



DOI: 10.21005/pif.2021.45.C-02

STREET ANTHROPOLOGY – A CULTURE OF MOBILITY

ANTROPOLOGIA ULICY – KULTURA MOBILNOŚCI

Marek Czyński

dr hab. inż. arch., prof. ZUT

Author's Orcid number: 0000-0002-1541-3620

West Pomeranian University of Technology in Szczecin
Faculty of Architecture
Department of Architectural Design

ABSTRACT

The street anthropology is identical with the anthropology of urban life. In the past, a street was a place to socialize and, on equal footing with its architecture, it was part of the cultural identity of its inhabitants. The street reflects residents' social, cultural and economic capital. Over time, mobility and communication accessibility have dominated the urban spatial policy. The contemporary street has become a "space of flows". The restoration of its original role requires a more balanced approach to cultural factors that determine the quality of life in a city. The article discusses characteristic features that determine patterns of mobility in modern streets.

Keywords: street anthropology, cultural patterns and designs, spatial mobility

STRESZCZENIE

Antropologia ulicy jest antropologią życia miejskiego. Dawna ulica była miejscem kontaktów społecznych i na równi z jej architekturą stanowiła element tożsamości kulturowej mieszkańców. Odzwierciedla ich kapitał społeczny, kulturowy i ekonomiczny. Politykę przestrzenną miast zdominowała problematyka mobilności i komunikacyjnej dostępności terenów. Współczesna ulica stała się – „przestrzenią przepływów”. Przywrócenie jej pierwotnej roli wymaga bardziej zrównoważonego podejścia do kulturowych uwarunkowań jakości życia w mieście. Przedstawiono listę cech identyfikujących wzorce mobilności współczesnych ulic.

Słowa kluczowe: antropologia ulicy, wzory i wzorce kulturowe, mobilność przestrzenna.

1. CRITICISM AND AFFIRMATION OF THE STREET

The modernist criticism of a historic city in general, and a street in particular, has been accused of drawing excessively unilateral and radical conclusions. A city with a compact, densely built-up environment has not been able to meet the demands of heavy traffic and protect people from inconveniences and hazards. However, the improvement of living conditions achieved by more distributed development and rational road network has taken place at the expense of the value of urban life and the intensity of social contacts. Old streets, referred to by Le Corbusier as *chemin d'âne* (or the path of donkeys), were to be replaced by the network of well-planned roads (Le Corbusier, 2015, p.37).

Social memory includes various images of the life of a street. It has been associated with public space where usually something is going on. This is where people meet and pass each other, and vehicles move. However, their safe coexistence generally loses to requirements of speed and mobility, as well as dark sides of urban life, or various forms of social disorganization and the lack of control.

In the 19th century, due to the overcrowding and confined space of tenement houses, the street was the second home, especially for the younger generation (Aries, 2011). For them, it was a place to socialize, but also a place to fight for survival. In many cities around the world, the "street children" phenomenon has become the subject of sociological research, as well as a theme of movies and books. Examples can be found in "City of God", a book by Lins about young people living in a favela, a low income settlement, or a documentary by Hermann and Rieck about teenagers from the Zoo Station in Berlin. A picture of the street children life in Warsaw can be found in a novel by Korczak (Korczak, Dzieci ulicy). In American cities, the street has been associated by the people of color with a place of violence (Anderson, 1999). Distinct social, economic and often also racial divisions are reflected in a diverse standard of living and the process of city fragmentation. Good and safe districts and streets exist next to areas of crime, poverty, and homelessness. The term "street corner society" was mainly related to the working class. According to sociological research, children and young people from workers' families spend more time in the street than children from upper classes (Lów, 2018, p. 231). Today, in many prosperous European cities, the presence of children and young people on the streets is rare. The modern street is no longer a place of unrestrained behavior, gathering, fun or interaction with residents and passers-by. Everyone, not only young people, is pushed out of their street by growing traffic and a new pattern of building and street functions. People have dispersed and moved into space between apartment blocks, recreation areas and playgrounds, or spend their time at home, school, institutions, etc. (Miś, 2011, p. 29).

The human presence in the street has been programed and reduced to behaviors necessary to commute to work, school, do shopping, etc. Then, it has become controlled by traffic regulations to prevent collisions between pedestrians and vehicles. In the planning language, the term street was replaced by road.¹ This reduced the function of the street to the channel for pedestrian and vehicle traffic. It eliminates traditional street-specific, voluntary (disinterested) and social behaviors, as well as factors conducive to active contacts, such as meetings, conversations, events, as well as passive contacts, e.g. watching of the surrounding and other people (Gehl, 2009, pp.9-12). Old squares and streets, which were focal and assembly points, were replaced by roads, paths and endless lawns (Gehl, 2009, p. 45). Wide road lanes, together with functional zones, separated housing from services, work places and leisure venues, which reduced the number of street users and thus weakened natural social control mechanisms. Negative consequences also led to the dogma of pedestrian and vehicle traffic segregation. This has indirectly contributed to the creation of dead, often dangerous from a behavioral point of view, desolate at night pedestrian lanes. This departure from a compact street frontage development, widely spread comb system with a series of parallel streets, detached buildings having a wall without windows, and gable walls facing the

¹ Public Road Law (JoL of 2007, No. 19 item 115)

street have also played their role in the process. The dull identical facades have blurred the boundary between their private interiors and public sections in the front.

The shortage of traditional streets in town planning projects can be considered the cause of mental disintegration of inhabitants and (Duhl, 1963; Choay, 1965, p.68) a source of a problem to build attachment to the place of residence. Since the middle of the 20th c., in response to these trends, we have seen a number of calls to return to the concept of a street as a basic element of urban public space. For J. Jacobs, streets and city squares are primarily places where all users, be it pedestrians, drivers, retailers and residents, can meet (Jacobs, 2014). In addition to combining different forms of human activity, the street is also important to maintain historical continuity of its use. The sense of security in social relations can be enhanced by the appropriate character of buildings and arrangement of the street space conducive to natural, visual observation of human behavior. In Newman's research, the above conditions have been complemented, among other things, by a hierarchical structure of informal ownership and accessibility of space. They have become a basis for the defensible space theory (Newman, 1972). In parallel, similar arguments have been used by Jefery to develop the concept of crime prevention through specific environmental design (CPTED) (Jefery, 1971). It was believed that a well-designed physical space could reduce the level of stress and fear of crime and improve the quality of life in a built-up environment. At the end of the 20th c., the CPTED was extended to cover social factors determining behavioral security, including factors that integrate the neighborhood and strengthen cohesion and balance of local social structures. This has become particularly important in urban regeneration (Saville, 2008, p. 79.).

While shaping a safe urban environment, the street is important both as traffic and residential areas. The problem is mainly the failure to adapt the traditional street grid to the heavy traffic. It produces a conflict between drivers and pedestrians. To ensure traffic safety, legislation has been adopted to regulate road construction conditions and improve the traffic law. Applear considered such a narrow approach to be insufficient (Appleyard D.). For him, the street was the most important living space, a neighborhood and a venue of social interaction between inhabitants. In addition to the conflict of interest between drivers and pedestrians, he also distinguished a conflict between drivers and residents, and in a wider context a conflict between the "external" and the "internal" street users. He called it the mobility and livability conflict. The high volume of traffic is a source of discomfort and health risk for residents. However, it also affects the quality and number of social interactions. According to his comparative studies, residents of low-traffic streets < 200 cars per hour had 3 times more close friends and 2 times more acquaintances among neighbors than residents of a street with twice as much traffic.

EBS Environmental Behavior Studies by Rapoport also focused on the street as a pedestrian space. He tried to identify features streets should have to encourage people to walk, not just to move around in vehicles (Rapoport, 1990). Criteria of visual attractiveness for pedestrians and drivers have turned out to be divergent. Pedestrian-friendly streets should have, among other things, a moderate scale and an appropriate level of complexity and diversity of architecture. Additionally, they should also have a certain number of places to stop, observe the surrounding and engage in social contacts. For drivers, large scale objects and wide vistas are more stimulating. A. Jacobs explored and compared the world's most famous and representative streets. Based on the analysis of street dimensions, plans, cross sections, usage patterns, and factors that influence the attractiveness of social street life, he developed guidelines for designing great streets (Jacobs, 1999.).

Additionally, J. Gehl publications fit into a similar context (Gehl, 2014). However, behavioral security is a part of a broader issue, namely the impact of public space on people's behavior and quality of life. According to Gehl, the street with low-rising buildings is a natural form of organization and limitation of traffic. It integrates different forms of public and human activities outside their homes. The livability of a street is determined by a number of factors that translate into five principles:

- limitation to vehicle traffic and speed,
- opening of shop windows, and café and home gardens toward traffic ("soft story" buildings),

- "human scale" street widths and spatial distances, adjusted to pedestrian traffic and human physical and sensory capacity,
- concentration of pedestrian traffic on one level, avoiding vertical segregation of pedestrians,
- arrangement of public space that encourages people to stop (standing or seating) in places where people can encounter each other and observe their surroundings.

The first of these principles justifies other postulates. Its implementation requires to depart from the doctrine of functional performance. While designing streets, this translates in to the shift of focus from a fluid traffic to the quality of life along major streets in the city (Sadik-Khan, 2017 p. 23.). The opening of designers to social and psychological aspects of the presence of people in the streets and city spaces gives hope for a renaissance in urban planning. The same applies to the bottom-up pressure from residents and urban activists who demand to reduce traffic and return streets to pedestrians. This restores traditional functions of the street, as an area for encounters and various forms of social activity (neighborhood events, fairs, demonstrations, street runs, etc.) (*Święto ulicy*).

There is no single universal pattern for a people-friendly street. The social and individual assessment of its advantages depends on a large number of local, cultural and non-spatial factors. Together with the architectural design of buildings, old patterns of downtown streets, their profile and spatial shape are elements of the city's identity and cultural heritage. For doctrinal reasons, this heritage has been often under the pressure from current transportation needs, and either transformed or demolished. The traditional pattern of a multi-purpose residential and service street has its advantages and disadvantages. It is largely determined by the level of stress related to social interaction between the street and neighboring buildings. Interests of these two heterogeneous groups are divergent. The cultural pattern of the street reflects a relative balance between traffic and social life and features of buildings that determine their attractiveness, and comfort and security for residents. Today, the pattern is different in the city center, where it concentrates on attractive public functions, and in its residential peripheries. It is necessary to examine conditions that determine street patterns and their influence on culture and spatial behavior on both sides of the building line.

2. STREET CULTURAL PATTERNS AND DESIGNS

In anthropology, a cultural pattern is *a group of repetitive and relatively permanent attitudes and behaviors of people who belong to the same culture* (Benedict, 1966, p. 77). In a built-up environment, a socially acceptable way of shaping and using space can be considered a cultural pattern typical for a given region and period. The cultural pattern defines spatial distances and barriers for social relations. In the introduction to Ch. Alexander's book, K. Lenartowicz wrote: *Patterns are structures (entities) that consist of traditionally established spatial situations and corresponding to them social situations* (Alexander, 2008, p. XIX). They determine the informal, public or private statuses of space and assign specific behavioral patterns to them. Each pattern combines an architectural design with the spatial behavior culture. It merges spatial and behavioral orders. It also gives a sense of firmness and security by reducing the freedom of spatial behavior in social relations.

Alexander used the idea of a pattern, which was typical for a specific culture, to define timeless ways of building, shaping architectural and urban interior space, groups of rooms and the building, all the way to the scale of a city and a region (Alexander, 1979). There are several patterns applicable to the street and its relationship with surrounding buildings. In his opinion, streets are attractive when people like to stay there, instead of merely move along them (Pattern 121) (Alexander, 2008, p. 598.) efficiently and fast. Car traffic on the street causes health problems (noise, pollution, risks) and social problems. It splits the street into two sides, makes it difficult to cross, separates people from each other, and reduces the number of encounters (Pattern 11). The street ceases to be the center of local life and activity of its inhabitants. Any activity in the street also depends on the shape of its edges, layout of buildings, location of entrances, functions at the ground floor, etc. (Patterns 32, 51, 54, 119, 164, 165). In the description of each pattern, Alexander refers to a com-

plex anthropological context. He takes into account social, natural, economic, psychological and health conditions. Arguments referred to have not always been based on proven scientific evidence, and often design tradition and experience were more important. Spatial solutions that refer to these patterns tend to be more acceptable and, at the same time, more human-friendly. Most patterns refer to the idea of sustainable environment of small and medium-sized cities. They offer solutions to various design problems related to pedestrian and traffic safety, impact of the street and form of buildings on safety and quality of life, convenient access to services, etc.

Sustainability of patterns is a characteristic feature of traditional, territorially rooted communities with a stable culture. The same patterns reproduced by subsequent generations have strengthened their identity. It protected their social life from disintegration (Tzonis, 1976; Eliade, 1970). Contemporary, consumption-oriented and multicultural and mobile societies, described by Beck (2002) as the risk society, focus on new needs or new patterns for meeting (Beck, 2002) the same needs. A pattern is a projection or an offer. Something that may become a pattern, provided it is acceptable in social life. In architectural and urban solutions, uncertainty and risk are high, and usually the verification time is much postponed. It much depends on the spatial scale and social impact of a given pattern. Today's design culture values structural and technological creativity and originality of solutions. However, it has a quite limited scope for assessment and anticipation of non-spatial, psychological, behavioral and social arrangements. This also applies to modern transportation solutions which result from the domination of mobility over other equally important aspects of the quality of life in an urban environment.

The road is an archetype of the street. Apart from its area, the street is an original way of establishing anthropogenic space. It divides and directs space. It facilitates its colonization and socialization. Initially, the course of the road was the resultant physical human capacity to cover spatial distances. Barriers that restricted range, manner and speed of movement have been associated with site topography and physiography. The road connected and defined boundaries of accessible territories. Within a built-up area inhabited by people, the road has turned to the street. It served spatial mobility and met requirements of a safe place for social interaction. Thus, the street could be freely crossed and used. We may conclude that streets can be found in cities where people actually live, whereas roads run in desolate or sparsely populated areas. The road is used to move from point A to point B, and the street should allow direct, easy access to adjacent areas and buildings on its both sides. The distinction between the road and the street is vague. Referring to the statutory classification, it is difficult to distinguish between these two terms², since they have been used interchangeably. While all streets can be considered to be roads, not every urban road should be considered to be a street.

Traditional city roads include avenues and boulevards. However, these synonyms have disappeared from the glossary of contemporary urban planning (Jałowiecki, 2012, p.79). Differences between various types of roads are blurred. The term avenue can be used for both a rural road and a wide street in the city center with lines of trees. Moreover, the word avenue in the name of a street (e.g. Aleje Jerozolimskie in Warsaw, Poland) can be a reminder of its historical, representative role of a mid-city artery, or a way to elevate the status of a standard double-lane street with accelerated traffic. Usually, it has a limited functional relationship with the adjacent area, and a pedestrian traffic is confined. It is similar with boulevards. Their original Parisian Haussmann's form can be considered a prototype for avenues. However, Boulevard Périphérique is merely a channel conveying traffic. In Europe, boulevard is used to describe a street or an avenue with lines of trees along a river bank or a lake (ryc.1–4). Being a promenade (pedestrian section or foot-path), it has been a venue of meetings used primarily by pedestrians. Its role and function is also determined by the character of its surrounding. It is, however, different in cities and peripheries. Street has been associated with a lively neighborhood or a fishing settlement, e.g. the Hel Peninsula where it used to be a place of work (drying and repairing of fishing gear), and a playground and recreation for children and adults (fig.1–2a). Streets in city centers are usually elements of public space, an area of anonymous encounters, a place to meet friends, and a venue of events and demonstrations.

² Polish Traffic Code of 20 June 1997 (uniform text JoL of 2017 item 1260)



Fig. 1. Cultural patterns for roads. 1. Roads: a) country road, b) bituminous road, c) double-lane urban road (Szczecin). 2. Streets: a) village street (Hel), b) street in a small town (Nowe Warpno), c) city street (Szczecin). 3. Avenues: a) village avenue (Ustronie Morskie), b) large city avenue (Aleje Jerozolimskie (Wasaw)), c) mid-city avenue (Szczecin). 4. Boulevards: a) boulevards on Oder, Szczecin, b) boulevards on fiord, Oslo, c) boulevard périphérique, Paris. Sources: author's archive, (Ulica wiejska), (Aleje Jerozlimskie)

Ryc. 1. Wzorce kulturowe dróg. 1. Drogi: a) droga polna, gruntowa, b) szosa, c) dwupasmowa droga miejska (Szczecin). 2. Ulice: a) ulica wiejska (Hel), b) ulica w małym mieście (Nowe Warpno), c) ulica (Szczecin). 3. Aleje: a) aleja wiejska (Ustronie Morskie), b) aleja wielkomiejska (Aleje Jerozolimskie (Waszawa), c) aleja śródmiejska (Szczecin). 4. Bulwary: a) bulwary nad Odrą w Szczecinie, b) bulwary nad fiordem w Oslo, c) boulevard périphérique w Paryżu. Źródła: Archiwum autora, (Ulica wiejska), (Aleje Jerozlimskie)

The unification of names and road categories result from the priority of technical issues over social and cultural ones in road design and spatial planning.³ According to S. Gzel, a drawback of the road typology is the lack of adjustment to the scale of a city, its arrangement and the form of built-up environment to the role and function of a street in the city structure (Gzel, 2009, p. 95). Criticism

³ Regulation of the Minister of Transport and Maritime Economy of 2 March 1999 on technical conditions to be met by public roads and their locations; Law on Public Roads (JoL of 2007 No. 19 item 115);

by the urban planning community regarding the quality of relevant national legislation has been raised for a long time. Attention is drawn to excessive width of road strips which disintegrate urban public space and hierarchical division of roads into classes (main roads, high roads, local roads, access roads, etc.) determined solely by their parameters and the type of vehicle traffic. A class of a road, width of the road strip, its profile and development determine spatial relations between the road of its surrounding. The relationship is defined based on abstract separation lines between land and buildings. The goal is to reduce the negative impact of vehicle traffic on people and the environment. It is the only social (health related) objective prescribed by the said regulations. A well designed road network fails to meet all socially important goals (Wiszniewski, 2019, p. 95). In densely developed areas with typical city center development, provisions defining road classes in masterplans are a pure formality. They enable to rebuild and adjust the system and parameters of old streets to the growing road traffic. It is well-known that such measures are futile. Usually, they result in depleted attractiveness of a street for pedestrians and worsened quality of life for residents.

Street patterns reflect technical, spatial, functional, social and cultural factors. These factors are discussed one by one in the form of general guidelines below.

- Technical factors define the road as a building object. They impose uniform shape and parameters on city streets, and the same applies to infrastructure and equipment controlling movement of vehicles and pedestrians. An exception are streets in conservation areas. The Public Road Act uses the terms road and street interchangeably. Apart from its location in a built-up area, a feature that distinguishes a street is the segregation of vehicle and pedestrian traffic with sidewalks and other elements, such as lines of trees, bushes, lawns, etc., which also determine the aesthetics of a street. Certain equipment and technical facilities related to the vehicle traffic might also be necessary. Roads with sidewalks should be treated as urban roads. These are usually multiple-lane arterial roads in urbanized areas with disperse and chaotic buildings that are not associated with the road itself (fig. 2.e,f).



Fig. 2. Example of city streets (a,b,c,d) of diverse height of development and social and unsocial development of city roads (e) with two separate and distant sides, or (f) without any development. Source: Photographs by the author

Ryc. 2. Przykłady miejskich ulic (a,b,c,d) o zróżnicowanej wysokości i do-społecznych układach zabudowy oraz od-społecznych miejskich dróg (e) o dwóch oddzielnych i oddalonych od siebie stronach drogi, lub (f) pozbawionych zabudowy. Źródło: Zdjęcia autora

- Street built-up development. A major distinguishing feature of a street is its integrated development on both sides and vehicle and pedestrian movement organization (fig. 2. a,b,c,d). Character and scale of development may vary, from continuous frontage development to detached buildings that form a pronounced line of development. The ratio between open and developed sections at the frontage should be at least balanced. To maintain control of mobility, the location of façade walls and entrances from the street are important. Separating and building lines should be defined while bearing in mind commercial outlets at the street level.

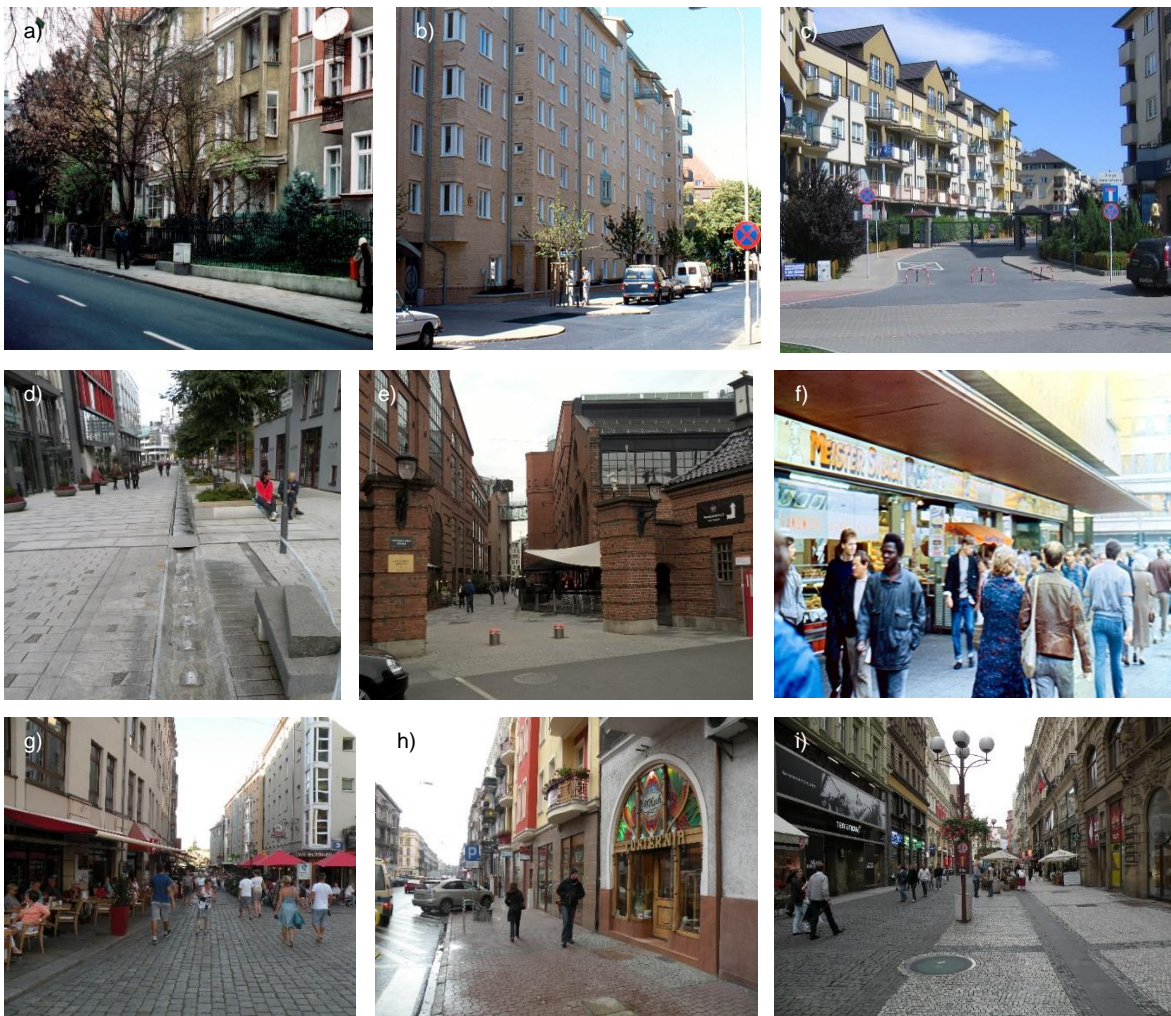


Fig. 3. Classification of streets regarding functions of commercial units at street level: (a,b,c) residential streets, (d,e,f) shopping streets, (g,h,i) shopping and residential streets). Source: Photographs by the author

Ryc. 3. Klasyfikacja ulic z uwzględnieniem funkcji lokali użytkowych w parterach budynków: (a,b,c) ulice mieszkalne, (d,e,f) ulice handlowe, (g,h,i) ulice handlowo mieszkalne). Źródło: Zdjęcia autora

- Classification of streets. It is advisable to apply an additional classification that complements the official one. The existing and planned functions in buildings at the street level enable to distinguish three prevailing street categories: residential streets, retail and service streets and residential streets with vertical segregation of shopping and residential functions (fig. 3). The second criterion is the status of their informal “ownership”. This is related to the use of the street by people who move along and use enjoy its accessibility or passability. The graded status from

public streets, through semi-public ones, and to semi-private and private enables to distinguish specific groups of pedestrian and motorized users who have different rights in terms of mobility and accessibility. It can also be used to regulate movement intensity and social contacts. It is important mainly in the case of residential streets and the structure of housing estate streets. It should be added, however, that laws refer to public roads only. The second category, described as internal roads, seem to be based on rather vague criteria.

- Social context. Public streets and squares for space of social equality, at least regarding their physical accessibility. In fact, they are venues of a political, economic and cultural game, or a fight for power and control over that space and its formal or informal ownership. Rules of the game are democratic when they focus on searching for a balance between public and private interests, when they require consensus between various social groups, such as pedestrians, drivers, condominiums, investors, tenants, street managers, etc. The perception of a street and its image depends on architecture quality, standard of services, quality of goods, and intangible resources. They are determined by the cultural capital of architects and managers responsible for the city space and social and economic capital of residents. Street ranking and prestige develops over time. Usually, it involves social stratification process, polarization of income levels, and social disorganization. The street fits into various ways of organizing social life, including community type, e.g. communitarian, concentrated on building personal links and protection of the group identity, as well as libertarian which supports rights of individuals and free market principles (Idem, 2014).
- Cultural factors. Each category of the street can be described by a set of features specific for human behavior, originating from different communities, social strata, and age and ethnic groups. The street is a kind of theater facilitating the observation of the way of life of its inhabitants, their activities during day and night, in different weather conditions or seasons of a year. Spatial development of the street stimulates culture and behavior. It influences the frequency of social contacts, leisure, activity etc. A city life culture defines place and form of public and private behavior. In a multicultural environment, the boundary between the two may be defined in a different way, which can contribute to misunderstanding and conflicts. Similar consequences are produced by failure to comply with generally accepted behavior patterns in the space of a street and neighborly relations. Various needs and hierarchies of values that are important for the cultural identity of a city and citizens are fundamental for a lifestyle.

The above rough overview highlights the difficulty of correlation between specific conditions and street pattern components. To simplify the analysis, it would be advisable to focus on a single need and value, which can be associated with the social space of a street. An example of such a value is mobility. We should be aware, however, that it is not the only value that organizes the lifestyle of people within the space of a street. The second value is behavioral security or a sense of mental comfort in social relations. Cultural street patterns should result from the attempt to balance the two phenomena.

3. SPATIAL MOBILITY CULTURE

Human mobility, together with the flow of services, goods, ideas and information, is a distinguishing feature of the contemporary global culture (Urry, 2009). It is a form of human activity, an expression of his physical and mental capacity to move, cover distances in space and participate in social life. Numerous synonyms of the term highlight physical and personal capabilities, as well as efficiency in overcoming physical, social and cultural barriers. Mobility is a space-time phenomenon. It is a daily, periodical circulation between home, work, shops, etc. Its main driver is the effort to meet one's basic needs and to realize important goals. We can see its effects in the streets, shopping malls, transfer hubs during peak hours, when people commute to work and return back home, during leisure and sport activities, etc. Such behaviors comprise life style and culture regardless where we live. The periodical nature of mobility strengthens our identification with the place of our domicile or a specific section of public space. And such space is the primary venue to manifest mobility. The increase in mobility translates into expansion of these spaces at the expense of our privacy.

If we consider mobility to be an attribute of human freedom, its boundaries set the freedom of our fellow citizens. This boundary determines safety of traffic participants.

Another form of mobility in the city is migration. It is a transfer of people from one location to another, from one street to another street or a district. Most often the phenomenon is unitary and unnoticeable, although it might be important in the scale of a street and its community. An example of the above is migration of a larger number of people working for an important institution or service providers caused by an increase in apartment rental cost, growing negative phenomena and social pathology or any other developments not always acceptable from the ethical point of view. It is worth to mention the phenomenon of nomadism as a way of life involving continuous mobility and necessity of moving from one place to another to look for jobs and place to live. This nomadism, typical for ancient pastoral and hunting communities, today is attributable to a subculture. It is a question of a lifestyle or a result of social and economic exclusion.

One of reports by the Infuture Institute, an institution examining contemporary cultural trends, points to a new form of nomadism described as digital nomadism (Hatańska N.). It has been discovered mainly among young people, for whom mobility means a free access to transport infrastructure (airlines, rail, motorways) and the Internet and digital technologies. They need all of them to travel around the world, live and work (remote work included) in various cities and other attractive locations. For them it is not only a life style, but also a question of profession, certain rituals, such as biking, yoga and exercising. They use dedicated products and brands. It has been estimated that in 2030 the global community of digital nomads may reach one billion people (Hatańska, p. 86). The trend has been confirmed by the growing demand for coworking and coliving space. Today, it is hard to predict consequences for this social and cultural phenomena due to the coronavirus pandemic.

Contemporary culture can be also examined from a broader, anthropological point of view. According to Bauman, the transformation of culture and social life results from the crisis of modernity (Bauman, 2007). It can be seen in the organization of social life and life strategies. One of the reasons of the above is a shift in the perception of time. Time ceased to be seen as a linear and continuous phenomenon. Modern culture is no longer an enclave of order and perfection. It is diverse and incoherent. The autonomy of social life is fragile and needs to be protected. The identity of an individual is no longer based on his/her attachment to the past, ideas and people. It is not based on the profession and domicile either. Human choices are volatile and temporary. According to Bauman, one of symbols of the postmodern identity is a tourist, or a consumer who seeks new experiences, and appreciates the freedom of choice and independence. The person is always 'on the road', an outsider keeping distance to other people, places and events (Bokszański, 2010, pp. 256-257). His identity is superficial and shallow. Undoubtedly, the person is a contemporary nomad.

Giddens, however, has a slightly different view on the issue of identity. In his opinion, it is less the result of the modernity crisis, but rather its expansion into all areas of social and individual lives (Giddens, 2010, pp. 29-37). He believes that late modernity can be distinguished by the separation of social phenomena in time and space. A category of a place, which previously connected people, has lost its meaning. It is one of consequences of globalization. Local issues and activity remain under external pressure, opinions and assessments. Trust to experts has become a precondition to reduce the level of insecurity. Dialectic relations between the local and globalization have become pivotal for the human identity in late modernity. Such identity is reflective and requires people to choose their way of life and continuous planning, calculation of life strategies, acquiring new skills, and predicting threats (Bokszański, 2010, pp. 252-270). Consequences of severed ties between time and space can be observed in the urban environment. The culture of shaping space does no longer replicate former, also modernist patterns of urban order. In the postmodern culture, cities ceased to develop their own identity based on great projects and investment. They attract people with their diverse offer, captivating ways to meet their needs and ensure the level and quality of life. Mobility, which has been subjected to these cultural trends and limitations, does not support the realization of these objectives.

4. STREET MOBILITY PATTERNS

Being an abstract category, space displays an area of unrestrained anarchic freedom. It needs to be harnessed and positioned, i.e. it needs to be socialized and transformed into relations between objects and people. Spatial boundaries of mobility are set by vehicle and pedestrian networks, as well as topography, land development, and arrangement of buildings. A possibility of free movement applies to pedestrians only and it is confined to designated open areas. The wider is public space, a space that does not have a distinct ownership, the larger is pedestrian mobility. Roads and streets are perceived from the point of view of traffic participant needs, forms of traffic, and technical means and conditions that ensure smooth and fast movement in space. Safety rules determining the use of carriageways and sidewalks are a part of the mobility culture, respect of social behaviors, and compliance with legal regulations.⁴ For people, high intensity and nuisance of street traffic is a source of stress and stigmatization. For some of them, it is a reason to migrate, whereas for others, a reason to change *status quo* and make the street more citizen friendly. Thus, urban regeneration can be implemented in three ways by:

- transforming a street with intensive traffic into a local or access street which better accommodates its residential function; in the case of retail and service areas, it may require conditions supporting pedestrian traffic and conducive (ergonomic) to contacts between people and interiors of buildings;
- resigning from the intervention into the space of a street and concentrating on the change in the use of street level units in buildings; usually, this means that first floor apartments are converted from residential to commercial retail or service functions; and
- regenerating the entire strip of a street and units on both sides of a street.

In each case, we can see a specific mechanism in action, the mechanism of equalization of “potential” and statuses of space. It can be observed, for instance, in streets of the former city center in Szczecin. As mentioned earlier, in the case of a street, spatial relations between objects and space development are at the same time social relations. Distances between objects determine interpersonal distances. According to the proxemic interpretation, the proximity of a sidewalk and apartment windows does not promote close relations between a passer-by and a person living in the apartment. Conversely, it is a reason of discomfort, or even a threat of physical aggression. The said mechanism shows that the conflict between public and private (residential) spaces can be solved in two ways:

- making the function of street level unit ‘public’ and bringing their status closer to a public or semi-public one;
- ‘privatizing’ the street by reducing and attenuating traffic and converting a public status into a semi-public or semi-private ones, similar to the status of residential function of street-level units (fig. 4).

Such regeneration should be applied to existing buildings and street structures. New urban and architectural projects concentrate on avoiding conflicts between mobility and privacy on residential streets, whereas on commercial streets, the goal is to balance vehicle traffic and pedestrian traffic.

Unfortunately, the planning practice and local spatial policy are dominated by issues of mobility and transport accessibility. With the increase in the number of individual cars, this supports deglomeration and suburbanization. The European Commission promotes the sustainable mobility policy (GUIDELINES – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan⁵). The two overriding principles of the policy are integration and coordination. These include spatial and social policies implemented in the city and its vicinity, various forms of public and private transport. One of the goals is to reduce demand for individual transport (use of passenger cars), and increase the use of public transport, as well as biking and walking trips (Michnej, 2014). This involves a shift in priorities. Instead of concentrating on the efficiency of traffic and means of transport, the policy should focus on social objectives, such as accessibility, quality of space and environment, improved quality of life, etc.

⁴ Traffic Code of 20 June 1997 (uniform text JoL of 2017 item 1260)



Fig. 4. Impact of mobility on relations between the street and ground levels of buildings. Examples of making ground level “public” in residential buildings (a,b,c). The change of functions at the ground level to control a public street and at the same time benefit from accessibility and proximity of sidewalk. Examples of street functions being “privatized” by: (d) rebuilding and narrowing the street and introducing an (asymmetric) green strip that isolated from apartments, (e,f) closing a section of a street to public access, (g) limiting free access to gated housing estate. Source: Photographs by the author

Ryc. 4. Wpływ mobilności na relacje pomiędzy ulicą, a parterami budynków. Przykłady „upublicznienia” parterów budynków mieszkalnych (a,b,c). Zmiana sposobu użytkowania lokali w parterze ze względu na przymus kontroli nad publiczną ulicą, ale jednocześnie wykorzystanie ich dostępności i bliskości z chodnikiem. Przykłady „prywatyzacji” funkcji ulicy poprzez: (d) przebudowę i zwężenie ulicy oraz wprowadzenie (asymetryczny) pasa zieleni izolującej mieszkania, (e,f) wyłączenie fragmentu ulicy mieszkalnej z publicznego użytkowania, (g) ograniczenie możliwości swobodnego wjazdu na zamknięte osiedle. Źródło: Zdjęcia autora

As previously stated, a road is used mainly for transit traffic within the city (city road) and beyond its boundaries, whereas a street makes vehicle traffic subordinated to pedestrian traffic according to needs of the local community in the city. Therefore, a typical “pedestrian route” or “pedestrian-vehicle route” should be rather described as a road than a street. Although provided with sidewalks, housing estate roads rarely meet standards of a local street due to the dispersion of buildings and retail and service functions developed in self-standing buildings. Roads disintegrate local communities, do not provide them with control and the ability to influence the state of affairs within a given area.

According to the Polish law, all roads and streets, regardless their class, have a formal status of public roads. This restrict more diversified, more suitable for the social and behavioral context use of the informal status of space that provides different categories of users with a graded access to the street. This access determines the integration of various types and means of travelling by roads (tab. 1).

Mobility generate hazards proportional to the speed. Therefore, such hazards should be mitigated by a relevant organization of traffic in space and time. We can distinguish three patterns of spatial traffic organization:

- separation (autonomy) of vehicles and pedestrian traffic,
- segregation (division) of particular types of traffic, and
- integration of various types of traffic.

Tab.1. Terms pertaining to road and street. Types, classes, functions and statuses of roads in relation to their mobility patterns. Source: author

ROAD				
STREET / AVENUE / BOULEVARD				
CLASS	internal	driveway / local / collective		others
FUNCTION	residential / commercial / residential and commercial			communication
STATUS	private	semi-private	semi-public	public
MOBILITY PATTERNS	Integration of movement	segregation of pedestrian and vehicle movement		separation

Scope and rules of separating road, rail, car, horse-drawn and human-powered traffic are determined by the traffic code. The idea of spatial (horizontal or vertical) separation, collision-free roads for vehicles and pedestrians has originated from radical urban planning concepts by Le Corbusier (Ville Verte). In rational spatial planning, the separation of transit and local traffic flows is an argument supporting the development of different functionalities in the road network and improvement of fluidity and safety of traffic. Collision-free pedestrian routes, separated from vehicle roads, may be planned along accessible areas or underground and above ground. However, they not always ensure sufficient safety. The efficient control of social behavior depends on the number of road users and observers. This is an argument against the separation of pedestrian and vehicle roads in a city and in housing estates. As regards city center regeneration, separation may help to transform some public and commercial streets and other important locations in the urban structure into vehicle-free pedestrian sections. This enables to restore the functional and social integrity of streets degraded by excessive vehicle traffic. In many instances, such a separation is time biased and a limited delivery traffic is allowed at certain hours during a day.



Fig. 5. Mobility patterns: (a) internal, private road with integrated traffic, (b) access, semi-private road, (c) local, semi-public street with segregation of traffic, (d) city, public, main road with separation of traffic. Source: photographs by the author

Ryc. 5. Wzorce mobilności: (a) droga wewnętrzna, prywatna o zintegrowanym ruchu, (b) ulica dojazdowa, półprywatna, (c) ulica lokalna, półpubliczna z segregacją ruchów, (d) droga miejska, publiczna, główna z separacją ruchów. Źródło: Zdjęcia autora

The segregation is a popular way to provide horizontal organization of pedestrian, bike and vehicle traffic flows within a street. It improves physical safety of users who move at different speeds. A curb between a carriageway and a sidewalk limits the freedom of movement. It is a boundary that can be crossed under certain conditions. Segregation patterns define ways pedestrian and vehicle traffic flows can intersect. They also control and discipline human behavior in such locations. For the reason of safety and to facilitate movement of people with disabilities, additional barriers and multi-channel systems are used to strengthen stimuli and provide information. The segregation of traffic flows is also related to the development of the road strip, its functional system and arrange-

ment of its components. Distances between the carriageway and parking places and sidewalks depend on the intensity of vehicle traffic, width of sidewalks, and greenery strips. Additionally, they determine the efficiency of protecting pedestrians against vehicles. Moreover, the width of the carriageway influences visual and audio contact between opposite sides of a street. These factors influence sociable and unsociable behavior. Therefore, a city street, which is free from transit traffic, should:

- integrate different forms of traffic, with preference given to pedestrians and vulnerable users,
- enable to slow down traffic or bringing it to a safe halt,
- stimulate sociable behavior and contacts, and
- promote silence and peaceful atmosphere in the vicinity of residential buildings.

The integration mobility pattern assumes that vehicle and pedestrian traffic share common space. This might also be a guarantee of traffic safety. The mere presence of pedestrians in the street slows down the traffic, cars and bikes are slower and move more carefully. Much depends on individual culture and mutual trust to street traffic participants. Solutions promoting integration necessitate reduction and attenuation of vehicle traffic. Such solutions are desirable on vehicle and pedestrian roads, access roads, internal roads, no-public roads providing access to small residential areas. In the case of *gated communities*, access restriction can be established by signs and physical entry and exit control measures (fig. 5).

Each mobility pattern can be used at different level of the road structure:

- separation pattern applicable for major transit roads (motorways, expressways, main accelerated traffic roads, main roads),
- segregation pattern on high and local roads, and
- integration patterns on access and internal roads.

5. SUMMARY

Below is the list of the most important mobility criteria from the cultural point of view, criteria which determine patterns for contemporary streets:

- well-designed hierarchical structure of roads that ensures gradual reduction of traffic intensity – passage from main roads to high streets, and then access (internal) and local roads;
- the latter should be free from fast transit traffic and convey traffic to local facilities and areas only. Such effects can be achieved on the existing grid-like street layout and similar roads systems by permanent or temporary closure of road sections for vehicles, introduction of one-way traffic, elimination of intersecting traffic flows at junctions, attenuation of traffic by changing street arrangement, etc.;
- streets and avenues should be of the lowest class of local and access roads; single carriageway streets with sidewalks on both sides, and avenues with two carriageways separated with a green strip and lines of trees, with walking path and places of recreational activity;
- local delivery traffic and traffic leading to parking places and garages should not cause nuisance and should be concentrated at accesses to the street;
- underground garages in apartment buildings and residential estates; on-ground parking places in social housing estates located along high and local streets near entrances to buildings;
- slow vehicle traffic on local streets (Zone 30); some access (internal) streets in residential zones (Zone 20) can be pedestrian and vehicle streets, and pedestrian only streets in the immediate vicinity of apartments;
- integration without domination of various vehicle and pedestrian traffic flows within access streets; on local and high streets, it is advisable to provide horizontal segregation of traffic flows;
- except high streets, the above categories of streets should be closed to public transport; stops should be established within a 15 min. isochron;

- character and development of a street is determined by the prevailing function of facilities at street frontage buildings, especially units at the first level of these buildings; three types of streets are the most important: residential, retail and service, and mixed function streets (services at level one with apartments at higher levels);
- each type of a street has a slightly different mobility culture (spatial behavior of users, intensity and nature of contacts);
- as regards a residential street, the priority is to protect privacy of residents; this translates into the necessity to preserve an appropriate distance (issue elaborate on in different part of article) between a sidewalk (line separating road strip) and a building (building line);
- protection of the distance, which should be slightly larger on local rather than access streets can be provided by front gardens;
- in the case of a retail and service streets, important features include transparency, easy access to commercial units directly from the sidewalk, and availability of shop windows used to display products or provide services directly to passers-by;
- in this particular case, the separation line may coincide with the building line; however, the width of the sidewalk should enable changes in the arrangement (space for stands, tables, umbrellas, etc.);
- although a retail and residential street is valued for its day and night livability, it can be a source of conflicts between residents and owners and clients of commercial units, restaurants in particular;
- shops and service outlets are desirable at the entry zone to a local housing estate street, near junctions, and in corner buildings;
- larger housing estate centers, retail facilities, places of work should be located within 15 min. isochron, in the vicinity of high streets;
- class of a planned street determines the scale of buildings; character and scale of existing buildings determine the class of a street, as well as type and intensity of traffic;
 - it is assumed that on retail and service streets the ratio of the road strip width and the height of buildings should be 1:1 to 1:2.5; on avenues and residential streets, the proportions, after taking into account front gardens and lines of trees, should be 1:3 to 1:4 (with maximum four level buildings) (Colquhoun, 1992; Colquhoun, 2004);
- high-rising buildings and dense development that exceeds the above mentioned proportions turn streets into urban canyons which stimulate mobility.

Mobility is not only a technical issue pertaining to planning and designing. Although it distinguishes our contemporary culture and way of urban life, it should not be treated as the only and prevailing value in itself. It needs to be correlated with other, often equally important, objectives and values. The second component of culture for people living in a city that needs to be examined is the need for safety in their social relations.

ANTROPOLOGIA ULICY – KULTURA MOBILNOŚCI

1. KRYTYKA I AFIRMACJA ULICY

Modernistyczna krytyka miasta historycznego, a ulicy w szczególności grzeszyła jednostronnością i radykalizmem wniosków. Miasto o zwartej, gęstej zabudowie nie było i nie jest dziś w stanie sprostać wymogom intensywnego ruchu pojazdów oraz chronić ludzi przed związanymi z tym uciążliwościami i zagrożeniami. Poprawa warunków życia jaką miało przynieść rozproszenie zabudowy i racjonalizacja sieci drogowej, dokonała się jednak kosztem wartości życia miejskiego i intensywno-

ności kontaktów społecznych. Dawne ulice, nazwane przez Le Corbusiera *oślimi ścieżkami* (*chemin d'âne*), miała zastąpić sieć dróg rozplanowanych w sposób racjonalny i celowy (Le Corbusier, Urbanistyka, 2015, s.37).

W społecznej pamięci funkcjonują różne obrazy życia ulicy. Kojarzona była z miejscem publicznym, w którym zwykle coś się dzieje. Spotkają i mijają się ludzie, poruszają się pojazdy, ale gdzie ich bezpieczna koegzystencja na ogół przegrywa nie tylko z wymogami szybkości i mobilności, ale także z ciemnymi stronami życia miejskiego, z różnymi przejawami społecznej dezorganizacji i braku kontroli. W XIX wieku z powodu przeludnienia i ciasnoty mieszkań czynszowych ulica stała się, szczególnie dla młodego pokolenia, drugim domem (Aries, 2011). Była dla nich miejscem socjalizacji, ale i walki o przetrwanie. W wielu miastach na świecie, zjawisko „dzieci ulicy” stało się przedmiotem badań socjologicznych, a także tematem filmowym i literackim. Wymienić tu można książkę Lunsa „Miasto Boga” o młodych mieszkańcach faveli, czy też reportaż Hermanna i Riecha o nastolatkach z dworca Zoo w Berlinie. Obraz życia dzieci warszawskich ulic znajdziemy w powieści Korczaka (Korczak J., Dzieci ulicy). W miastach amerykańskich ulica jest postrzegana przez ludność kolorową jako miejsce przypadkowej przemocy (Anderson, 1999). Silna stratyfikacja społeczna i ekonomiczna, często także rasowa odzwierciedlają się w zróżnicowanym standardzie życia mieszkańców oraz w procesach fragmentacji miasta. Dobre, bezpieczne dzielnice i ulice sąsiadują z obszarami przestępczości, ubóstwa, bezdomności. Pojęcie „kultury ulicy” (*street corner society*) związane było głównie ze środowiskiem robotniczym. Jak wskazują na to badania socjologiczne, także dzieci i młodzież wywodząca się z tych rodzin spędza na ulicy więcej czasu niż dzieci z klas wyższych (Lów, 2018, s. 231). Dziś, w wielu zamożnych, europejskich miastach obecność dzieci i młodzieży na ulicach jest zjawiskiem wyjątkowym. Współczesna ulica przestała być miejscem swobodnych zachowań, gromadzenia się, zabawy czy interakcji z mieszkańcami i przechodniami. Wszyscy, nie tylko młodzi, zostali wyparci z terytorium ich ulicy zarówno przez rosnący ruch samochodowy, jak i upowszechnienie się nowego wzorca kształtowania zabudowy oraz funkcji ulicy. Ludzie zostali rozproszeni. Przenieśli się w przestrzenie międzyblokowe, tereny rekreacji i place zabaw, lub znaleźli miejsce w mieszkaniu, w szkole, ośrodkach opiekuńczo – wychowawczych itp. placówkach (Miś, 2011, s.29).

Ludzka obecność w przestrzeni ulicy została zaprogramowana i zredukowana do zachowań koniecznych związanych z przemieszczaniem się do pracy, szkoły, na zakupy itp., a następnie poddana rygorom kodeksowym chroniących pieszych przed kolizją z ruchem pojazdów. W nomenklaturze planistycznej ulicę zastąpiło pojęcie drogi.⁵ Oznaczało to redukcję funkcji ulicy do roli kanału ruchu kołowego i pieszego. Z pola widzenia zniknęły, charakterystyczne dla tradycyjnej ulicy, zachowania opcjonalne (bezinteresowne) i prospołeczne oraz czynniki sprzyjające zarówno kontaktom aktywnym, takim, jak spotkania, rozmowy, zdarzenia, jak i pasywnym, polegającym na obserwacji, przyglądaniu się otoczeniu i innym ludziom (Gehl, 2009, s. 9-12). Dawne place i ulice, które były *punktami skupienia i miejscami zgromadzeń zostały zastąpione przez drogi, ścieżki i bezkresne trawniki* (Gehl, 2009, s. 45). Szerokie pasy drogowe wraz ze strefowaniem funkcji, oddzieleniem mieszkań od usług i miejsc pracy i wypoczynku, spowodowały zmniejszenie się liczby użytkowników ulicy, a tym samym osłabienie naturalnych mechanizmów społecznej kontroli. Negatywne konsekwencje spowodował także dogmat segregacji ruchu pieszego i kołowego. Przyczynił się pośrednio do powstania martwych, a nierzadko niebezpiecznych behawioralnie, bezludnych w porze nocnej osiedlowych „ciągów pieszych”. Pewną rolę odegrało również odejście od zwartej zabudowy pierzei ulicznych, rozpowszechnienie się układów grzebieniowych z wolnostojącymi budynkami zwróconymi często bezokiennymi, szczytowymi ścianami w stronę ulicy. Z kolei zasada równoważności elewacji wolnostojących budynków zatarła granicę pomiędzy ich prywatną, a publiczną, frontową stroną.

Brak tradycyjnych ulic w projektach urbanistycznych może być uznany za przyczynę zjawiska dezintegracji mentalnej mieszkańców (Duhl, 1963; Choay, 1965, s.68) oraz być powodem trudności w budowaniu identyfikacji z miejscem zamieszkania. Reakcją na te tendencje były już od połowy XX wielu postulaty powrotu do koncepcji ulicy jako podstawowego elementu przestrzeni publicznej miasta. Dla J. Jacobs ulica i miejskie place stanowią przede wszystkim miejsce kontaktów wszyst-

⁵ Ustawa o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115)

kich jej użytkowników – pieszych, kierowców, sprzedawców i mieszkańców (Jacobs, 2014). Obok połączenia różnych form ludzkiej aktywności w przestrzeni ulicy duże znaczenie ma również zachowanie ciągłości historycznej w sposobie jej użytkowania. Poprzez odpowiedni charakter zabudowy i aranżacji przestrzeni ulicy oraz stworzenie warunków dla naturalnej, wzrokowej obserwacji ludzkich zachowań zwiększa się poczucie bezpieczeństwa w relacjach społecznych. W badaniach prowadzonych w kolejnych latach przez Newmana powyższe warunki uzupełnione m.in. o rolę hierarchicznej struktury nieformalnej własności i dostępności przestrzeni stały się podstawą teorii kształtowania przestrzeni broniących (*defensible space*) (Newman, 1972). Równolegle, na podobnych przesłankach, rozwijana była koncepcja Jeferry'ego zapobiegania przestępczości poprzez projektowanie środowiskowe (Jeferry, 1971). Uważano, że odpowiednio ukształtowana przestrzeń fizyczna może ograniczyć poziom stresu i strachu przed przestępczością oraz przyczynić się do poprawy jakości życia w środowisku zbudowanym. Pod koniec XX wieku problematykę CPTED poszerzono o kwestię społecznych uwarunkowań bezpieczeństwa behawioralnego, w tym o czynniki wzmacniające więzi sąsiedzkie, spójność i równowagę lokalnych struktur społecznych, co stało się szczególnie istotne w działaniach rewitalizacyjnych (Saville, 2008, s. 79.).

W kształtowaniu bezpiecznego środowiska miejskiego ważną rolę pełni ulica zarówno jako przestrzeń ruchu kołowego i pieszego, jak i element miejsca zamieszkania. Problem jest głównie niedostosowanie tradycyjnej siatki ulic do intensywnego ruchu kołowego oraz wynikający stąd konflikt pomiędzy kierowcami pojazdów, a pieszymi. Dla zapewnienia bezpieczeństwa komunikacyjnego podjęto powszechnie działania legislacyjne, tak w zakresie warunków technicznych budowy dróg, jak i prawa o ruchu drogowym. Appleyard uważał taki redukcjonistyczny sposób rozwiązywania problemu za niewystarczający (Appleyard D., *Livable streets*). Ulica była dla niego *najważniejszą przestrzenią życia*, terytorium sąsiedzkim, miejscem interakcji społecznych mieszkańców. Obok konfliktu interesów pomiędzy kierowcami i pieszymi dostrzegał także konflikt kierowców z mieszkańcami, a w szerszym kontekście użytkowników „zewnątrznych” i „wewnętrznych” ulicy. Nazwał to konfliktem mobilności i żywotności (*mobility and livability*). Dla mieszkańców źródłem dyskomfortu i zagrożenia dla zdrowia jest duże natężenie ruchu ulicznego. Wpływa ono jednak również na jakość i liczbę interakcji społecznych. Z przeprowadzonych przez niego badań porównawczych wynikało, że mieszkańcy ulic o niskim natężeniu ruchu < 200 samochodów na godzinę mieli 3 razy więcej bliskich znajomych i 2 razy więcej dalszych znajomych wśród sąsiadów niż mieszkańcy ulicy o dwukrotnie większym natężeniu ruchu.

Badania środowiskowe (EBS *Environmental - Behavior Studies*) nad ulicą jako przestrzenią ruchu pieszych prowadził również Rapoport. Próbował określić cechy, jakie powinny posiadać ulice, aby ludzie chcieli po nich spacerować, a nie tylko poruszać się pojazdami (Rapoport, 1990). Kryteria wizualnej atrakcyjności ulicy dla poruszających się pieszo i w pojazdach okazały się być rozbieżne. Ulice przyjazne, stymulujące pieszych powinny wyróżniać się m.in. umiarkowaną skalą oraz odpowiednim poziomem złożoności i różnorodności architektury. Powinny ponadto posiadać także pewną liczbę miejsc stwarzających okazje do zatrzymania się, obserwacji otoczenia, kontaktów społecznych. Dla poruszających się samochodami stymulująca jest duża skala obiektów oraz szerokie otwarcia widokowe. A. Jacobs zbadał i porównał najbardziej znane i reprezentacyjne ulice światowych metropolii. Na podstawie analizy wymiarów ulic, planów, przekrojów i schematów użytkowania, a także czynników, które wpływają na atrakcyjność życia społecznego ulic sformułował wytyczne projektowania dobrych ulic (Jacobs, 1999).

W podobny kontekst wpisują się publikacje J. Gehla (Gehl, 2014). Problematyka bezpieczeństwa behawioralnego jest tutaj jednak wpisana w szersze zagadnienie wpływu kształtu przestrzeni publicznych na zachowania i jakość życia ludzi. Według Gehla ulica obudowana niskimi budynkami stanowi naturalną formę organizacji i ograniczenia ruchu. Integruje różne formy publicznej i pozadomowej aktywności ludzi. O żywotności ulicy decyduje szereg czynników, które można zgrupować w pięć zasad:

- ograniczenie ruchu samochodowego i prędkości poruszania się pojazdów,
- otwarcie na ruch uliczny zarówno dzięki witrynom sklepowych, tarasom kawiarni, jak i przydomowym ogrodom („miękkie krawędzie” budynków),

- szerokości ulic i dystanse przestrzenne o „ludzkiej skali”, dostosowane do ruchu pieszego i sprawności fizycznej i sensorycznej ludzi,
- koncentracja ruchu pieszego w jednym poziomie, unikanie pionowej segregacji ruchów pieszych,
- aranżacja przestrzeni publicznych w sposób umożliwiający zatrzymanie się (stanie, siedzenie) w miejscach zapewniających kontakt z ludźmi i obserwację otoczenia.

Pierwsza z powyższych zasad decyduje o sensowności pozostałych postulatów. Jej wdrożenie wymaga, jak pisze, odejścia od doktrynalnych podstaw funkcjonalizmu. W projektowaniu ulic oznacza to przełożenie akcentów z troski o płynność ruchu na jakość życia wzdłuż miejskich arterii (Sadik-Khan, 2017 s.23.). Nadzieją na renesans urbanistyki jest zarówno otwarcie się projektantów na społeczne i psychologiczne aspekty obecności ludzi w przestrzeni ulicy i miasta, jak i oddolna presja ze strony mieszkańców i miejskich aktywistów domagających się ograniczenia ruchu kołowego i oddania ulic pieszym, a tym samym przywrócenia im tradycyjnych funkcji, jako przestrzeni kontaktów i różnorodnych form społecznej aktywności (organizacji sąsiedzkich imprez, kiermaszów, manifestacji, biegów ulicznych, etc.) (Święto ulicy).

Nie istnieje jeden uniwersalny wzorzec przyjaznej mieszkańcom ulicy. Na społeczną i indywidualną ocenę jej walorów wpływa duża liczba czynników lokalnych, kulturowych i poza przestrzennych. Dawne wzorce śródmiejskich ulic, ich profil i kształt przestrzenny to na równi z architekturą budynków element tożsamości i dziedzictwa kulturowego miasta. Dziedzictwo to było, nierzadko ze względów doktrynalnych, ale przede wszystkim pod presją bieżących potrzeb komunikacyjnych, przekształcane, lub niszczone. Tradycyjny wzorzec wielofunkcyjnej, mieszkalno-usługowej ulicy ma swoje wady i zalety. Decyduje o tym w dużej mierze poziom stresogenności interakcji społecznych pomiędzy ulicą i sąsiadującymi z nią lokalami i budynkami. Interesy tych dwóch, niejednorodnych grup użytkowników są rozbieżne. Wzorzec kulturowy ulicy wyraża stan względnej równowagi pomiędzy poziomem intensywności ruchu i życia społecznego ulicy, a cechami zabudowy decydującymi o atrakcyjności, wygodzie i bezpieczeństwie miejsca zamieszkania. Jest on dziś inny w centrum miasta skupiającym atrakcyjne funkcje publiczne, inny na jego mieszkalnych peryferiach. Konieczna jest refleksja nad uwarunkowaniami wzorców ulicy oraz nad ich wpływem na kulturę zachowań przestrzennych ludzi po obu stronach linii zabudowy.

2. WZORY I WZORCE KULTUROWE ULICY

W antropologii wzorcem kulturowym jest *zespół powtarzalnych i względnie trwałych sposobów myślenia i zachowania się ludzi należących do tej samej kultury* (Benedict, 1966, s. 77). W środowisku zbudowanym za wzorzec kulturowy można uznać charakterystyczny dla danego regionu i okresu, akceptowany społecznie sposób kształtowania i użytkowania przestrzeni. Wzorzec kulturowy określa strukturę dystansów i barier przestrzennych wpisanych w kontekst relacji społecznych. K. Lenartowicz we wstępie do książki Ch. Alexandra pisze: *Wzorce są strukturami (całościami) składającymi się z ustalonych tradycją sytuacji przestrzennych i odpowiadających im konkretnych sytuacji społecznych* (Alexander, 2008, s. XIX). Identyfikują one nieformalny, publiczny lub prywatny status przestrzeni oraz przypisują im określone wzorce zachowań. Wzorzec łączy kulturę kształtowania przestrzeni architektonicznej z kulturą zachowań przestrzennych. Scala łączy przestrzenny z behawioralnym. Daje poczucie zakorzenienia i bezpieczeństwa poprzez ograniczenie dowolności zachowań przestrzennych w relacjach społecznych.

Alexander pojęciem wzorca określał charakterystyczne dla danej kultury, ponadczasowe sposoby budowania, kształtowania przestrzeni architektonicznych i urbanistycznych od skali wnętrza, zespołu pomieszczeń, budynku, miast do skali regionu (Alexander, 1979). Do ulicy oraz jej relacji z otaczającą zabudową odnosi się kilkanaście wzorców. Atrakcyjność ulic powinna, według niego, polegać na tym, że ludzie chętnie na nich przebywają, a nie na tym, że się nimi przemierzają (wzorzec 121) (Alexander 2008, s. 598.). Sprawnie i szybko. Samochód na ulicy jest przyczyną problemów zdrowotnych (hałas, zanieczyszczenia, zagrożenia), jak i społecznych. Oddziela dwie strony ulicy, utrudnia swobodne przekraczanie jezdni, oddala ludzi od siebie, zmniejsza liczbę kontaktów (wzorzec 11). Ulica przestaje być centrum lokalnego życia i aktywności mieszkańców. To,

co dzieje się w przestrzeni ulicy zależy także od ukształtowania jej krawędzi, układu zabudowy, lokalizacji wejść, funkcji parterów etc. (wzorce 32, 51, 54, 119, 164, 165). W opisie każdego wzorca Alexander odwoływał się do złożonego kontekstu antropologicznego. Uwzględniał jego uwarunkowania społeczne, przyrodnicze, gospodarcze, a także psychologiczne czy zdrowotne. Nie zawsze przywoływane argumenty oparte były na sprawdzonych naukowo dowodach, często większe znaczenie przypisywał tradycji i doświadczeniu projektowemu. Rozwiązania przestrzenne odwołujące się do tych wzorców wydają się być zwykle łatwiejsze do zaakceptowania, a jednocześnie bardziej przyjazne dla ludzi. Większość wzorców odwołuje się do idei zrównoważonego środowiska małych i średnich miast. Proponują rozwiązania różnych problemów projektowych z zakresu bezpieczeństwa pieszych i ruchu kołowego, wpływu ulicy i formy zabudowy na bezpieczeństwo i jakość życia społecznego, wygody dostępu do usług etc.

Niezmiennosc wzorców jest charakterystyczną cechą społeczności tradycyjnych, zakorzenionych terytorialnie, o stabilnej kulturze. Reprodukowane przez kolejne pokolenia te same wzorce wzmacniały poczucie tożsamości. Chroniło życie społeczne przed dezintegracją (Tzonis, 1976; Eliade, 1970). Współczesne, konsumpcyjne oraz wielokulturowe i mobilne społeczeństwa, określane przez Becka (2002) jako społeczeństwa ryzyka (Beck, 2002), są nastawione na poszukiwanie nowych potrzeb lub nowych wzorców zaspokajania tych samych potrzeb. Wzór jest projekcją lub ofertą. Jest tym, co może stać się wzorcem, jeśli zostanie zaakceptowane w praktyce życia społecznego. W rozwiązaniach architektonicznych i urbanistycznych poziom niepewności i ryzyka jest wysoki, a moment weryfikacji zwykle oddalony w czasie. Wiele zależy tu od przestrzennej skali i społecznego zakresu oddziaływania nowego wzoru. Współczesna kultura projektowania ceni strukturalną i technologiczną kreatywność oraz oryginalność rozwiązań, ma jednak dość ograniczone możliwości oceny i przewidywania wszystkich poza przestrzennych – psychologicznych, behawioralnych, społecznych konsekwencji zastosowanych rozwiązań. Dotyczy to także współczesnych rozwiązań komunikacyjnych będących efektem dominacji kultury mobilności nad innymi, równie ważnymi aspektami jakości życia w środowisku miejskim.

Droga jest pierwowzorem ulicy. Jest, obok pojęcia terytorium, pierwotnym sposobem ukonstytuowania przestrzeni antropogenicznej. Dzieli i ukierunkowuje przestrzeń. Ułatwia jej zawłaszczenie (kolonizację), ale także uspołecznienie. Początkowo przebieg drogi był wypadkową możliwości fizycznych człowieka w pokonywaniu dystansów przestrzennych. Bariery, które ograniczały zakres, sposób i szybkość przemieszczania się były związane z topografią i fizjografią terenu. Droga łączyła i wyznaczała granice dostępnych terytoriów. W ich obrębie, w obszarze zabudowanym, zamieszkiwanym przez ludzi droga stawała się ulicą. Spełniała zarówno wymogi przestrzennej mobilności, jak i bezpiecznego miejsca interakcji społecznych. Dawała możliwość swobodnego użytkowania ulicy oraz jej przekraczania. Ulice są zatem w miastach, w skupiskach ludzi, drogi biegną w otwartej przestrzeni, przez puste lub słabo zaludnione obszary. Droga służy przemieszczaniu się z punktu A do B, ulica powinna umożliwiać bezpośredni, łatwy dostęp do sąsiadujących z nią terenów i budynków po obu jej stronach. Kryteria rozróżniania pojęcia drogi i ulicy są nieostre. Odwołując się do obowiązujących ustawowych zapisów i klasyfikacji trudno rozgraniczyć zakresy znaczeniowe tych pojęć.⁶ Są stosowane zamiennie. W istocie, o ile można uznać, że wszystkie ulice są drogami, to nie każda miejska droga powinna być uważana za ulicę.

Do zbioru tradycyjnych kategorii dróg miejskich należą również aleje i bulwary. Te synonimiczne pojęcia zniknęły ze słownika współczesnej urbanistyki (Jałowiecki, 2012, s. 79). Różnice pomiędzy tymi rodzajami dróg są dziś nieczytelne. Aleją może być zarówno wiejska droga, jaki i szeroka śródmiejska ulica obsadzona szpalerami drzew. Z kolei słowo aleja w nazwie ulicy (np. Aleje Jeruzolimskie) może być np. wspomnieniem po dawnej, nieistniejącej dziś w swym pierwotnym kształcie, reprezentacyjnej miejskiej arterii, lub sposobem nobilitacji standardowej dwujezdniowej, wielopasmowej trasy przyspieszonego ruchu kołowego. Ma ona zwykle ograniczony związek funkcjonalny z terenami przez które przebiega, a ruch pieszy jest poddany rygorom i ograniczeniom. Podobnie jest w przypadku bulwarów. Ich pierwotną, paryską, haussmannowską formę można uznać za pierwowzór miejskich alei. Jednak droga funkcjonująca pod nazwą Boulevard Périphérique jest już jedynie kanałem komunikacyjnym. W tradycji europejskiej bulwarami określa-

⁶ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2017 r., poz. 1260)

no najczęściej zadrzewioną ulicę lub aleję biegnącą brzegiem rzeki lub zbiornika wodnego (ryc. 1.4). Jako promenada (a także deptak lub pasaż) była miejscem spotkań towarzyskich i służyła głównie ruchowi pieszemu. O znaczeniu i funkcji ulicy decydował również charakter jej otoczenia. Był on inny w małych miastach i na peryferiach. Ulicę identyfikowano tu często jako sferę życia sąsiedzkiego, czy jak w przypadku osady rybackiej na Helu, jako miejsce pracy (suszenia i naprawy sieci), a w końcu także zabawy dzieci i rekreacji dorosłych (ryc. 1.2a). Ulice w centrum miast są zwykle elementem przestrzeni publicznych użytkowanych przez ogół mieszkańców. Są sferą zachowań anonimowych, kontaktów towarzyskich, a także różnego rodzaju wydarzeń i manifestacji.

Unifikacja nazw i kategorii dróg jest wynikiem dominacji w projektowaniu dróg i w planowaniu miejscowym zagadnień technicznych nad uwarunkowaniami społecznymi i kulturowymi (rozporządzenie ministra transportu i gospodarki morskiej). Wadą stosowanej typologii dróg jest, według Gzela, jej niedostosowanie do skali miasta, układu i formy zabudowy, do roli i funkcji ulicy w strukturze miasta (Gzell, 2009, s. 95). Krytyczne opinie środowiska urbanistycznego nt. jakości krajowej legislacji dotyczącej kształtowania sieci drogowej są formułowane od dawna. Zwraca się uwagę m.in. na nadmierną szerokość pasów drogowych, które dezintegrują przestrzeń publiczną miasta, na hierarchiczny podział dróg na klasy (drogi główne, zbiorcze, lokalne, dojazdowe etc.), który wynika jedynie z parametrów i rodzajów ruchu kołowego. Klasa drogi, szerokość pasa drogowego, jego profil i zagospodarowanie określają relacje przestrzenne drogi z jej otoczeniem, które jest definiowane jedynie przy pomocy abstrakcyjnych linii rozgraniczenia terenów i zabudowy. Relacja ta ma minimalizować szkodliwe oddziaływanie ruchu kołowego na ludzi i środowisko. To jedyny społeczny (prozdrowotny) cel deklarowany we wspomnianych regulacjach. Racjonalnie zaprojektowana sieć drogowa nie zapewnia realizacji wszystkich, istotnych społecznie celów (Wiszniowski, 2019, s. 95). W obszarach o zwartej, śródmiejskiej zabudowie zapisy klasy drogi w planach miejscowych mają znaczenie czysto formalne. Umożliwiają jednak przebudowę oraz przystosowanie układu i parametrów dawnych miejskich ulic do rosnącej intensywności ruchu kołowego. Wiadomo, że są to działania nieskuteczne. Ich efektem jest zwykle spadek atrakcyjności ulicy dla pieszych oraz pogorszenie jakości życia osób mieszkających w jej sąsiedztwie.

Wzorce ulic są syntezą uwarunkowań technicznych, przestrzennych, funkcjonalnych, społecznych i kulturowych. Przedstawmy je kolejno w formie ogólnych wytycznych.

- Warunki techniczne. Określają drogę jako obiekt budowlany. Narzucają miejskim ulicom zuniifikowany kształt i parametry, a także rozwiązania infrastrukturalne i urządzenia zabezpieczające ruch pojazdów i pieszych. Wyjątkiem mogą być ulice na obszarach objętych ochroną konserwatorską. Ustawa o drogach w zasadzie traktuje pojęcia drogi i ulicy zamiennie. Cechą wyróżniającą ulice jest, poza lokalizacją w terenie zurbanizowanym, segregacja ruchów kołowych i pieszych, a więc obecność chodników oraz innych elementów zagospodarowania, jak szpalery drzew, żywopłoty, trawniki etc. decydujących o walorach estetycznych ulicy. Konieczne mogą być elementy i urządzenia techniczne nie związane z ruchem kołowym. Natomiast drogi z chodnikami należy zaliczyć do kategorii dróg miejskich. Są to zwykle wielopasmowe arterie na terenach miejskich z rozproszoną, chaotyczną, nie związaną z drogą zabudową (ryc.2.e,f).
- Zabudowa ulicy. Zasadniczą cechą wyróżniającą ulice jest przede wszystkim ich obustronna zabudowa zintegrowana funkcjonalnie z ulicą oraz organizacją ruchu kołowego i pieszego (ryc. 2.a,b,c,d). Charakter i skala zabudowy mogą być zróżnicowane, od ciągłej zabudowy pierzei ulicznych po układy obiektów wolnostojących tworzących czytelną linię zabudowy. Stosunek długości otwartych i zabudowanych odcinków pierzei powinien być przynajmniej zrównoważony. Dla kontroli nad mobilnością znaczenie ma usytuowanie frontowych elewacji i wejść w stronę ulicy. Linie rozgraniczające i zabudowy powinny być określone z uwzględnieniem funkcji lokali użytkowych znajdujących się w parterach budynków.
- Klasyfikacja ulic. Wskazane jest stosowanie dodatkowej klasyfikacji uzupełniającej w stosunku do urzędowej. Kryterium, jakim jest istniejąca lub programowana funkcja parterów budynków pozwala wyróżnić trzy dominujące kategorie ulic: ulice mieszkalne, handlowo – usługowe i mieszane z segregacją w pionie funkcji handlowo – usługowych i mieszkalnych (ryc. 3). Drugim dopełniającym kryterium klasyfikacji ulic jest status ich nieformalnej „własności”. Wynika on z faktu użytkowania ulicy przez ludzi poruszających się ulicą i korzystających z jej dostęp-

ności, przejezdności. Gradacja statusu ulicy od publicznych przez półpubliczne, do półprywatnych i prywatnych pozwala wyodrębnić grupy użytkowników pieszych i zmotoryzowanych o różnych uprawnieniach w zakresie przestrzennej mobilności i dostępności. Może być także instrumentem regulacji intensywności ruchów i kontaktów społecznych. Ma to znaczenie głównie w przypadku ulic mieszkalnych oraz kształtowania struktury ulic osiedlowych. Należy w tym miejscu dodać, że regulacje ustawowe wymieniają tylko kategorię dróg publicznych. Druga używana tam kategoria, określana jako drogi wewnętrzne zdaje się być oparta na niejasnych kryteriach.

- Kontekst społeczny. Nominalnie publiczne ulice i miejskie place są przestrzeniami społecznej równości, przynajmniej pod względem ich fizycznej dostępności. W rzeczywistości są polem gry politycznej, ekonomicznej i kulturowej. Jej przedmiotem jest władza i kontrola nad przestrzenią oraz jej formalna lub nieformalna własność. Reguły tej gry mają charakter demokratyczny, gdy są nastawione na poszukiwanie równowagi pomiędzy interesem publicznym i prywatnym, gdy wymagają osiągnięcia konsensusu różnych grup społecznych: pieszych, kierowców, wspólnoty mieszkańców, inwestorów, najemców, zarządzających ulicą etc. Na sposób postrzegania ulicy, a także jej wizerunek wpływają standardy jakościowe architektury, standard świadczonych usług, jakość towarów, czy dóbr niematerialnych. Są one wypadkową kapitału kulturowego projektantów i zarządzających przestrzenią miasta oraz kapitału społecznego i ekonomicznego mieszkańców. Różnicowanie się rangi ulicy, jej prestiżu dokonuje się w długim przedziale czasu. Zwykle ma związek procesami stratyfikacji społecznej, z polaryzacją poziomu dochodów, ze skalą zjawisk społecznej dezorganizacji. Ulica wpisuje się w różne formy organizacji życia społecznego, zarówno te bardziej wspólnotowe, np. w wersji komunitarystycznej, skupione na budowaniu więzi międzyludzkich i ochronie zbiorowej tożsamości, jak wolnościowe (libertarianskie), opowiadające się za prawami jednostki i zasadami wolnego rynku (Idem, 2014).
- Uwarunkowania kulturowe. Każdą kategorię ulicy można opisać zbiorem cech charakteryzujących rutynowe zachowywania ludzi, pochodzących z różnych środowisk, warstw społecznych, grup wiekowych, etnicznych. Ulica jest tu swoistym teatrem ułatwiającym obserwację stylu życia mieszkańców, ich codziennych czynności wykonywanych w rytmie dnia i nocy, w różnych warunkach pogodowych, czy porze roku. Zagospodarowanie przestrzenne ulicy stymuluje określoną kulturę ludzkich zachowań. Wpływa na częstotliwość kontaktów społecznych, sposób spędzania wolnego czasu, formy aktywności etc. Kultura życia miejskiego określa miejsce i formę zachowań publicznych i prywatnych. W środowisku wielokulturowym granica ta może być różnie definiowana, co bywa przyczyną nieporozumień i konfliktów. Podobne skutki przynosi nieprzestrzeganie akceptowanych społecznie wzorców zachowań w przestrzeni ulicy i w relacjach sąsiedzkich. U podstaw stylu życia leżą różne potrzeby i hierarchie wartości istotne dla budowania tożsamości kulturowej miasta i jego mieszkańców.

Już z tego pobieżnego przeglądu zagadnień wynika skala trudności w skorelowaniu i powiązaniu ze sobą poszczególnych obszarów uwarunkowań i komponentów wzorców ulicy. Najprościej tego dokonać idąc tropem jednej potrzeby i zarazem wartości, w oczywisty sposób kojarzącej się z przestrzenią społeczną ulicy. Tą wartością jest mobilność. Należy mieć świadomość, że nie jest to jedyna wartość, którą organizuje styl życia ludzi w obszarze oddziaływania ulicy. Drugą taką wartością jest bezpieczeństwo behawioralne, związane z poczuciem komfortu psychicznego w relacjach społecznych. Wzorce kulturowe ulic powinny być wynikiem zrównoważenia tych dwóch fenomenów.

3. KULTURA PRZESTRZENNEJ MOBILNOŚCI

Mobilność ludzi, a także przepływy usług, towarów, idei i informacji są cechą współczesnej, globalnej kultury (Urry, 2009). Jest formą aktywności człowieka, wyrazem jego zdolności fizycznych, psychicznych do przemieszczania się, pokonywania dystansów przestrzennych, uczestniczenia w życiu społecznym. Liczne synonimy tego pojęcia wskazują zarówno na cechy sprawnościowe i osobowościowe człowieka, jak i na jego zdolności do efektywnego działania, przełamywania barier fizycznych, społecznych i kulturowych. Mobilność jest zjawiskiem czasoprzestrzennym. Jest

codzienną, cykliczną cyrkulacją między miejscem zamieszkania, pracą, sklepem itp. Jej motorem jest dążenie do zaspokojenia podstawowych potrzeb bytowych oraz do realizacji ważnych życiowych celów. Obserwujemy jej efekty w przestrzeni ulicy, w centrach handlowych, stacjach przesiadkowych w porach szczytu komunikacyjnego, w wyjazdach do pracy i powrotach do domu, w zachowaniach rekreacyjnych, sportowych itp. Zachowania te składają się na określony styl i kulturę życia w miejscu zamieszkania. Wspomniana cykliczność jest jedyną formą mobilności, która wzmacnia identyfikację z miejscem zamieszkania lub jakimś innym fragmentem przestrzeni publicznych. To właśnie te przestrzenie są przede wszystkim polem manifestacji mobilności. Wzrost mobilności oznacza ekspansję tych przestrzeni nawet kosztem prawa do ochrony sfery prywatności. Jeśli mobilność uznać za atrybut ludzkiej wolności, to również jej granice wyznacza wolność innych współobywateli. Tą granicą jest bezpieczeństwo uczestniczących w ruchu ulicznym.

Inną formą mobilności w mieście są migracje. Odnoszą się one do transferu ludzi z jednego miejsca zamieszkania do drugiego, z ulicy na inną ulicę, do innej dzielnicy czy miasta. Najczęściej jest to zjawisko jednostkowe, niezauważalne, choć niekiedy istotne w skali lokalnej ulicy i jej społeczności. Takim przypadkiem może być migracja znaczącej liczby mieszkańców, pracowników jakiejś ważnej instytucji, czy usługodawców spowodowana np. wzrostem kosztów najmu lokali, nasileniem się negatywnych zjawisk i patologii społecznych, czy też innymi, nie zawsze akceptowanymi etycznie względami. Można wspomnieć również zjawisko nomadyzmu jako trybie życia polegającym na stałej przestrzennej mobilności, konieczności nieustannego przenoszenia się z miejsca na miejsce w poszukiwaniu pracy, środków do życia. Ten klasyczny nomadyzm, typowy w dawnych społecznościach pasterskich i łowieckich, ma współcześnie najczęściej charakter subkulturowy. Jest stylem życia, lub wynikiem społecznego i ekonomicznego wykluczenia.

Jeden z raportów Infuture Institute zajmującego się badaniem współczesnych trendów kulturowych zwraca jednak uwagę na nową formę nomadyzmu, którą określa się pojęciem nomadyzmu cyfrowego (Hatałska N., Wędrowcy.). Jest to zjawisko występujące głównie wśród osób młodych, dla których mobilność oznacza swobodne korzystanie z możliwości współczesnej infrastruktury komunikacyjnej (linii lotniczych, kolei, autostrad), a także z internetu i technologii cyfrowych do podróżowania po świecie, do mieszkania i pracowania (także zdalnego) w różnych miastach i atrakcyjnych miejscach. Osoby te identyfikuje nie tylko styl życia, ale również wykonywane zawody, rytuały związane m.in. z jazdą na rowerze, czy uprawianiem jogi i ćwiczeń fizycznych. Używają dedykowanych im produktów i marek. Szacuje się, że w 2030 roku społeczność cyfrowych nomadów może liczyć na świecie ok.1 miliarda osób (Hatałska N., Wędrowcy, s. 86). Potwierdzeniem tego trendu kulturowego jest nowe zjawisko, jakim jest zapotrzebowanie na przestrzenie coworkingowe i colivingowe, przeznaczone do wynajmu miejsca pracy i wspólnie użytkowane mieszkania. Trudno w tej chwili przewidzieć konsekwencje, jakie dla przyszłości tego zjawiska społecznego i kulturowego będzie miała pandemia coronawirusa.

Problemy współczesnej kultury można postrzegać również w szerszym, antropologicznym kontekście. Według Baumana przemiana, jakim podlega dziś kultura i życie społeczne są wynikiem kryzysu nowoczesności (Bauman, 2007). Ma on miejsce zarówno w sferze organizacji życia społecznego, jak i w wyborze strategii życiowych człowieka. Jedną z przyczyn jest zmiana sposobu postrzegania czasu. Przestał być liniowy i ciągły. Kultura ponowoczesna nie jest już enklawą porządku i doskonałości. Jest różnorodna, niespójna. Autonomia wspólnotowych formy życia społecznego jest krucha i wymaga stałej ochrony. Podstawą tożsamości jednostki przestało być przywiązanie do przeszłości, do idei, ludzi. Nie jest nią również uprawiany zawód czy miejsce zamieszkania. Ludzkie wybory cechuje zmienność i tymczasowość. Jednym z symboli ponowoczesnej tożsamości jest, według Baumana, postać turysty – konsumenta, który poszukuje ciągle nowych wrażeń, ceni sobie wolność wyboru i niezależność. Jest wszędzie przejazdem, „na zewnątrz” z dystansem wobec ludzi, miejsc, zdarzeń (Bokszański, 2010, s. 256-257). Jego tożsamość jest powierzchowna i płytka. Nie ma wątpliwości, jest to portret współczesnego nomada.

Nieco inaczej problemy z tożsamością postrzega Giddens. Jego zdaniem wynikają one nie z kryzysu idei nowoczesności, lecz z jej ekspansji na wszystkie obszary życia społecznego i jednostkowego (Giddens, 2010, s. 29-37). Cechą wyróżniającą późną nowoczesność jest, według niego, oddzielenie zjawisk społecznych w czasie i przestrzeni. Kategoria miejsca, która je dawniej łączyła

straciła znaczenie. Jest to jedna z konsekwencji zjawiska globalizacji. Lokalne sprawy i działania zostały poddane zewnętrznym wpływom, opiniom i diagnozom. Zaufanie ekspertom stało się warunkiem redukcji poziomu zagrożenia. Dialektyczne relacje pomiędzy lokalnością a globalizacją stały się, według Giddensa, istotą tożsamości człowieka w późnej nowoczesności. Jest to tożsamość refleksyjna wymagająca wyboru stylu życia oraz ciągłego planowania, kalkulowania strategii życiowych, zdobywania nowych umiejętności, przewidywania zagrożeń (Boksański, 2010, s. 252-270). Konsekwencje zerwania jedności czasu i przestrzeni można obserwować w środowisku miejskim. Kultura kształtowania przestrzeni nie reprodukuje dziś dawnych, w tym także modernistycznych wzorców ładu i porządku urbanistycznego. Miasta ponowoczesnej kultury przestały budować swoją tożsamość na wielkich projektach i inwestycjach. Przyciągają różnorodnością oferty, atrakcyjnością form zaspokajania potrzeb mieszkańców, poziomem i jakością życia. Mobilność, która nie poddaje się tym kulturowym trendom i ograniczeniom nie sprzyja realizacji tych celów.

4. WZORCE MOBILNOŚCI ULICY

Przestrzeń jako kategoria abstrakcyjna jest wyobrażeniem obszaru o nieograniczonej, sprzyjającej anarchii, wolności. Wymaga zagospodarowania – „umiejscowienia”, tzn. uspołecznienia, przekształcenia w układy relacji pomiędzy obiektami i ludźmi. Granice przestrzennej mobilności wyznaczają zwykle sieci dróg kołowych i pieszych, a także topografia, zagospodarowanie terenu, układ zabudowy. Możliwość swobodnego przemieszczania się dotyczy jedynie pieszych i to w przeznaczonych do tego otwartych terenach miejskich. Im większy zasięg przestrzeni publicznych, a także niczyich, o nieczytelnym statusie własności, tym ta piesza forma mobilność może być większa. Drogi i ulice są postrzegane głównie przez pryzmat potrzeb uczestników ruchu, form tego ruchu, środków i warunków technicznych niezbędnych dla zapewnienia płynnego, szybkiego poruszania się w przestrzeni. Zasady bezpiecznego użytkowania jezdni i chodników są elementem kultury mobilności, poszanowania wzorców zachowań w kontaktach społecznych, a także przestrzegania obowiązujących regulacji prawnych.⁷ Duże natężenie i uciążliwość ruchu kołowego jest dla żyjących w sąsiedztwie drogi stresujące i stygmatyzujące. Dla jednych jest to przyczyną migracji, inni podejmują działania w kierunku zmiany *status quo* oraz uczynienia ulicy bardziej przyjazną mieszkańcom. Działania rewitalizacyjne mogą być wtedy przeprowadzone na trzy sposoby poprzez:

- przekształcenie ulicy zbiorczej o wysokim natężeniu ruchu w ulicę o charakterze lokalnym lub dojazdowym lepiej przystosowaną do funkcji mieszkalnych; w przypadku zabudowy o funkcjach handlowo – usługowych będzie to ponadto wymagało stworzenia warunków przyjaznych ruchowi pieszemu oraz łatwym (ergonomicznym) kontaktom ludzi z wnętrzem lokali i budynków;
- rezygnację z zasadniczej ingerencji w przestrzeni ulicy natomiast koncentracja na zmianie sposobu użytkowania lokali w parterach budynków; oznacza to zwykle adaptowanie mieszkań na lokale handlowo – usługowe; w ten sposób ulica mieszkalna staje się handlowo – mieszkalną;
- kompleksową rewitalizację obejmującą zarówno pas ulicy, jak lokale użytkowe w zabudowie po obu stronach ulicy.

W każdym z tych przypadków działa szczególny mechanizm „wyrównywania potencjałów” i statusów przestrzeni. Można go obserwować na ulicach w dawnej śródmiejskiej zabudowie np. w Szczecinie. Jak wspomniano wcześniej, relacje przestrzenne pomiędzy obiektami i elementami zagospodarowania przestrzeni, w tym przypadku ulicy są jednocześnie relacjami społecznymi. Odległości są dystansami interpersonalnymi. Oznacza to w interpretacji proksemicznej, że: bliskość chodnika i okien mieszkania na ogół nie przekłada się w mieście na zażyłość relacji pieszego z lokatorem mieszkania. Przeciwnie jest przyczyną ich dyskomfortu, a nawet poczucia zagrożenia fizyczna agresją. Wspomniany mechanizm oznacza zatem, że konflikt bliskiego sąsiedztwa przestrzeni publicznych i prywatnych (mieszkalnych) można rozwiązać dwojako poprzez:

- „upublicznienie” funkcji lokali na parterach budynków oraz zbliżenie ich statusu do statusu publicznej lub półpublicznej ulicy;

⁷ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2017 r., poz. 1260)

- „sprywatyzowanie” ulicy poprzez ograniczenie i uspokojenie ruchu oraz obniżenie jej publicznego statusu do półpublicznego lub półprywatnego zbliżonego do statusu lokali mieszkalnych w parterach budynków (ryc. 4).

Mówimy tutaj o działaniach rewitalizacyjnych w istniejących układach zabudowy i strukturach ulicznych. W nowych projektach urbanistycznych i architektonicznych chodzi o warunki mobilności w przestrzeni ulicy mieszkalnej nie kolidowały z prawem do ochrony prywatności, a na ulicach handlowych ruch kołowy był, co najmniej równoważny z ruchem pieszym.

Praktyka planistyczna, a także polityka przestrzenna na szczeblu lokalnym są niestety zdominowane przez problematykę mobilności i komunikacyjnej dostępności terenów. Sprzyja to, wraz ze wzrostem liczby indywidualnych środków transportu, procesom deglomeracji i suburbanizacji. Komisja Europejska promuje politykę mobilności zrównoważonej (GUIDELINES – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”). Jej istotą jest integracja i koordynacja, w ramach polityki przestrzennej i społecznej prowadzonej na obszarze miasta i w jego otoczeniu, różnych form transportu publicznego i prywatnego. Oznacza to dążenie do zmniejszenia popytu na podróże realizowane transportem indywidualnym (samochodami osobowymi), a zwiększenie udziału podróży odbywanych środkami transportu publicznego, rowerem i pieszo (Michnej, 2014). Łączy się to ze zmianą priorytetów. Zamiast koncentracji na problemach sprawności ruchu i efektywności środków transportu formułowane są cele społeczne takie, jak dostępność, jakość przestrzeni i środowiska, poprawa warunków życia etc..

Zgodnie z wcześniejszymi stwierdzeniami droga służy głównie ruchowi tranzytowemu w obszarze miasta (droga miejska) i poza jego granicami, natomiast ulica porządkuje i podporządkowuje ruch kołowy i pieszy w sposób odpowiadający potrzebom lokalnych społeczności w mieście. Droga, nie ulicą jest typowy w nomenklaturze urbanistycznej „ciąg pieszy”, czy „pieszo-jezdnia”. Drogi osiedlowe, choć niekiedy wyposażone w chodniki, rzadko spełniają standardy osiedlowej ulicy zarówno ze względu na rozproszenie zabudowy, jak i dekoncentrację funkcji handlowo-usługowych w wolnostojących obiektach. Drogi dezintegrują lokalne społeczności, nie dają im możliwości kontroli i wpływania na to, co dzieje się w ich obszarze.

Na mocy prawa wszystkie drogi i ulice, niezależnie od ich klasy, mają formalny status dróg publicznych. Utrudnia to w praktyce posługiwanie się bardziej zróżnicowanym, dostosowanym do kontekstu społecznego i behawioralnego, nieformalnym statusem przestrzeni, określającym gradację dostępności przestrzeni ulicy dla określonych kategorii użytkowników. Od niego zależy zakres integracji różnych rodzajów i sposobów przemieszczania się drogami (tab.1).

Mobilność łączy się z ryzykiem proporcjonalnym do prędkości poruszania się. Zagrożenie to powinno być zatem minimalizowane poprzez przestrzenną organizację lub czasową regulację ruchu. Można tu wymienić trzy grupy wzorców przestrzennej organizacji ruchu:

- wzorce separacji (autonomii) dróg ruchu kołowego i pieszego,
- wzorce segregacji (oddzielenia) poszczególnych form ruchu,
- wzorce integracji różnych form ruchów.

Tab.1. Zakresy znaczeniowe pojęć drogi i ulicy. Zestawienie rodzajów, klas, funkcji i statusów dróg w odniesieniu do wzorców mobilności. Źródło: Opracowanie autora

DROGA				
ULICA / ALEJA / BULWARY				
KLASA	wewnętrzna	dojazdowa / lokalna / zbiorcza		pozostałe
FUNKCJA	mieszkalna / handlowa / mieszkalno – handlowa			komunikacyjna
STATUS	prywatny	półprywatny	półpubliczny	publiczny
WZORCE MOBILNOŚCI	integracja ruchów	segregacja ruchów pieszych i pojazdów		separacja

Zakres i zasady separacji ruchów pojazdów kołowych, szynowych, silnikowych, zaprzęgowych i poruszanych siłą ludzkich mięśni określa zwykle prawo o ruchu drogowym. Idea przestrzennej (horyzontalnej lub wertykalnej) separacji, stosowania bezkolizyjnych układów dróg kołowych i pieszych wywodzi się m.in. z radykalnych koncepcji urbanistycznych Le Corbusiera (Ville Verte). W racjonalnym planowaniu miejscowym separacja ruchów tranzytowych i lokalnych bywa argumentem na rzecz funkcjonalności sieci drogowej oraz poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu. Bezkolizyjne i niezależne od dróg kołowych ciągi piesze, prowadzone przez otwarte, ogólnodostępne tereny, a często także pod i nad ziemią, nie zawsze jednak zapewniają dostateczne poczucie bezpieczeństwa w relacjach społecznych. Od ilości użytkowników dróg, a jednocześnie obserwatorów zależy efektywność społecznej kontroli ludzkich zachowań. Przemawia to przeciwko separacji dróg pieszych i kołowych w mieście i osiedlach mieszkalnych. W działaniach rewitalizacyjnych na terenach śródmiejskich separacja może służyć przekształcaniu niektórych publicznych i komercyjnych ulic i ważnych miejsc w strukturze miasta, w wolne od ruchu kołowego ulice ruchu pieszego. Pozwala to przywrócić funkcjonalną i społeczną integralność ulicom zdegradowanym przez nadmierny ruch kołowy. W wielu przypadkach taka separacja ruchów ma także charakter czasowy. Dopuszcza ograniczony ruch kołowy dostawczy o określonych porach dnia.

Segregacja jest powszechnym sposobem horyzontalnego uporządkowania ruchu pieszego, rowerowego, kołowego w przestrzeni miejskiej ulicy. Zwiększa fizyczne bezpieczeństwo uczestników ruchu poruszających się z różnymi prędkościami. Krawężnik jezdni i chodnika ogranicza swobodę zachowań, lub jest granicą przekraczalną pod pewnymi warunkami. Segregacyjne wzorce mobilności określają formy krzyżowania się ruchów kołowych i pieszych oraz regulują i dyscyplinują ludzkie zachowania w tych miejscach. Ze względów bezpieczeństwa, także z uwagi na potrzeby osób z niepełnosprawnościami, stosowanie są dodatkowo bariery, systemy wielokanałowego wzmocnienia bodźców i informacji. Sposób segregacji ruchów ma związek również z zagospodarowaniem pasa drogi, układem funkcjonalnym i aranżacją jego elementów. Dystanse oddzielające jezdnie i pasy postojowe od chodników mają związek z intensywnością ruchu kołowego. Od szerokości chodników, pasów zieleni zależy skuteczność ochrony pieszych przed ruchem kołowym. Szerokość jezdni wpływa z kolei na możliwość wzrokowego i głosowego kontaktu pomiędzy dwoma przeciwległymi stronami ulicy. Czynniki te wpływają na jej dospołeczny lub odspołeczny charakter. Miejska ulica, wolna od ruchu tranzytowego, powinna zatem:

- integrować różne formy ruchu, z preferencją dla potrzeb osób pieszych i najsłabszych kategorii użytkowników,
- umożliwiać bezpieczne zatrzymanie lub spowolnienie ruchu,
- stwarzać miejsca stymulujące zachowania i kontakty społeczne,
- zapewniać ciszę i spokój w sąsiedztwie obiektów mieszkalnych.

Integracyjny wzorec mobilności zakłada wspólną przestrzeń dla ruchu kołowego i pieszego. Może on być także gwarancją bezpieczeństwa ruchu. Sama obecność pieszych na ulicy spowalnia ruch, powoduje, że samochody i rowery jeżdżą wolniej i ostrożniej. Wiele zależy tu niestety osobistej kultury i wzajemnego zaufania do uczestników ruchu ulicznego. Rozwiązania integracyjne wymagają przede wszystkim ograniczenia i uspokojenia ruchu kołowego. Są wskazane na drogach pieszo-jezdnych, dojazdowych, o statusie dróg wewnętrznych, niepublicznych obsługujących stosunkowo niewielkie (kameralne) zespoły zabudowy i strefy zamieszkania. W przypadku *gated communities* stosowane są zarówno symboliczne, jak formalne sposoby kontroli wejścia/wjazdu na takie ulice (ryc. 5).

Każdy z powyższych wzorców mobilności może być stosowany na określonym poziomie hierarchicznej struktury drogowej:

- wzorec separacji w odniesieniu do najwyższej klasy dróg o ruchu tranzytowym (autostrady, drogi ekspresowe, główne przyspieszone, główne),
- wzorec segregacji na drogach zbiorczych i lokalnych,
- wzorec integracji na drogach dojazdowych i wewnętrznych.

5. PODSUMOWANIE

Wymieńmy listę istotnych dla kultury mobilności kryteriów identyfikujących wzorce współczesnych ulic:

- Prawidłowo zaprojektowana hierarchiczna struktura dróg kołowych zapewnia stopniową redukcję intensywności ruchu kołowego – przejazd/przejście od dróg głównych, zbiorczych do dojazdowych (wewnętrznych) i lokalnych.
- Te ostatnie powinny być wolne od szybkiego ruchu tranzytowego oraz obsługiwać jedynie obiekty i tereny w swoim zasięgu. Efekty te można uzyskać także w istniejących szachownicowych i pokrewnych układach ulic poprzez stałe lub czasowe wyłączenie niektórych odcinków ulic z ruchu pojazdów, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, likwidację przecinania się ruchów w rejonie skrzyżowań, uspokojenie ruchu poprzez zmianę zagospodarowania ulicy etc.
- Ulice i aleje powinny należeć do najniższych klas dróg lokalnych i dojazdowych; ulice jednojezdniowe z chodnikami po obu stronach, aleje także z dwoma jezdniami rozdzielonymi pasem zieleni i szpalerem drzew, z ciągiem spacerowym i miejscami rekreacji.
- Ruch lokalny związany z zaopatrzeniem, dojazdem do miejsc parkingowych i garaży powinien być zorganizowany w sposób nieuciążliwy dla otoczenia i skoncentrowany w strefach wjazdu na ulicę.
- Podziemne garaże w obiektach apartamentowych i zespołach rezydencyjnych; w osiedlach społecznych i socjalnych naziemne miejsca parkingowe lokalizowane wzdłuż ulic zbiorczych i lokalnych w powiązaniu z wejściami do budynków.
- Spowolniony ruch kołowy w ulicach lokalnych (strefa 30); część ulic dojazdowych (wewnętrznych) w strefach zamieszkania (strefa 20) może mieć charakter dróg pieszo-jezdnych, a bezpośrednio w sąsiedztwie mieszkań dróg pieszych.
- Integracja bez dominacji różnych rodzajów ruchów kołowych i pieszych w granicach pasa ulic dojazdowych; w pasach ulic lokalnych i zbiorczych wskazana horyzontalna segregacja poszczególnych ruchów i dróg.
- Powyższe kategorie ulic, z wyjątkiem dróg zbiorczych powinny być wyłączone z tras publicznego transportu; przystanki powinny znajdować się w izochronie 15 min. dojazdu pieszego.
- Na charakter oraz sposób zagospodarowania ulicy wpływa dominująca funkcja obiektów tworzących pierzeje ulicy, a w szczególności lokali zlokalizowanych w parterach tych obiektów; decydujące są trzy typy ulic: mieszkalne, handlowo – usługowe i mieszane (wielofunkcyjne: usługi na parterze, wyżej mieszkania);
- Każdy z tych typów ulicy to nieco inna kultura mobilności (zachowań przestrzennych użytkowników, intensywności i charakteru kontaktów).
- W ulicy mieszkalnej priorytetem jest ochrona prywatności mieszkańców; oznacza to konieczność zachowania odpowiedniego dystansu (szerzej o tym zagadnieniu w innym miejscu) między chodnikiem (linią rozgraniczenia pasa drogi), a budynkiem (linią zabudowy).
- Ochronę tego dystansu, który powinien być nieco większy na ulicach lokalnych niż dojazdowych zapewniają odpowiednio zagospodarowane ogrody przydomowe.
- W ulicy handlowo – usługowej istotne są transparentność, łatwa dostępność lokali bezpośrednio z poziomu chodnika, a także otwartość witryn sklepowych umożliwiającą czasowe eksponowanie towarów, czy świadczenie usług na zewnątrz lokalu.
- W tym przypadku linia rozgraniczenia ulicy może się pokrywać z linią zabudowy, choć szerokość chodnika powinna zapewniać możliwość zmiany aranżacji (ustawienie stoiska, stolików, parasoli etc).
- Ulica handlowo – mieszkalna ceniona ze względu na dzienną i wieczorową żywotność może być jednak przyczyną konfliktów pomiędzy mieszkańcami, a właścicielami i klientami lokali handlowych, szczególnie gastronomicznych;
- Lokalizacja sklepów i punktów usługowych jest pożądana w strefie wjazdu na lokalną ulicę osiedlową, w rejonie skrzyżowań, w narożnych budynkach;

- Większe ośrodki osiedlowe, obiekty handlowe, miejsca pracy powinny znajdować się w 15 min. strefie dojścia pieszego, w rejonie ulic zbiorczych.
- Klasa projektowanej ulicy określa skalę zabudowy; charakter i skala istniejącej zabudowy decyduje o klasie ulicy, rodzaju i natężeniu ruchu.
- Przyjmuje się, że w ulicach handlowych stosunek szerokości pasa ulicy do wysokości budynków powinien wynosić od 1:1 do 1:2,5; w alejach oraz ulicach mieszkalnych proporcje te po uwzględnieniu pasów ogrodów przydomowych oraz szpalerów drzew powinny wynosić od 1:3 do 1:4 (przy budynkach max 4 kondygnacyjnych) (Colquhoun, 1992).
- Wysokie budynki i intensywna zabudowa przekraczająca powyższe proporcje zmieniają ulice w miejskie kaniony, które są stymulatorem mobilności.

Mobilność nie jest wyłącznie zagadnieniem technicznym w działaniach planistycznych i projektowych. Jest wprawdzie wyróżnikiem współczesnej kultury i stylu życia miejskiego, nie powinna być jednak wartością jedyną i dominującą. Wymaga skorelowania z innymi, często równoważnymi celami i wartościami. Drugim takim komponentem kultury życia mieszkańców ulicy wymagającym zbadania jest potrzeba bezpieczeństwa w relacjach społecznych.

BIBLIOGRAPHY

- Aleje Jerozolimskie: <https://polska-org.pl/8255355.foto.html?idEntity=7030630>, dostęp 15.03.2021.
- Alexander, Ch., i inni, *Język wzorców*, GWP, Gdańsk, 2008.
- Alexander, Ch., *The timeless way of building*, New York, Oxford University Press 1979.
- Anderson, E., *Code of the street: Desency, Violonce, and the Moral Life in the Inner City*, W.W. Norton, New York, 1999.
- Appleyard, D., *Livable streets: protected neighborhoods*, Ekistics, vol.45, no 273, <https://www.jstor.org/stable/43623623> , dostęp 20.01.2021.
- Aries, P., *Historia dzieciństwa*, Wyd. Alethea, Warszawa, 2011.
- Bauman, Z., *Płynna nowoczesność*, WL, Kraków, 2007.
- Beck, U., *Spółczesność ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*, Wyd. Scholar, Warszawa 2002.
- Benedict, R., *Wzory kultury*, PWN, Warszawa 1966.
- Boksański, Z., *Tożsamości zbiorowe*, PWN, Warszawa 2010.
- Choay, F. *L'urbanisme, utopies et réalités. Une antologie*, Paris, Ed. du Seuil 1965 Colquhoun, I., Fauset, P.G., *Housing Design: An International Perspective*, T. Batsford Ltd. 1992.
- Colquhoun, I., Fauset, P.G., *Housing Design: An International Perspective*, T. Batsford Ltd. 1992.
- Colquhoun, I., *Design Out Crime: Creating Safe and Sustainable Communities* Taylor & Francis Ltd. NY 2004.
- Duhl, L. *The Human Measur, w: Cities and space, the future use of urban land*, Baltimore, The Johns Hopkins Press 1963.
- Eliade, M., *Sacrum, mit, historia*, Warszawa. PIW 1970.
- Gehl, J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków 2009.
- Gehl, J., *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2014.
- Giddens, A. *Nowoczesność i tożsamość*, PWN, Warszawa 2010.
- GUIDELINES - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” - Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH (Kolonia, Niemcy), www.mobilityplans.eu , dostęp 25.09.2020.
- Gzell, S., *Ulica w mieście jako przestrzeń publiczna w teorii urbanistyki i praktyce projektowej w XX w., w: Człowiek – miasto – region. Związki i interakcje*, Scholar, Warszawa 2009.
- Hatałska, N., *Wędrowcy. Raport o współczesnych nomadach*. <https://infuture.institute/raporty/wedrowcy-wspolczesni-nomadzi/>, dostęp 6.03.2021
- Idem, R., *Kształtowanie mikrośrodowiska jako miejsca wspólnoty*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2014.
- Jacobs, J. *Death and life of American s cities*, New York, Randon House 1961. (wyd. polskie, Fundacja Centrum Architektury 2014).

- Jacobs, A., *Great streets*, MIT Press, Cambridge, MA 1999.
- Jałowiecki, B., *Czytanie przestrzeni*, Wyd. WSE, Kraków-Rzeszów-Zamość, 2012.
- Jeffery, R.C., *Crime prevention through environmental design*, Sage Publications, Beverly Hills 1971.
- Korczak, J., *Dzieci ulicy*, <https://wolnelektury.pl/media/book/pdf/korczak-dzieci-ulicy.pdf>, dostęp 19.12.2020.
- Le Corbusier, *Urbanistyka*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2015.
- Lów, M., *Socjologia przestrzeni*, Wyd. UW, Warszawa 2018.
- Michnej, M., Zrównoważona mobilność miejska – nowa koncepcja w planowaniu systemów transportu. Logistyka 3/2014.
- Miś, L., „Dzieci ulicy” – na skrzyżowaniu socjologii dzieciństwa i socjologii ulicy. Analiza holistyczna, w: Frysztański, K., Nózka, M., Smagacz-Poziemska, M., (red.) *Dzieci ulicy: procesy marginalizacji i automarginalizacji nieletnich*, Instytut Socjologii UJ, Zeszyty pracy socjalnej nr16, Kraków 2011.
- Newman, O., *Defensible space. Crime prevention through urban design*, Macmillan, NY, 1972.
- Rapoport, A. *History and precedent in environmental design*, Plenum Press, NY- London 1990.
- Rozporządzenie ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Saville, G., Cleveland, G., Second-generation CPTED: The rise and fall of opportunity theory, [w:] R.I. Atlas (red.), *21st century security and CPTED: Designing for critical infrastructure protection and crime prevention*, CRC Press, Boca Raton 2008.
- Sadik-Khan, J., Solomonow, S., *Walka o ulice. Jak odzyskać miasta dla ludzi*, Wysoki Zamek, Kraków 2017.
- Święto ulicy: <http://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/7,34939,23620791,zabawa-na-ul-rayskiego-pierwsze-takie-swieto-ulicy-nastepne.html?disableRedirects=true#BoxLokSznLink>, dostęp: 15.03.2021.
- Tzonis, A., *Vers un environnement non-opressif*, Paris, Ed. P. Madraga 1976.
- Ulica wiejska: <https://muzeumhelu.pl/ulica-wiejska> dostęp: 15.03.2021.
- Urry, J., *Socjologia mobilności*, PWN, Warszawa, 2009.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2017 r., poz. 1260).
- Ustawa o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115).
- Wiszniewski, J., *Kształtowanie ulicy jako przestrzeni publicznej*, Oficyna Wyd. P.Wr. Wrocław 2019.

AUTHOR'S NOTE

dr hab. inż. arch. Marek Czyński, Prof. ZUT – worked at Chair of Architectural Design, Faculty of Architecture, West Pomeranian University of Technology of Szczecin till 2020; research area: anthropology of architecture and urban planning, ergonomics, designing of healthcare and social care facilities.

O AUTORZE

dr hab. inż. arch. Marek Czyński, Prof. ZUT – pracował w Katedrze Projektowania Architektonicznego, na Wydziale Architektury, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie; obszar badań: antropologia architektury i urbanistyki, ergonomia, projektowanie obiektów służby zdrowia i opieki społecznej.

Contact | Kontakt: marek.czynski@zut.edu.pl