

# Mielec – miasto sukcesywnie przywracane pieszym

## Mielec – a City Gradually Restored to Pedestrians

### Streszczenie

Problemem dzisiejszych miast są zdominowane przez samochody centra miejskie. Przestrzenie zaprojektowane z myślą o pieszych stały się odcinkami dróg tranzytowych, których próba zamknięcia wywołuje strach i protesty. Ruch pieszy przeniósł się z ulic i rynków do galerii handlowych.

Obecnie można zaobserwować próby naprawy przestrzeni publicznych polskich miast i miasteczek, mające na celu przywrócenie ich pierwotnych funkcji. Często wiąże się to z ograniczeniem ruchu kołowego na rzecz pieszych. Celem artykułu jest analiza dwóch ważnych dla miasta Mielca przestrzeni miejskich, które w ostatnich kilku latach zostały przebudowane oraz konsekwencji tych zmian dla mieszkańców.

### Abstract

The problem of today's cities is a car-dominated city center. Spaces primarily designed for pedestrians became fragments of transit roads and attempts at their closing arouse fear and protests. Pedestrian traffic moved from streets and squares into shopping malls.

Nowadays, we can observe attempts to reconstruct public spaces, mainly in the centers of Polish towns and cities, aiming at the restoration of their primary functions. It is very often connected with the restriction of cars in favor of pedestrians. The aim of this article is the analysis of two important public spaces in Mielec, which have been lately redeveloped, as well as the consequences of those changes for the citizens.

Słowa kluczowe: ruch pieszy, ruch kołowy, przestrzeń miejska, ciągi komunikacyjne, urbanistyka  
Keywords: pedestrian traffic, wheeled traffic, urban space, communication routes, town planning

### Miasto dla pieszych, miasto dla samochodów

Ruch pieszy od zawsze stanowił podstawowy sposób przemieszczania się ludzi. Był on punktem wyjścia dla pierwszych urbanistów projektujących miasta. Pieszy, jego potrzeby oraz możliwości determinowały całe założenia urbanistyczne. Układ komunikacyjny, szerokości traktów oraz odległości między poszczególnymi funkcjami w mieście były projektowane z myślą o łatwym i uporządkowanym przepływie mieszkańców poruszających się pieszo<sup>1</sup>. Sytuacja uległa zmianie wraz z pojawieniem się i spopularyzowaniem samochodu jako nowego środka transportu. Rozwój motoryzacji sprawił, że przemieszczanie stało się szybsze i bardziej wygodne, a wciąż spadające koszty produkcji samochodów spowodowały gwałtowny wzrost ich liczby na ulicach. Odbiło się to negatywnie na urbanistyce miast, którą zaczęto podporządkowywać transportowi kołowemu. Konieczna stała się separacja obu rodzajów ruchu z uwagi na bezpieczeństwo. Potrzeby pieszego zeszły na drugi plan, czego konsekwencją są puste chodniki, place i skwery.

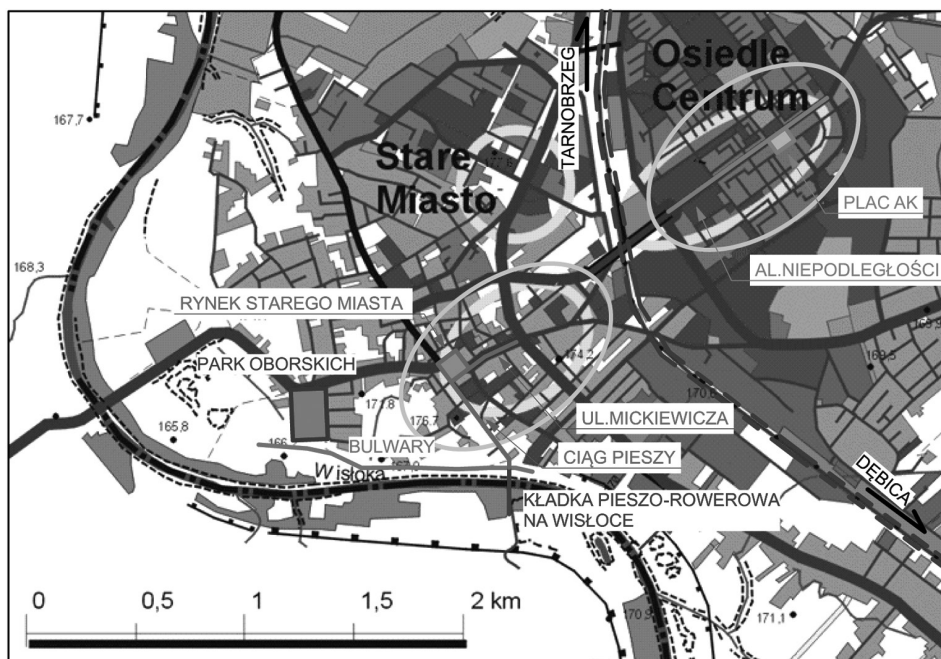
Narastający problem zaczęli dostrzegać europejscy urbaniści już w latach 60. i 70. W 1971 roku duński architekt i urbanista Jan Gehl opublikował pierwsze wydanie swojej książki *Życie między budynkami*, w której ukazał potrzebę przywrócenia przestrzeni miejskich ludziom, szereg sposobów osiągnięcia celu i korzyści z nich płynące. Jako przykłady podał miasta m.in.

### A city for pedestrians, a city for cars

Walking has always been a basic way of people's movement. It was a starting point for the first town planners. Pedestrians, their needs and possibilities determined the whole town planning schemes. The network of the city's transport, the width of transport routes and distances between particular city functions were designed for an easy and organized flow of citizens on foot<sup>1</sup>. The situation changed when a car appeared and was popularized as a new means of transport. The development of the automotive industry made transportation much faster and more comfortable. What is more, the decreasing costs of automotive production caused a sudden increase in the number of cars on the streets. It had a negative influence on the city planning, as the cities started to be designed for the car transport. Therefore, for safety reasons, it was necessary to separate the two means of transport - pedestrians and cars. The needs of the pedestrians became less important. As a result, the pavements and squares were empty.

The growing problem was discerned by European town planners in the 1960s and 1970s. In 1971 a Danish architect and town planner Jan Gehl published his first edition of 'Life between buildings'. The book indicated a need of restoring the urban space to the people, it presented a number of means to achieve this goal and showed ad-

\* Mgr inż. inż. arch. Karolina Kolisz, Zakład Budownictwa i Fyzyki Budowli, Instytut Materiałów i Konstrukcji Budowlanych, Wydział Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska / Karolina Kolisz, M.Sc. Eng. Arch., Department of Construction and Physics of Buildings Structures, Institute of Building Materials and Structures, Faculty of Civil Engineering, Cracow University of Technology, e-mail: karolinakolisz@gmail.com



il. 1. Mielec – fragment miasta; autor: Karolina Kolisz / Mielec – part of the city; author: Karolina Kolisz

skandynawskie, holenderskie i australijskie<sup>2</sup>. W tym czasie w Polsce sytuacja polityczna i gospodarcza nie sprzyjała tego typu koncepcjom. Ważna była funkcjonalność przestrzeni. Ludzie potrzebowali mieszkań, pracy i dogodnego połączenia między tymi strefami, najlepiej komunikacją publiczną. Miasta takie jak Mielec, w których powstały zakłady pracy, zaczęły rozrastać się w sposób niekontrolowany. Wraz z napływem ludności z terenów sąsiednich i poprawą warunków bytowych, intensyfikował się ruch kołowy. Urbaniści szukając najprostszyc rozwiązań, mających na celu upłynnienie ruchu, poszerzali ulice, wytyczali miejsca parkingowe, zabierając przestrzeń pieszym i ograniczając pasy zieleni. Dopiero ostatnie dwie dekady przyniosły zmianę sposobu myślenia o mieście jako przestrzeni dla ludzi, nie dla samochodów.

### Rynek – przestrzeń miejska przywrócona pieszym<sup>3</sup>

Mielec nabył prawa lokacyjne w 1470 roku. Wtedy też zaczął kształtować się układ urbanistyczny miasta – rynek z ratuszem obstawionym kramami oraz przylegające do rynku i sąsiednich uliczek drewniane domy<sup>4</sup>. Dziś ta najstarsza część miasta zwana jest Starym Mielcem. Gwałtowny rozwój miasta nastąpił w 1937 roku, wraz z powstaniem Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP) i budową Polskich Zakładów Lotniczych (PZL Mielec)<sup>5</sup>. Wytoczono oś kompozycyjną nowego założenia urbanistycznego (dzisiejsza Aleja Niepodległości), wzdłuż której rozbudowywały się osiedla mieszkaniowe dla robotników i ich rodzin. W ten sposób zaczęły funkcjonować obok siebie dwa centra miejskie odseparowane linią kolejową na kierunku Dębica-Tarnobrzeg. Rynek Starego Miasta od czasów powstania, funkcjonował jako przestrzeń handlowo-usługowa. Na starych fotografiach z początku XX wieku przedstawia się on jako nieco utwardzona przestrzeń miejska pełna pieszych, którzy mieli do swojej dyspozycji cały plac liczący niespełna hektar. Mogli oni poruszać się swobodnie we wszystkich kierunkach. Fotografie pochodzące z lat

vantages of such actions. He gave, among others, the examples of Scandinavian, Dutch and Australian cities<sup>2</sup>. At this time, the political and economic situation in Poland was not favorable to this kind of ideas. The most important concept was the functionality of space. People needed flats and jobs as well as a convenient connection by public transport between the two. Cities like Mielec, where many workplaces were created, started to grow in an uncontrolled manner. The inflow of people from the neighboring regions and the improvement of life standards caused the intensification of the car transport. Town planners, in the search of the easiest solutions for the enhancement of transport, widened the streets and created parking lots by taking away the space from the pedestrians and limiting greenbelts. Only the two last decades brought a change to the way of thinking about the city as a space for people, not for cars.

### Market square – a public space restored for pedestrians<sup>3</sup>

Mielec was founded in 1470. From this time the urban scheme of the city started to develop – a market square with a town hall surrounded by stalls and wooden houses around the market square and on neighboring streets<sup>4</sup>. Today, this oldest part of the city is called The Old Mielec. A sudden growth of the city took place in 1937, when there was created a Central Industrial District (COP) and the Polish Aviation Works were built (PZL Mielec)<sup>5</sup>. The composition axis of the new town planning scheme was defined (presently the Niepodleglosci Avenue). Along this axis, they started to build housing estates for the workers and their families. In this way, there started to function side by side two city centers separated by a railway line connecting Debica with Tarnobrzeg.

The Old Town Market Square, from its beginnings, has functioned as a space for trade and services. In the old photographs from the beginning of the 20<sup>th</sup> century, it is



il. 2. Rynek Starego Miasta w Mielcu, przed przebudową; autor fot.: Piotr Tabor, materiał ze zbiorów autora / The Old Town Market Square in Mielec, before rebuilding; author: Piotr Tabor



il. 3. Rynek Starego Miasta w Mielcu, po przebudowie; autor fot.: Karolina Kolisz / The Old Town Market Square in Mielec, after rebuilding; author: Karolina Kolisz

30-tych i 40-tych ubiegłego wieku ukazują początki segregacji ruchu. Wytyczono drogę dla ruchu kołowego wzdłuż przekątnej Rynku oraz dojazdy do wszystkich pierzei<sup>6</sup>. Wzdłuż ulic zaprojektowano chodniki, a pozostałą część Rynku zadrzewiono. Ruch pieszy został ograniczony do wąskich traktów, a bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu zaczęło gwałtownie maleć wraz ze wzrostem natężenia ruchu kołowego. Ulica przecinająca Rynek stała się częścią ważnej trasy tranzytowej w kierunku Tarnowa, a w 1961 roku w centralnej części Rynku, wzdłuż przekątnej zlokalizowano przystanki autobusowe (miejskiej i podmiejskiej), co spowodowało, że przestrzeń zaczęła funkcjonować jako nieoficjalny dworzec autobusowy<sup>7</sup>. Obecność pieszych w przestrzeni Rynku wiązała się jedynie z działaniami koniecznymi<sup>8</sup> i przyjmowała formę czynności „przyjść i wyjść” – wsiąść do pierwszego autobusu, zrobić zakupy i jak najszybciej opuścić tą wrogą dla pieszych przestrzeń.

W 2008 roku mielecki architekt Piotr Tabor przedstawił swoją pierwszą koncepcję przebudowy Rynku i łączącej się z nim ulicy Mickiewicza. Celem było przywrócenie dawnej funkcji handlowo-usługowej wzbogaconej o kulturę i rekreację. Pierwsza koncepcja zakładała likwidację ulicy dzielącej plac na dwie części oraz zorganizowanie jednokierunkowego ruchu obwodowego odpowiednio odsuniętego od pierzei, aby dać pieszym możliwość wygodnego poruszania się wzdłuż punktów handlowych (poprzednia szerokość traktu uniemożliwiała swobodny przejazd dwóch osób z wózkami dziecięcymi). Ruch kołowy miał zostać ograniczony do dostawców i mieszkańców kamienic otaczających Rynek. Zmiany dotyczyły również ulicy Mickiewicza – głównej trasy dojazdowej od strony nowego osiedla. Liczne protesty mieszkańców oraz właścicieli punktów handlowych i usługowych spowodowały zmianę koncepcji, w wyniku której do ruchu na płycie Rynku zostało dopuszczonych kilka linii autobusowych oraz samochody osobowe bez ograniczeń.

Ciekawym zabiegiem projektanta było uporządkowanie posadzki i potraktowanie powierzchni Rynku jako całości, bez wydzielania jezdní i chodników. Plac bez wyraźnego podziału na ruch pieszy i kołowy, zarówno w płaszczyźnie poziomej (jednakowa nawierzchnia) jak i pionowej (brak krawężników) ma szansę funkcjonować jako przestrzeń, gdzie pieszy jest pierwszorzęd-

presented as a hardened square – a public space full of pedestrians who could use the whole hectare of the square. They could move freely in all directions. The photographs from the 1930s and 1940s of the last century show the beginnings of the segregation of movement. The road for wheeled vehicles across the diagonal of the Square was created as well as access roads to all frontages<sup>6</sup>. Pavements were designed along the streets and the rest of the Square was planted with trees. Pedestrian movement was restricted to narrow tracks and its safety was rapidly decreasing due to the multiplication of vehicles. A street transecting the Square became a part of an important transit route in the direction of Tarnow. In 1961, in the central part of the Square, along the diagonal, bus stops (of municipal and suburban lines) were situated. As a result, this space started to function as an unofficial bus station<sup>7</sup>. The presence of the pedestrians in the area of the Square was connected only with the necessary activities<sup>8</sup> and meant only ‘come and go’ – take a first bus, do the shopping and leave as soon as possible this hostile for pedestrians space.

In 2008, an architect from Mielec, Piotr Tabor, presented his first project of the reconstruction of the Market Square and the adjacent Mickiewicz Street. His aim was to restore the previous functions of trade and services and to enrich it with culture and recreation. The first idea was to eliminate the street which divided the square in two and organize one-way peripheral traffic in the proper distance from frontage. This would give the pedestrians the possibility to move comfortably along the points of sale (the previous width of the track made it impossible for two people with baby carriages to walk freely). Wheeled vehicles could only be used by suppliers and inhabitants of the tenement houses around the Market Square. The Mickiewicz Street would also be changed – a main access road from the direction of the new housing estate. However, many protests of inhabitants and owners of points of sale and services caused a change in the project. As a result, a few bus lines and all cars were admitted into the Market Square.

What is more, an interesting idea proposed by the designer was to tidy up the floor and treat the surface of the Square as one, without isolating roadways and pavements. Such a square without a clear division into zones

nym uczestnikiem ruchu drogowego. Samo zastosowanie kostki brukowej jako wykończenia nawierzchni jezdni i ograniczenie jej przez elementy małej architektury (niskie słupki betonowe oraz skwery z zielenią), powodują znaczny spadek prędkości pojazdów. Kierowcy stają się bardziej czujni i ostrożni, ponieważ tak wydzielony ciąg komunikacji kołowej nie pozwala czuć się jak na tradycyjnej asfaltowej jezdni. Wszystkie zabiegi projektowe mające podłoże psychologiczne oraz utworzenie na Rynku i ulicy Mickiewicza strefy zamieszkania (zabieg prawny), mogłoby w przyszłości zaowocować stopniowym ograniczaniem ruchu kołowego, aż do całkowitego wyeliminowania. Sami mieszkańcy zaczęliby dostrzegać potrzebę uwolnienia tego obszaru od pojazdów. Rynek znów zacząłby działać jako spójna i bezkolizyjna przestrzeń miejska, w której pieszy może czuć się bezpiecznie, poruszając się swobodnie w dowolnym kierunku.

Koncepcję zweryfikował stan prawny ulicy Mickiewicza oraz trasy przecinającej Rynek. Jezdnie okazały się fragmentem drogi wojewódzkiej, co nałożyło na projektanta konieczność zastosowania odmiennej nawierzchni ciągu komunikacji kołowej oraz zróżnicowania poziomów – pojawiły się krawężniki. Nawierzchnię drogi wykończono kostką brukową granitową w odmiennym kolorze niż pozostała część placu. Za wszelką cenę starano się wyeliminować asfalt, który zniweczyłby próby zespolenia przestrzeni Rynku i ulicy Mickiewicza. Zastosowanie kostki brukowej, niewygodnej do jazdy, miało również na celu spowolnienie ruchu kołowego, a nawet zniechęcenie do korzystania z tego fragmentu trasy.

Prace nad przebudową były prowadzone od marca 2011 roku i zakończyły się wielkim otwarciem Rynku we wrześniu 2012 roku. Dziś można zaobserwować jak Rynek znów staje się centrum miasta gdzie toczy się życie. Poprawa jakości przestrzeni oraz wprowadzone zmiany w organizacji ruchu drogowego, spowodowały widoczny wzrost liczby pieszych korzystających z przyjaznego im obszaru. Rodzaje aktywności pozadomowej zostały poszerzone o czynności opcjonalne<sup>9</sup> takie jak spacer, wyjście na lody, zabawa dzieci przy nowej fontannie. Łatwiejsze i bardziej bezpieczne dla pieszych połączenia między przeciwnymi pierzejami już pozytywnie wpływają na rozwój handlu, zachęcając do korzystania z pełnej oferty handlowo-usługowej, czym wydłużają czas aktywności koniecznych takich jak robienie zakupów.

O ile centralna część Rynku funkcjonuje zgodnie z przeznaczeniem, o tyle problem jest ze spójnością całej przestrzeni między pierzejami. Rozgraniczenie jednokierunkowej obwodowej jezdni wyróżniającej się nawierzchnią i obniżonej w stosunku do płyty Rynku, stało się psychologiczną barierą dla pieszych i dało większą swobodę kierowcom pojazdów. Wprowadzona strefa zamieszkania obowiązująca na Rynku oraz ul. Mickiewicza nie jest respektowana przez kierowców. Pieszy, który zgodnie z przepisami ma w tej strefie bezwzględne pierwszeństwo przed pojazdami, nadal może czuć się jak uczestnik ruchu drugiej kategorii. Ruch pieszy, który ma prawo odbywać się na całej powierzchni Rynku, został zaburzony i sprowadzony do ciągów wzdłuż pierzei, centralnej płyty placu oraz dwóch łączników pod postacią wyznaczonych przejść dla pieszych, które przybrały niechcianą formę dwóch „tuneli”. Potrzeba czasu i edukacji

for pedestrians and wheeled vehicles, both in a horizontal plane (unified surface) as well as in vertical one (lack of curbs), can function as a space where a pedestrian is the most important participant of the traffic. Even the use of setts as a finishing of the roadway surface and its restriction by elements of small architecture (low concrete posts and green zones) cause a significant decrease in the speed of the vehicles. Drivers become more alert and cautious because such a traffic route does not allow to feel as on a typical asphalt road. All those design techniques with a psychological background and the creation of the residential zone on the Market Square and the Mickiewicz Street (legal action) could, in the future, have the effect of gradual restriction of the wheeled transport leading to its complete elimination. The inhabitants themselves would start to discern the necessity of freeing this area from vehicles. The Square could again function as a unified and collision-free urban space, in which a pedestrian could feel safe and move freely in all directions.

This idea was verified by a legal condition of the Mickiewicz Street and of the route crossing the Square. Those two streets appeared to be a part of a voivodeship road, which forced the designer to use a different surface of a traffic route and to differentiate the levels- curbs had to be used. The surface of the road was finished with granite setts in a different color than the rest of the square. At all costs, it was important not to use asphalt, which would foil the attempts to unify spaces of the Square and the Mickiewicz Street. The use of the setts, inconvenient for driving, was also meant to slow down the vehicles and even to discourage from using this fragment of the route.

Reconstruction works took place from March 2011 to September 2012 and were followed by a grand opening of the Market Square. Today, one can observe that the Square becomes once again a lively city center. The improvement of the quality of this space and changes introduced into the organization of traffic caused a visible increase in the number of pedestrians using this friendly zone. Optional activities<sup>9</sup>, such as strolling, buying ice cream, children's playing by the new fountain, were added to the previous types of outdoor activities. The passages between opposite frontages, easier and safer for the pedestrians, start to positively influence the development of trade and encourage to take advantage of the full offer of commerce and services, which prolongs the time of necessary activities such as shopping. Despite the fact that the central part of the Market Square functions accordingly to its purpose, the problem is with the cohesion of the whole space between frontages. The demarcation of the peripheral one-way road and the fact of its different surface and its lowering with respect to the surface of the Square, became a psychological barrier for the pedestrians and gave a greater freedom to the drivers. The residential zone privileges introduced on the Market Square and the Mickiewicz Street are not respected by the drivers. A pedestrian, who according to regulations has a complete priority in this zone, can still feel like a second-rate participant of traffic. The whole surface of the Market Square is intended for pedestrian movement, however, it became distorted and restricted only to routes along the frontages, the central part of the square and two connectors in the form of pedestrian crossings which took an unwanted shape of two 'tunnels'. Time and education of



il. 4. Zrealizowana koncepcja przebudowy Rynku Starego Miasta w Mielcu; autor wizualizacji: Piotr Tabor, materiał ze zbiorów autora / Realized project of rebuilding the Old Town Market Square in Mielec; author: Piotr Tabor

kierowców, aby zastosowana tu integracja ruchu na warunkach ruchu powolnego znalazła zastosowanie w praktyce<sup>10</sup>.

Równolegle do przebudowy Rynku w jego sąsiedztwie prowadzono prace nad nową przestrzenią dla pieszych i rowerzystów. Powstały wały przeciwpowodziowe przy rzece Wisłoce, a na nich bulwary z deptakiem, ścieżką rowerową i małą architekturą. Zaprojektowany ciąg pieszy łączący Rynek z bulwarami sprawił, że całe założenie zaczyna pracować. Planowane inwestycje po obu stronach wałów mają jeszcze wzmocnić zainteresowanie tą przestrzenią<sup>11</sup>. Wraz z oddaniem do użytku bulwarów, wzrósł ruch spacerowiczów w Parku Oborskich. Założenie parkowe z niewielkim dworkiem samo w sobie stanowiło ciekawą i spokojną przestrzeń dla pieszych. Jednak jego lokalizacja na obrzeżach miasta i brak dogodnego dla pieszych połączenia z centrum, spowodowały zainteresowanie jedynie wśród pobliskich mieszkańców. Pusty Park Oborskich świadczył, że dla pieszego ważna jest nie tylko jakość przestrzeni, w której ma się poruszać, ale również dostęp do niej. Funkcjonujące do tej pory połączenie parku z Rynkiem w postaci wąskich chodników ograniczonych z jednej strony podupadającymi kamienicami, z drugiej – intensywnie użytkowaną trasą tranzytową w kierunku Tarnowa, nie zachęcały do spacerów. Bulwary zmieniły ten stan rzeczy, stały się bezpiecznym, bezkolizyjnym przejściem pomiędzy Rynkiem a parkiem, znacznie dłuższym, ale mimo to, chętnie użytkowanym. Obserwacje dowodzą, iż mieszkańcy Mielca chcą korzystać z przestrzeni miejskich jako piesi uczestnicy i są w stanie pokonać znaczne odległości, jeśli tylko zaoferuje się im ciekawe, wielofunkcyjne miejsca połączone ze sobą w przyjazny im sposób.

#### **Aleja Niepodległości – błąd urbanistyczny miasta**

W latach 30. Mielec zaczął rozwijać się jako miasto przemysłowe (powstanie zakładów WSK PZL Mielec). Obok funkcjonującego Starego Miasta, po drugiej stronie linii kolejowej, kształtował się nowy układ urbanistyczny z wyraźną osią kompozycyjną w po-

drivers are needed to use in practice the introduced integration of traffic based on the principles of slow traffic<sup>10</sup>.

At the same time as the reconstruction of the Market Square, works on the new space for pedestrians and cyclists were conducted nearby. Levees were built on the Wisloka River and on top of them boulevards with a promenade, bicycle path and small architecture. The project of the pedestrian route connecting the Market Square with the boulevards made the whole assumption very functional. Investments planned on the both sides of the levees are meant to strengthen the interest in this space<sup>11</sup>. What is more, thanks to the boulevards, the amount of strollers increased in the Oborscy Park. The park itself, together with a small manor house, constituted an interesting and calm space for pedestrians. Its location on the peripheries of the city and the lack of a convenient pedestrian route from the center, however, had attracted only the nearby inhabitants. The empty Oborscy Park had proved that for a pedestrian the access to a given space is as important as the quality of this space. The existing connection between the Park and the Square had not encouraged the strollers. The pavements had been narrow and restricted on one side by the dilapidated tenement houses and on the other by an intensively used transit road in the direction of Tarnow. The boulevards changed this situation and became a safe, collision-free passage between the Square and the Park. It was much longer, nevertheless, used more eagerly. These observations prove that the citizens of Mielec want to take advantage of the urban spaces as pedestrians and are able to cover greater distances if only offered interesting and multifunctional places connected in a pedestrian-friendly way.

#### **Niepodległości Avenue – an urban error**

In the 1930s, Mielec started to develop as an industrial city (creation of WSK PZL Mielec). Along with the functioning Old Town, on the other side of the railway line, a new urban arrangement was taking shape. It had a clear composition axis in the form of a communication route which was 33–35

stacji ciągu komunikacyjnego o szerokości ok. 33–35 m między pierzejami – dzisiejsza aleja Niepodległości. Centralną część arterii zajęły dwa pasy ruchu kołowego, pozostała pasy zieleni oraz szerokie ciągi piesze przy pierzejach. Wzdłuż alei, która z powstałym równocześnie placem Armii Krajowej stanowiła centrum nowego osiedla, z powodzeniem rozwijał się handel i usługi. Szerokie chodniki, odseparowane od jezdni pasami zieleni z łatwością mieściły strumienie pieszych. Sytuacja zmieniła się w połowie lat 80. Urbaniści, chcąc upłynnić rosnący z roku na rok ruch samochodowy, poszerzyli jezdnię o dwa kolejne pasy. Odbiło się to kosztem zieleni oraz ciągów pieszych. Szerokie pasy ruchu zachęcały kierowców do rozwijania znacznych prędkości, co skutkowało licznymi kolizjami i wypadkami (często śmiertelnymi) z udziałem pieszych. Wąskie chodniki, pogarszający się stan nawierzchni oraz poczucie niebezpieczeństwa, zniechęcały pieszych do przebywania w przestrzeni zdominowanej przez samochody. Ruch pieszy utrzymywał się jedynie ze względu na funkcjonujące punkty handlowe (czynności konieczne).

W 2005 roku przedstawiono koncepcję przebudowy głównej arterii miasta autorstwa mieleckiego architekta Andrzeja Małka<sup>12</sup>. Projekt zakładał przede wszystkim powrót do dwóch wąskich pasów jezdni. Odzyskana powierzchnia umożliwiłaby poszerzenie traktów pieszych, wyznaczenie ścieżek rowerowych oraz potrzebnych miejsc postojowych. Całość uzupełniona małą architekturą mogłaby w przyszłości funkcjonować jako przestrzeń, początkowo z ruchem kołowym stopniowo ograniczanym, aż do jego wyeliminowania. Na uwagę zasługują elementy założenia mające na celu usprawnienie ruchu pieszego i poprawę bezpieczeństwa. Liczne połączenia między przeciwległymi pierzejami w postaci przejść dla pieszych, wyodrębnienie niektórych poprzez zastosowanie nawierzchni typowej dla ciągów pieszych (kostka brukowa) oraz dwa wąskie pasy jezdni miały na celu wymuszenie na kierowcach pojazdów zmniejszenie prędkości i zachowanie większej ostrożności. Gdyby koncepcja została zrealizowana w całości, Mielec posiadałby dziś deptak z dobrze rozwijającymi się funkcjami handlowo-usługowymi, kulturowymi i rekreacyjnymi. Centrum miasta stałoby się przestrzenią, w której ważny jest człowiek i jego potrzeby.

Z przedstawionej koncepcji zrealizowano na chwilę obecną jedynie część założeń. Zawieszono pomysł zlikwidowania dwóch pasów ruchu kołowego z uwagi na protesty i aktualny brak alternatywnych tras przejazdowych. Kosztem zieleni poszerzono chodniki, wymieniono nawierzchnię i wprowadzono elementy małej architektury. Asfaltową jezdnię zwiększono dając miejsce pasom rowerowym w obu kierunkach, co w niewielkim stopniu zwiększyło czujność kierowców. Zmiany są „kosmetyczne”. Pieszych zachęca szerszy chodnik, równa nawierzchnia oraz nowopowstałe punkty handlowo-usługowe na przedłużeniu Alei w kierunku wschodnim – przesunęła się granica, do której poruszają się mieszkańcy osiedla.

Z perspektywy czasu poszerzenie Alei Niepodległości trzy dekady temu można nazwać błędem urbanistycznym, z którym władza miasta i planiści borykają się do dziś. Pozostaje mieć nadzieję, że udana przebudowa Rynku Starego Miasta zachęci do bardziej odważnych zmian w centrum nowej części Mielca, czyniąc je przestrzenią miejską użytkowaną przez ludzi, nie przez samochody.

meters wide between the frontages – a today's Niepodleglosci Avenue. A central part of this main road was divided into two traffic lanes, the rest was occupied by greenbelts and wide pedestrian routes near the frontages. Along the Avenue, which together with an also newly-created Home Army Square constituted the center of a new housing estate, trade and services flourished. Wide pavements, separated from the roadway by greenbelts, had enough room for pedestrians in abundance. The situation changed in the mid-1980s. The town planners, wanting to solve the problem of the increasing car traffic, widened the roadway by adding two new lanes. It was done at the expense of greenery and pedestrian routes. Wide traffic lanes encouraged drivers to greater speed, which led to many collisions and accidents (often fatal) involving pedestrians. Narrow pavements, the worsening condition of the road surface and the sense of insecurity discouraged pedestrians from staying in this car-dominated space. Pedestrian movement continued only due to functioning points of sale (necessary activities). In 2005, a project of the city's main road reconstruction was presented by an architect from Mielec, Andrzej Malek<sup>12</sup>. The idea was, in the first place, to come back to two narrow traffic lanes. A surface retrieved in this way would allow to widen the pedestrian routes, isolate bicycle paths and necessary parking spaces. All of this, complemented by small architecture, could function in the future as a space with a wheeled traffic which would be finally eliminated. The elements of the project aiming at the improvement of pedestrian traffic and enhancement of safety deserve particular attention. Numerous connections between opposite frontages (in the form of pedestrian crossings), marking out some of them by the use of surface typical for the pedestrian routes (setts) and two narrow lanes were meant to force the drivers to slow down and be more cautious. If this idea had been wholly realized, today Mielec would have a promenade with flourishing functions of trade, services, culture and recreation. The center of the city would become a space in which people and their needs are important. Only a part of the ideas of the presented project has been realized until now. The plan of eliminating two traffic lanes was suspended due to protests and current lack of alternative traffic routes. The pavements were widened at the expense of greenery, the surface changed and the elements of small architecture were introduced. The asphalt roadway was narrowed, which created space for bicycle paths in both directions. This, to a small extent, increased the alertness of drivers. Those changes, however, are only 'cosmetic'. The pedestrians are encouraged by a wider pavement, smooth surface and newly-created points of sale and services on the eastbound extension of the Avenue – the limits of the pedestrian movement were shifted.

In retrospect, the widening of the Niepodleglosci Avenue three decades ago can be called an urban error, with which the city authorities and town planners have been struggling to this day. Hopefully, the successful reconstruction of the Old Town Market Square would encourage bolder changes in the center of the newer part of Mielec, turning it into public space used by people, not by cars.

### **'Free movement means lively cities'<sup>13</sup>**

The problem of today's cities is a car-dominated city center. Spaces primarily designed for pedestrians became

## „Wolny ruch oznacza żywe miasta”<sup>13</sup>

Problemem dzisiejszych miast są zdominowane przez samochody centra miejskie. Przestrzenie zaprojektowane pierwotnie z myślą o pieszych, stały się odcinkami dróg tranzytowych, których próba zamknięcia wywołuje strach i protesty. Ruch pieszy przeniósł się z ulic i rynków do galerii handlowych.

Liczne przykłady europejskich miast pokazują, iż przywrócenie pieszym należnych im przestrzeni miejskich procentuje rozwojem handlu, usług, rekreacji i kultury. Opisane koncepcje dotyczące Mielca, w mniejszym lub większym stopniu zrealizowane, oraz ich konsekwencje, świadczą o potrzebie tego typu działań. Rynek Starego Miasta już tętni życiem, centrum nowego osiedla czeka na kolejne odważne zmiany. Mieszkańcy chcą chodzić po mieście, potrzebują tylko dobrze zorganizowanych i przyjaznych przestrzeni. Muszą czuć, że miasto jest dla nich.

### Podziękowania:

Pragnę podziękować Panu Piotrowi Taborowi z APA Peter Pan w Mielcu za udostępnienie autorskich materiałów na cele niniejszego artykułu.

### PRZYPISY:

- <sup>1</sup> Witkowski J., *Pieszy w ruchu drogowym*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1978
- <sup>2</sup> Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków, 2013.
- <sup>3</sup> Wszelkie informacje dotyczące koncepcji i przebudowy Rynku Starego Miasta w Mielcu pochodzą z materiałów udostępnionych na cele niniejszego artykułu przez autora koncepcji i zrealizowanego projektu Piotra Tabora z Autorskiej Pracowni Architektonicznej APA PETER PAN w Mielcu.
- <sup>4</sup> <http://www.encyklopediamiamielca.pl/historia-miasta-lata-1457-1772>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>5</sup> <http://www.encyklopediamiamielca.pl/historia-miasta-lata-1918-1939>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>6</sup> Wszystkie fotografie dostępne na stronie <http://mielec.fotopolska.eu>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>7</sup> Tabor P., *Rewitalizacja Rynku Starego Miasta w Mielcu wraz z ul. Mickiewicza*, materiał udostępniony przez autora na cele artykułu.
- <sup>8</sup> Podział aktywności pozadomowej na czynności konieczne, opcjonalne i zachowania społeczne - Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków, 2013, s.9-14.
- <sup>9</sup> jw.
- <sup>10</sup> Holenderska koncepcja integracji ruchu, tzw. zasada Woonerf – opisana w publikacji: Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków, 2013, s.111. W Polsce podobne warunki integracji ruchu stwarza „strefa zamieszkania”.
- <sup>11</sup> <http://www.hej.mielec.pl/miasto2/aktualnosci/art4244,zamiast-widoku-na-rzeke-i-plazy-krzaki-klopot-z-nowymi-bulwarami-rzeszow-hamuje.html>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>12</sup> <http://www.hej.mielec.pl/miasto2/repoe/art540,waska-niepodleglosci-parkingi-rondo-plan-z-2005-roku-niespelnione-marzenia-czy-szalona-wizja.html>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>13</sup> Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków, 2013, s.77.

### BIBLIOGRAFIA:

- [1] Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków, 2013;
- [2] Witkowski J., *Pieszy w ruchu drogowym*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1978;
- [3] Tabor P., *Rewitalizacja Rynku Starego Miasta w Mielcu wraz z ul. Mickiewicza*, materiał autorski, niepublikowany;
- [4] <http://www.encyklopediamiamielca.pl/historia-miasta-lata-1457-1772>, [dostęp: sierpień 2014r.];
- [5] <http://www.encyklopediamiamielca.pl/historia-miasta-lata-1918-1939>, [dostęp: sierpień 2014r.];
- [6] <http://www.hej.mielec.pl/miasto2/aktualnosci/art4244,zamiast-widoku-na-rzeke-i-plazy-krzaki-klopot-z-nowymi-bulwarami-rzeszow-hamuje.html>, [dostęp: sierpień 2014r.];
- [7] <http://www.hej.mielec.pl/miasto2/repoe/art540,waska-niepodleglosci-parkingi-rondo-plan-z-2005-roku-niespelnione-marzenia-czy-szalona-wizja.html>, [dostęp: sierpień 2014r.];
- [8] <http://mielec.fotopolska.eu>, [dostęp: sierpień 2014r.];

fragments of transit roads and attempts at their closing arouse fear and protests. Pedestrian traffic moved from streets and squares into shopping malls.

Numerous examples of European cities show that a restoration of urban spaces to pedestrians is beneficial for the development of trade, services, recreation and culture. The presented ideas referring to Mielec, realized to a greater or lesser extent, and their consequences show the need of such actions. The Old Town Market Square is now full of life, the center of the new housing estate awaits new bold changes. The citizens want to move about the city, they only need well-organized and friendly spaces. They must feel that the city is for them.

### Acknowledgements:

I would like to thank Mr. Piotr Tabor from APA Peter Pan in Mielec for providing his copyright materials for this article.

### ENDNOTES:

- <sup>1</sup> Witkowski J., *Pieszy w ruchu drogowym*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1978, p. 3–4.
- <sup>2</sup> Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków 2013.
- <sup>3</sup> All the information connected with the idea of rebuilding the Old Town Market Square in Mielec are taken from the materials provided for this article by the author of the realized Project – Piotr Tabor from Autorska Pracownia Architektoniczna APA PETER PAN in Mielec
- <sup>4</sup> <http://www.encyklopediamiamielca.pl/historia-miasta-lata-1457-1772>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>5</sup> <http://www.encyklopediamiamielca.pl/historia-miasta-lata-1918-1939>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>6</sup> Wszystkie fotografie dostępne na stronie <http://mielec.fotopolska.eu>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>7</sup> Tabor P., *Rewitalizacja Rynku Starego Miasta w Mielcu wraz z ul. Mickiewicza*, materiał udostępniony przez autora na cele artykułu
- <sup>8</sup> The division of the outdoor activities into necessary activities, optional activities and social behaviour – Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków 2013, p. 9–14.
- <sup>9</sup> do.
- <sup>10</sup> A Dutch concept of the movement integration, so called the rule of Woonerf – described in the publication: Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków 2013, p.111. In Poland, similar conditions of integration are in 'residential zone'.
- <sup>11</sup> <http://www.hej.mielec.pl/miasto2/aktualnosci/art4244,zamiast-widoku-na-rzeke-i-plazy-krzaki-klopot-z-nowymi-bulwarami-rzeszow-hamuje.html>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>12</sup> <http://www.hej.mielec.pl/miasto2/repoe/art540,waska-niepodleglosci-parkingi-rondo-plan-z-2005-roku-niespelnione-marzenia-czy-szalona-wizja.html>, [dostęp: sierpień 2014r.]
- <sup>13</sup> Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków 2013, p.77.

### BIBLIOGRAPHY:

- [1] Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wyd. RAM, Kraków, 2013;
- [2] Witkowski J., *Pieszy w ruchu drogowym*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1978;
- [3] Tabor P., *Rewitalizacja Rynku Starego Miasta w Mielcu wraz z ul. Mickiewicza*, materiał autorski, niepublikowany;
- [4] <http://www.encyklopediamiamielca.pl/historia-miasta-lata-1457-1772>, [dostęp: sierpień 2014r.];
- [5] <http://www.encyklopediamiamielca.pl/historia-miasta-lata-1918-1939>, [dostęp: sierpień 2014r.];
- [6] <http://www.hej.mielec.pl/miasto2/aktualnosci/art4244,zamiast-widoku-na-rzeke-i-plazy-krzaki-klopot-z-nowymi-bulwarami-rzeszow-hamuje.html>, [dostęp: sierpień 2014r.];
- [7] <http://www.hej.mielec.pl/miasto2/repoe/art540,waska-niepodleglosci-parkingi-rondo-plan-z-2005-roku-niespelnione-marzenia-czy-szalona-wizja.html>, [dostęp: sierpień 2014r.];
- [8] <http://mielec.fotopolska.eu>, [dostęp: sierpień 2014r.];