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, op. cit., s. 32
- <sup>9</sup> Ibidem. s. 33
- <sup>10</sup> <http://www.pps.org/about/>, data dostępu: 7.09.2014r.
- <sup>11</sup> Jak przetworzyć miejsce..., op. cit., s. 17
- <sup>12</sup> Ibidem. s. 25
- <sup>13</sup> Ibidem., s. 39
- <sup>14</sup> Genius loci, łac: duch opiekuńczy danego miejsca – duch władający albo opiekujący się jakimś miejscem.
- <sup>15</sup> Ibidem., s. 39
- <sup>16</sup> Ibidem., s. 117
- <sup>17</sup> Genius loci, łac: duch opiekuńczy danego miejsca – duch władający albo opiekujący się jakimś miejscem.
- <sup>18</sup> [http://www.ustka.pl/new/pliki/rie/LPR\\_zmiana-19.08.2011.pdf](http://www.ustka.pl/new/pliki/rie/LPR_zmiana-19.08.2011.pdf), data dostępu: 1.09.2014r.
- <sup>19</sup> [https://wrotaczewa.pl/resources/download/zalacznik\\_nr\\_1.pdf](https://wrotaczewa.pl/resources/download/zalacznik_nr_1.pdf), data dostępu: 1.09.2014r.

#### BIBLIOGRAFIA:

- [1] Burden A., *How public spaces make cities work* [online], California, TED Talks, Marzec 2014, Dostępny w Internecie: [https://www.ted.com/talks/amanda\\_burden\\_how\\_public\\_spaces\\_make\\_cities\\_work](https://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work) [dostęp: 27.07.2014].
  - [2] City Fabric, 2014r., Dostępny w internecie: <http://walkyourcity.org/> [dostęp: 26.07.2014].
  - [3] Environmental Benefits of Walking [online], Sydney, Pedestrian Council of Australia, 2013r., Dostępny w Internecie: <http://www.walk.com.au/ww/Page.asp?PageID=1264> [dostęp: 28.07.2014].
  - [4] *Jak przetworzyć miejsce Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych*, Łuszczak M., Ptańska U. (red.), Kraków, Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, 2011.
  - [5] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J., *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Gdańsk, Wydawnictwo Urbanista, 2010.
  - [6] Szatan M., *Zanikanie przestrzeni publicznej we współczesnych miastach*, [w:] „PALIMPSEST Czasopismo Socjologiczne”, nr 2, Marzec 2012.
  - [7] J. Gehl, L. Gemzoe, *Public Spaces – Public Life, Kopenhaga 2004*.
  - [8] Ch. Alexander, *Język wzorców*, Gdańsk 2008.
- Szerzej o kieszeniach, ale jako o odkrytych/nieobudowanych kieszeniach aktywności, Ch. Alexander pisze we Wzorcach nr 124.

that the task becomes easy. City authorities often forget that the process of public spaces transformation is not just one-time, short-term construction investments. It is a long-term and multilayered process of changing people's minds and worldview. Convincing the people to move around on foot is a complex issue, in which the omission of one element may cause the lack of expected results.

Studies clearly indicate that the increase in number of people moving on foot has positive impact not only on improving health of the residents and their general satisfaction with life, but in addition, it also has significant impact on the environment and economy of the city, as well as the country. Greater amount of people moving on foot i.e. people who are resigning from moving by car, bike or public transport results in cleaner air, decrease in traffic noise and reduces the number of car accidents. To achieve the state, in which the pedestrian negates vehicular movement and consciously resigns from it, we need to improve the structure of pedestrian routes and improve the quality of public spaces in the close proximity of the pedestrians.

#### ENDNOTES:

- <sup>1</sup> Educational Initiative eMSA is a group of enthusiasts, mobile school of non-formal education, consulting, research and field interviews, diagnoses, activation, social and space animation, design workshops, conferences and seminars. It's also the idea, method, educational programme, volunteering, etc. <https://www.facebook.com/emsainicjatywa>. edukacyjna, date of access: 1.08.2014.
- <sup>2</sup> J. Gehl, L. Gemzoe, *Public Spaces – Public Life, Kopenhaga 2004* and <https://sites.google.com/site/emsasobotka/citying/cityingczyedeeffect>, date of access: 1.08.2014.
- <sup>3</sup> P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010
- <sup>4</sup> P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010
- <sup>5</sup> Ibid., p. 9
- <sup>6</sup> Ibid., p. 9
- <sup>7</sup> M. Szatan, op. cit., p. 100
- <sup>8</sup> P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, op. cit., p. 32
- <sup>9</sup> Ibid. p. 33
- <sup>10</sup> <http://www.pps.org/about/>, date of access: 7.09.2014
- <sup>11</sup> Jak przetworzyć miejsce..., op. cit., p. 17
- <sup>12</sup> Ibid. p. 25
- <sup>13</sup> Ibid., p. 39
- <sup>14</sup> Genius loci, from Latin: protective spirit of the given place – spirit that rules or protects a certain place.
- <sup>15</sup> Ibid., p. 39
- <sup>16</sup> Ibid., p. 117
- <sup>17</sup> Genius loci, from Latin: *protective spirit of the given place* – spirit that rules or protects a certain place.
- <sup>18</sup> [http://www.ustka.pl/new/pliki/rie/LPR\\_zmiana-19.08.2011.pdf](http://www.ustka.pl/new/pliki/rie/LPR_zmiana-19.08.2011.pdf), date of access: 1.09.2014.
- <sup>19</sup> [https://wrotaczewa.pl/resources/download/zalacznik\\_nr\\_1.pdf](https://wrotaczewa.pl/resources/download/zalacznik_nr_1.pdf), date of access: 1.09.2014.

#### BIBLIOGRAPHY:

- [1] Burden A., *How public spaces make cities work* [online], California, TED Talks, March 2014, Available on the Internet: [https://www.ted.com/talks/amanda\\_burden\\_how\\_public\\_spaces\\_make\\_cities\\_work](https://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work) [access: 27.07.2014].
  - [2] City Fabric, 2014r., Available on the Internet: <http://walkyourcity.org/> [access: 26.07.2014].
  - [3] Environmental Benefits of Walking [online], Sydney, Pedestrian Council of Australia, 2013r., Available on the Internet: <http://www.walk.com.au/ww/Page.asp?PageID=1264> [access: 28.07.2014].
  - [4] *Jak przetworzyć miejsce Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych*, M. Łuszczak, U. Ptańska (red.), Kraków, Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, 2011;
  - [5] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J., *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Gdańsk, Wydawnictwo Urbanista, 2010;
  - [6] Szatan M., *Zanikanie przestrzeni publicznej we współczesnych miastach*, [w:] „PALIMPSEST Czasopismo Socjologiczne”, No. 2, March 2012;
  - [7] J. Gehl, L. Gemzoe, *Public Spaces – Public Life, Copenhagen 2004*.
  - [8] Ch. Alexander, *Język wzorców*, Gdańsk 2008.
- More widely about the pockets, but as revealed/non-enclosed pockets of activity Ch. Aleksander writes in template nr 124.