

Dostępność jako czynnik jakości środowiska mieszkaniowego

Accessibility as a Component of Housing Environment Quality

Streszczenie

Obserwowane współcześnie tendencje w miastach zaawansowanych w rozwoju pozwalają przewidywać, że samochód tracić będzie swoją dominującą rolę jako środek transportu miejskiego i jako czynnik determinujący rozwój przestrzenny. W podróżach miejskich wzrastać będzie udział ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu publicznego. Struktura miast i ich osiedli w coraz większym stopniu dostosowywana będzie do uwarunkowań przestrzennych tych sposobów poruszania się. Dotychczasowy aksjomat planistyczny, jakim była maksymalna mobilność mieszkańców zastępowany będzie kryterium maksymalnej dostępności¹ miejsc aktywności miasta dla wszystkich mieszkańców. Zamiast rozwijać miasta i ich struktury zależne od samochodu (*auto dependent*) planować będziemy miasta dostępne; przyjazne dla pieszych i zorientowane na jakość środowiska mieszkaniowego. Szybki transport szynowy stanowić będzie szkielet ich struktury. Tkanka zespołów mieszkaniowych będzie bardziej „drobnoziarnista”. Osiedla stanowić będą bogatą mieszaninę różnych funkcji, pozostających w zasięgu dojść pieszych: mieszkań, sklepów, restauracji i kawiarni, biur, obiektów kultury i wielu innych nieuciążliwych dla mieszkańców aktywności. Układ przestrzeni publicznych i jego wystrój dostosowane będą nie do samochodu, ale do potrzeb pieszych i rowerzystów; ich sposobu poruszania się, ich percepcji otoczenia, ich aktywności. Bogactwu funkcji i wysokiej jakości środowiska służyć będzie planowanie miejscowe oparte na zasadzie *performance-based*, gdzie ścisłej regulacji podlegają standardy jakości środowiska, a nie zaś same funkcje.

Abstract

Contemporary trends in cities of advanced regions show diminishing role of the automobile; both as a means of transport and the factor determining urban structure. Pedestrian movement, biking and public transport are increasing their share in the modal split. They also increasingly define our built environment. Maximum mobility – an important planning goal until now, is being replaced by the requirement for maximum accessibility¹ of all activity places. The present „urban design brief” is gradually shifting from planning automobile dependent cities to planning oriented to pedestrians, friendly housing environment. In big cities rapid transit will provide a framework for development corridors. Future neighbourhoods will be more „fine-grained”. They will be offering a rich mixture of uses: residences, shops, restaurants, cafes, offices, facilities for culture and social interaction and other activities. Public space will be shaped to best facilitate pedestrian movement and activities; and not – as often until now – car traffic flows. Rich mixture of uses, but with strong emphasis on housing environment quality, will be enhanced by “performance-based” planning methods, where impact on environment quality, and not actual use, would be strictly controlled.

Słowa kluczowe: dostępność, transport miejski, zrównoważona mobilność², osiedla bez samochodów

Keywords: accessibility, urban transport, sustainable mobility², car-free neighbourhoods

Dominującym czynnikiem technologicznym, który determinuje rozwój przestrzenny współczesnego miasta jest wciąż jeszcze samochód indywidualny. Uwarunkowania przestrzenne dla ruchu zmotoryzowanego określają w istotnym stopniu strukturę, formę i skalę miast. To samochód dyktuje relacje przestrzenne pomiędzy budynkami, wymaga znacznych powierzchni dla dróg i parkowania, określa tempo i skalę percepcji środowiska miejskiego przez mieszkańców. Efekty „prosamochodowego” planowania i rozwoju miast – szczególnie w skali całych obszarów miejskich i aglomeracji – są przedmiotem obszernych studiów, badań i licznych publikacji. Ich autorzy wskazują na groźne zjawisko „rozlewania się” obszarów miast (dysproporcjonalnie do przyrostu liczby mieszkańców), a także na postępującą segregację struktur miejskich; separację mieszkań od miejsc pracy i innych aktywności miejskich; wzajemną izolację różnych grup społecznych za względu na wiek, rasę, poziom zamożności etc; dezintegrację tkanki urbanistycznej i inne

The “technology” of automobile movement has been the dominant factor defining development of cities; their structure, form and scale. The requirements of motorized traffic determine relationships between buildings, the density of urban fabric, the shape of urban rooms, the amount of space left for parking. The consequences of “car dependent” planning and development of cities have been a subject of comprehensive studies, research and numerous publications. The authors point to dangerous phenomenon of urban sprawl – un-proportional territorial increase of cities in relation to population growth. They argue, that the car is responsible for progressing segregation of urban structures; separation of dwellings from work places and other urban activities, separation of different social groups in terms of age, race, wealth

niepożądane oddziaływania samochodu. Powszechnie odczuwane są na co dzień uciążliwości wynikające bezpośrednio z ruchu samochodów: emisje hałasu i spalin, wibracje, „zaśmiecenie” wizualne przestrzeni publicznych; wreszcie rosnące koszty społeczne związane z rosnącym zużyciem energii, zatłoczeniem, korkami, utratą czasu, zagrożeniem wypadkami etc. W mniejszym, jak się wydaje, stopniu analizowane są skutki i oddziaływanie samochodu na formę i jakość przestrzeni w skali zespołu mieszkaniowego – osiedla. Tymczasem również współczesne osiedla – ich forma i jakość środowiska mieszkaniowego – pozostają w znacznym stopniu zdeterminowane przez „technologię” oraz wymagania ruchu i postojów samochodów. Projektowanie zespołów mieszkaniowych w dostosowaniu do „technologii” ruchu zmotoryzowanego skutkuje ograniczeniem ich dostępności dla innych form poruszania się; dla ruchu pieszych, rowerzystów, pasażerów komunikacji publicznej. Także struktura przestrzenna i użytkowa takich „samochodowych” osiedli cechuje się na ogół mniejszym – w porównaniu np. z historycznymi zespołami zabudowy – bogactwem i różnorodnością, innymi niżli mieszkanie, miejsc aktywności. Rozbudowany układ jezdni, parkingów, wjazdów do garaży, często związane z tym grodzienia, nie tworzą środowiska przyjaznego dla ruchu i pobytu pieszych. Nie tworzą warunków dla dostępności.

W krystalizującej się obecnie wizji miasta zrównoważonego rozwoju, ważnym celem planistycznym staje się poszukiwanie sposobów eliminacji wspomnianych wyżej ujemnych skutków ruchu samochodów. Postuluje się zmianę obowiązujących dotychczas priorytetów. Planowanie dla samochodu – i ogólnie dla jak największej mobilności – proponuje się zastępować planowaniem dla ludzi i dla jak największej dostępności wszystkich potencjalnych miejsc ich aktywności. Dostępność miasta lub jego fragmentów w najprostszym ujęciu zdefiniowana została jako „łatwość osiągnięcia możliwie dużej ilości miejsc aktywności miejskich w różnych lokalizacjach” [4]. Ocena stopnia dostępności miasta może odnosić się do wielu aspektów dotyczących cech jego struktury funkcjonalno-przestrzennej i – rzecz jasna – systemu transportu. Większość z nich odnosi się do skali miasta, a nawet regionu miejskiego. Ale i w skali mniejszego zespołu zabudowy – osiedla – dostępność zależna będzie w znacznym stopniu od cech jego struktury urbanistycznej: skali i formy zabudowy, programu użytkowego, sieci dróg dla ruchu pieszego i rowerowego, relacji układu do przystanków transportu publicznego, atrakcyjności przestrzeni publicznych, bezpieczeństwa, braku barier, ogrodzeń etc.

Liczne formułowane postulaty i koncepcje dotyczące przyszłego zrównoważonego rozwoju miast oraz zrównoważonego transportu miejskiego (Nowa Karta Ateńska, New Urbanism, Transit Oriented Development i inne) także przykłady wielu miast, w których realizowane są już z powodzeniem tego rodzaju koncepcje (Singapur, Kopenhaga, Hamburg, Sztokholm i wiele innych) [7] pozwalają na podjęcie prób antycypacji cech przyszłego „miasta dostępnego”, miasta zrównoważonej mobilności. I chociaż tego rodzaju wizje noszą z natury rzeczy cechy utopii, to, jak uczy historia współczesnej urbanistyki, utopie, choć rzadko realizowane, często odgrywają ważną rolę w formułowaniu nowych strategii i budowaniu nowych paradygmatów. Zatem, przyszłe miasto dostępne będzie zapewne miastem o zwartej strukturze i wyraźnie miejskiej intensywności zabudowy. Będzie to jednocześnie miasto o bogatej ofercie terenów zielonych, a także innych atrakcyjnych przestrzeni publicznych, zlokalizowanych w dogodnej dostępności dla wszystkich mieszkańców. Struktura przestrzenna miasta dostępnego o zrównoważonej mobilności będzie lepiej zintegrowana z siecią transportu publicznego oraz siecią dróg

etc. Residents of the “auto-dependent cities” experience daily inconveniences from car traffic: congestion, noise and exhaust pollution, visual pollution of urban landscape and other. Community costs resulting from excessive use of energy, street congestion, waste of time and road accidents are still growing. We seem to be less concerned with the impact of the automobile on the built form and environment quality at the local, neighbourhood scale. But the impact there may also be dramatic. Contemporary neighbourhoods – their form and their environment – are increasingly influenced by requirements of easy access and amenities for automobile storage. Often, careless design of homes next to heavy traffic arteries can significantly reduce the quality of housing environment. Developing car-dependent neighbourhoods usually results in their reduced accessibility by other means of movement: pedestrian, biking, public transport. Lesser access means less opportunities for rich array of uses, other than residential. Extended road and parking network, garage entrances, gateways etc. do not pedestrian friendly environment. Public spaces lack activity densities commonly present in old cities.

In the emerging vision of an accessible, ecologically sustainable city an important planning objective will be to eliminate negative impacts of car dependency. The priorities will be changing. The “automobility planning” paradigm will give way to one of planning focused on accessibility and quality of housing environment; on people and places rather than the cars. Accessibility of a city or its part can be most simply defined as the “ease of reaching a number of daily activities” [4]. Measuring accessibility of a city or its part may involve a number of aspects related to urban structure and transport system. Most accessibility indicators refer to larger metropolitan or regional scales. However, at the lower level of a neighbourhood scale, we can also consider a number of aspects related to accessibility: urban structure, built form, mix of uses, road and path network, structural relation to public transport, public space form and attractiveness, amenities for pedestrians, safety and many other features. Numerous ideas and concepts for future sustainable city and sustainable urban transport, but also, many cities where such ideas are already put into practice, allow to speculate on how a future accessible city of sustainable mobility might look like. It will most probably be characterised by compactness and evidently urban density. It will at the same time offer generous green open spaces and attractive public spaces located within easy access for all residents. The structure of future accessible city will be strictly oriented on public transport. Integration of urban structure and rapid transit will be realized along Transit Oriented Development principles. High density, mixed use development will be centred in districts around rapid transit station, within convenient walking and biking access; thus

pieszych i rowerowych. Integracja struktury przestrzennej i systemu transportu publicznego realizowana będzie zgodnie z zasadami i już istniejącym doświadczeniem w zakresie planowania i funkcjonowania założeń Transit Oriented Development (rozwoj przestrzenny zorientowany na szybki transport publiczny). Oznaczać to będzie koncentrowanie – mieszkań, miejsc pracy i innych funkcji – w zespołach wzdłuż tras szybkiego transportu publicznego (metra, kolei miejskiej, szybkiego tramwaju), wokół przystanków, w zasięgu dogodnych dojazdów pieszych i dojazdów rowerem [1]. Taka koncentracja różnych funkcji w dogodnym powiązaniu z szybką komunikacją publiczną zapewnić ma najlepszą możliwą dostępność wszystkich miejsc aktywności dla wszystkich mieszkańców. Maksymalizacji dostępności miasta oraz wyrównywaniu szans jego dostępności dla wszystkich mieszkańców służyć będzie wiele innych strategii w sferze planowania struktury przestrzenno-użytkowej oraz systemów transportu. Służące temu instrumenty planistyczne (*accessibility instruments*) odnosząc się będą do wielu aspektów. Uwzględniać mogą m.in. stopień przestrzennej segregacji miasta, rodzaje celów podróży i stopień ich atrakcyjności, cechy infrastruktury transportowej, jakość „przestrzeni podróży”; w tym atrakcyjność wnętrz urbanistycznych, funkcje ich pierzei, bezpieczeństwo i szereg innych cech związanych z podróżowaniem w mieście [4]. Rozszerzany będzie zakres partycypacji społecznej w planowaniu i zarządzaniu rozwojem miasta, wzmacniane będą lokalne struktury społeczne coraz aktywniej zaangażowane w rozwój i zarządzanie środowiskiem mieszkaniowym. Tradycyjne metody planowania, oparte na wyznaczaniu stref funkcjonalnych, zastąpi planowanie o charakterze *performance-based*, w którym określane będą rygorystycznie wszelkie parametry związane z użytkowaniem terenu, a także parametry dotyczące ukształtowania przestrzennej zabudowy, jednak bez określania specyficznych funkcji. Dostępne miasto zrównoważonej mobilności nie będzie oznaczać miasta bez samochodów. Nie będzie też oznaczać poniesienia inwestycji w układ dróg i urządzeń dla ruchu samochodów. Przeciwnie, inwestycje w urządzenia i drogi dla ruchu samochodowego będą dalej podejmowane, ale zostaną bardziej podporządkowane celom równoważenia całego systemu transportu; zapewniając np. lepsze warunki pracy transportu publicznego przez system Park and Ride lub też lepszą ochronę jakości środowiska mieszkaniowego przez rozwiązania uspokojenia ruchu. W mieście dostępnym zrównoważonej mobilności planowane będą odmienne niż dotychczas osiedla. Zapewnienie równego i dogodnego dostępu do wszystkich aktywności miejskich dla wszystkich mieszkańców będzie i tutaj stanowić istotne kryterium dla ich projektowania. Istotną cechą struktury nowych osiedli będzie „drobnoziarnistość”; bogata mieszanina mieszkań, sklepów, kawiarni, klubów, restauracji, usług, biur, pensjonatów i innych nieuciążliwych miejsc aktywności w zasięgu dogodnych dojazdów pieszych do domu. Bogactwu sposobów użytkowania, przy jednoczesnym utrzymaniu pożądanego wysokich standardów środowiska mieszkaniowego, sprzyjać będzie wspomniany system planowania miejscowego oparty na zasadzie *performance-based*. Układ przestrzeni publicznych służących wewnętrznej komunikacji; jego geometria i wystrój dostosowane będą – nie jak często dotychczas – do wymogów ruchu samochodów, ale przede wszystkim do potrzeb pieszych i rowerzystów; ich sposobu poruszania się, ich percepcji otaczającego środowiska, ich preferencji jeśli chodzi o formę i funkcję towarzyszących ciągów pierzei. Prostolinijne drogi dla ruchu samochodów ustąpią być może miejsca malowniczym uliczkom, bogatym w towarzyszące funkcje, pełnym zieleni i oferującym nie tylko przestrzeń dla ruchu, ale także i miejsca spotkań, kontaktów, obserwowania innych przechodniów, odpoczynku. Eliminowane będą bariery i przeszkody dla

ensuring best possible accessibility to all residents [1]. Maximizing accessibility will generally become an important planning goal and criterion. There will be a number of accessibility planning instruments available. They can relate to a number of aspects of urban structure and transport system. They may include among others: level of spatial segregation of the city, types and attractiveness of travel destinations, characteristics of transport system, quality of public space for movement including attractiveness of urban rooms, associated frontage uses, safety, convenience and many others [4]. Community participation in urban planning at all levels will be further encouraged. Local resident groups will be increasingly involved in shaping and managing their housing environment. Traditional zoning planning will be replaced by “performance-based” regulations where environment quality parameters are strictly controlled without determining specific uses. The accessible city of sustainable mobility will be, by no means, a city without cars. Investment in road infrastructure will continue, but will have to be better integrated in the entire strategy of sustainable development. The automobile will serve specific uses in specific areas and will be supporting pedestrian, bike and public transport. Sustainable mobility will be encouraged by solutions already successfully implemented such as Park and Ride, traffic calming or ring road systems protecting inner city areas from excessive traffic.

The neighbourhoods of the accessible city of the future will be planned and managed accordingly. Convenient accessibility equally offered to all residents will be their distinctive feature. Their fine-grained physical and functional structure will offer a mixture of activity opportunities: offices, shops, cafes, restaurants, hotels, clubs, meeting places and such like, within convenient walking distance from homes. The “performance-based” planning system will facilitate such a richness of uses, while maintaining high quality of housing environment. The geometry and landscaping of street space will be designed to best accommodate needs and requirements of non-motorised movement – pedestrians and bikers – and not, as in the car-dependent neighbourhoods – exclusively the automobiles. Straight linear streets, optimal for car movement, will be replaced by more picturesque urban rooms, rich in adjacent amenities and uses, full of greenery and offering convenience for social contacts, watching others, relaxing. Impediments for pedestrian movement, often resulting from prior land subdivision and from increasingly popular gating of homes, will be eliminated through pedestrian oriented design and – hopefully – thanks to improved land property subdivision and integration instruments. Major pedestrian and bike routes will be weather protected by awning or arcading. In the Transit Oriented Development-neighbourhoods the pedestrian and biking network of roads will be naturally oriented on the transit station.



il. 1. Vällingby – osiedle zrealizowane w 1952 roku jest klasycznym przykładem rozwiązania „TOD”. Dobrą dostępność osiedla zapewnia bogaty program usług w zasięgu dojść pieszych oraz dogodnie powiązanie metrem z centrum Sztokholmu. Poprawie dostępności służą zadania powierzchni ruchu pieszego w części centralnej. Projekt Backstrom & Reinius, Erik Glemme et al. (fot. K. Bieda) / Vällingby – a typical “TOD” neighborhood example. Good accessibility is due to rich mixture of uses within walking distance and convenient metro connection to Stockholm city centre. Accessibility is further enhanced by canopies protecting pedestrian areas. Backstrom & Reinius, Erik Glemme et al.

ruchu pieszych; często związane obecnie z przypadkową geometrią podziałów własnościowych i gradzeniem zespołów zabudowy. Główne ciągi wyposażane będą w zadania i podcienia zabezpieczające pieszych i rowerzystów przed opadami i nadmiarem słońca. W osiedlach realizowanych wzdłuż tras szybkiej komunikacji publicznej (zgodnie z zasadą *Transit Oriented Development*) układ zabudowy i dróg dostosowany będzie do kierunków powiązań z przystankiem.

Zarysowana tu wizja mogłaby być z powodzeniem opisem wielu miast historycznych. W istocie, koncepcje i projekty związane z ruchem „New Urbanism”, inspirowane były często wzorcami miast historycznych. Realizacje architektów reprezentujących ten nurt (E. Plater-Zyberk, A. Duany, P. Calthorpe i inni) [6] krytykowane są też za zbyt daleko idącą, nieco sztuczną malowniczość i zbyt dosłowne nawiązanie do form miast historycznych. Twórcy przyszłych osiedli w mieście dostępnym, korzystając z tych doświadczeń, będą zapewne poszukiwać dla nich nowej, własnej tożsamości. Nie będą to ani osiedla w duchu postmodernizmu, ani „neomodernizmu”. Odpowiadać będą zapewne na nowe wyzwania czasu, nowe potrzeby oraz nowe uwarunkowania społeczne i technologiczne. Niektóre cechy takich rozwiązań możemy już przewidywać i identyfikować, inne pokaże przyszłość.

Idea osiedla bez samochodów – *car-free* – nie jest pomysłem całkiem nowym. Koncepcje osiedli planowanych jako enklawy ograniczone dla ruchu samochodów rodziły się już w początkach ubiegłego stulecia. Wspomnieć tu można projekty amerykańskie z lat 20. i 30. ubiegłego wieku (C. Stein, C. Perry, H. Wright), a w Eu-

The, somewhat, “wish-full-thinking” vision outlined above, could well be taken as a description of an historic urban landscape. Indeed, the concepts and projects by representatives of the New Urbanism movement have been inspired by historic urban patterns. Projects by architects pursuing this direction (E. Plater-Zyberk, A. Duany, P. Calthorpe and others) are often criticized for too obvious and too literal use of historic references [6]. Designers of neighbourhoods in the future accessible city will be certainly searching for their new, own identity. The neighbourhoods will be neither designed in the postmodern, nor in the “neo-modern” manner. Their architecture will respond to new demands of the time, new technologies and new social and cultural circumstances. Some of their new characteristics we may try to anticipate, other will appear with time.

The idea of a car-free home environment is not entirely new. Concepts of housing schemes – neighbourhoods planned as enclaves restricted for car access, emerged already in the early years of the 20 century. To mention just a few: American concepts from the 1920s and 1930s of the last century (C. Perry, S. Stein, H. Wright), in Europe – Britz-Hufeisensiedlung in Berlin (B. Taut, 1924), Vällingby in Stockholm (E. Glemme et al, 1952), Mannheim-Vogelstang in Germany (P. Dresel et al, 1960), Ursynów Natolin w Warszawie (L. Borawski et al, 1971).



il. 2, 3. Varby – osiedle Myrstuguvagen zlokalizowane na skalistym terenie, w odległości ok. 10 km od centrum Sztokholmu, w dogodnym zasięgu przystanku metra. Oferuje wysoki standard środowiska mieszkaniowego przy utrudnionym dostępie samochodem (garaże zlokalizowane na obrzeżach). Architekt Ralph Erskine, 1985 (fot. K. Bieda) / Varby – Myrstuguvagen neighborhood sited on a rocky area 10 km from Stockholm city centre, within walking distance to metro station. Offers high quality housing environment with restricted car access (garages located on the perimeter). Ralph Erskine, 1985.

ropie osiedle Britz-Hufeisensiedlung w Berlinie (B. Taut, 1924), osiedle Vallingb w Sztokholmie (E. Glemme et al, 1952), osiedle Mannheim-Vogelstang (P. Dresel et al, 1960) osiedle Ursynów Natolin w Warszawie (L. Borawski et al, 1971) i wiele innych. Ważnym wkładem w rozwój idei były także prace badawcze i studia nad modelowymi osiedlami mieszkaniowymi prowadzone w ramach programu rządowego PR-5, w latach 70., pod kierunkiem W. Cęckiewicza w ówczesnym Instytucie Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Politechniki Krakowskiej [2]. Zasadniczą cechą opracowywanych tam osiedli modelowych było właśnie ograniczenie dostępu samochodów do ich wnętrza; zarówno przez system zamkniętych sięgaczy, jak i zasadę strefowania miejsc postojowych na obrzeżach. Obecnie, po okresie „zapomnienia”, obserwujemy wyraźny powrót do idei. Rozwijane są na wielką skalę koncepcje *Transit Oriented Development*. Dotyczy to nie tylko wielu miast europejskich, ale także krajów Ameryki Północnej i Australii, gdzie tradycyjnie samochód indywidualny odgrywał decydującą rolę nie tylko jako środek transportu, ale także wyznacznik formy i skali rozwoju przestrzennego miast. W wielu miastach Europy coraz

A significant contribution to the idea has rendered the research carried out in the Institute of Urban Design and Planning Cracow Technical University of Technology, within the Government Programme PR-5 (W. Cęckiewicz et al, in the 1970s) [2]. An important feature of the proposed model neighbourhood was its limited access for cars. It was achieved both through cul-de-sac access road system and through zoning of parking areas on the perimeter. After some period of passing into silence we observe returning interest in the idea. Transit Oriented Development projects are being intensely carried out in Europe and, even more so, in the cities of North America and Australia, where individual car has played decisive role both as the means of transport and determinant of urban growth.

In some European cities a car-free neighbourhood idea is gaining in popularity. It involves as a rule small housing complexes where residents, on their own initiative, decide to restrict car access to the area. The cars re-

il. 4, 5. Osiedle IJburg, Amsterdam – zespół pływających domów. Cieszy się popularnością, mimo oczywistego ograniczenia dostępu samochodem. Project Bureau IJburg, 2001 / IJburg, Amsterdam – the floating homes complex is popular with residents, despite restricted car access. Project Bureau IJburg, 2001





il. 6. Orestad, Kopenhaga – osiedle intensywnej zabudowy mieszkaniowej oraz miejsc pracy, w otoczeniu otwartego krajobrazu i jednocześnie, w zasięgu dogodnych dojeżdżać pieszych do przystanku metra. Centrum Kopenhagi osiągalne jest metrem w ciągu kilkunastu minut. ARKKI ApS (master plan) 2011, (fot. K. Bieda) / Orestad, Copenhagen – a high density complex of homes and work places is surrounded by open landscape, but remains within convenient walking distance to metro station. A metro trip to Copenhagen city centre takes just over 10 minutes. ARKKI ApS (master plan) 2011

powszechniej realizowana jest nowa forma osiedla „wolnego od samochodu” (*car-free neighbourhood*). Są to niewielkie zazwyczaj zespoły zabudowy, gdzie mieszkańcy z własnej inicjatywy zobowiązują się do ograniczenia, lub całkowitej rezygnacji, z używania samochodu. Zwykle obowiązuje tam rygorystyczny zakaz wjazdu samochodów na teren osiedla. Pozostają one w garażach poza jego obszarem. Często ograniczenia te rekompensowane są przez różne formy wspólnego użytkowania niewielkiej liczby samochodów „osiedlowych” lub inne sposoby kolektywnego podróżowania samochodem (*car sharing, car pooling* etc). Decydującą rolę odgrywają tu jednak zmieniające się preferencje w wyborze środka podróży na korzyść transportu publicznego, roweru i ruchu pieszo. Wskazują na to zarówno zmiany w podziale zadań przewozowych jak i spadający wskaźnik motoryzacji. Udział roweru np. osiąga obecnie w miastach skandynawskich ponad 30% ogółu podróży (w niektórych miastach Holandii jest to nawet więcej) [3], zaś liczba samochodów przypadająca na 1000 mieszkańców spada tam znacznie poniżej wskaźników motoryzacji w miastach polskich, gdzie liczba samochodów wciąż jeszcze rośnie.

Czy łatwo dostępne, wolne od samochodów osiedla znajdują zwolenników również i w naszych miastach? Dokonujące się szybko pozytywne zmiany w naszym podejściu do wartości środowiska miejskiego – i w ogóle przyspieszony proces rozprzestrzeniania

main in garages well outside the neighbourhood. Often, limitations are compensated by various forms of collective “neighbourhood car pool” use or other forms of “car sharing”. Most significantly, movement mode preferences are shifting from individual car. For example, the share of biking travels in Scandinavian cities are at 30% level and even more in some Dutch cities [3]. At the same time, car ownership levels in these cities are diminishing. In Berlin or Copenhagen they are already below the levels in big Polish cities. It is difficult to guess if, and when, the idea of a car-free neighbourhood will be accepted in Polish cities. The rapid positive changes in our attitudes towards urban environment and sustainability seem to confirm such possibility. If sufficiently large part of the communities will be interested in their better housing environment the presently functioning barriers in modal preferences, planning practice and regulations will be overcome.

ENDNOTES:

¹ Accessibility as a planning instrument has been subject of a large research project within COST – intergovernmental network for cooperation in research, supported by the EU RTD Framework pro-



il. 7. Trondheim, Norwegia – osiedle zlokalizowane na stoku o znacznym nachyleniu. Dogodną dostępność rowerem zapewniono dzięki zastosowaniu „wyciągu” dla rowerzystów / Trondheim, Norway – estate located on a slope with considerable inclination. Special “lift” guarantees convenient accessibility for cyclists

się idei – wskazują na to, że zapewne tak. Jeśli dostatecznie liczna grupa społeczności lokalnych zainteresowana będzie wyższą jakością środowiska mieszkaniowego bez samochodów, to zapewne istniejące obecnie bariery w zakresie regulacji prawnych, praktyki planistycznej, a także postaw społecznych, będą skutecznie pokonywane.

PRZYPISY:

- ¹ Dostępność jako instrument planistyczny jest przedmiotem obszernego projektu badawczego w ramach międzyrządowej sieci współpracy naukowej COST wspieranej przez EU RTD Framework Programme. Autor pragnie uznać cenny wkład COST Action TU1002 do treści zawartych w tym artykule.
² Istotę koncepcji zrównoważonej mobilności (*sustainable mobility*) omawia szeroko Z.K. Zuziak. Idea jest według tego Autora przeniesieniem „ogólnego postulat samoo graniczenia i systemowego sterowania potrzebami w sferę potrzeb transportowych” [8].

BIBLIOGRAFIA:

- [1] Bieda K., *Kolej aglomeracyjna – nowy czynnik w rozwoju przestrzennym Krakowa (Metropolitan Rail – a New Development Opportunity for Crakow)*, [w:] *Transport a logika formy urbanistycznej – projekty dla polskich metropolii*, Redakcja Rudnicki A., Zuziak Z., Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2010.
 [2] Cęckiewicz W., Palej A., Franta A., *Synteza stanu istniejącego oraz dotychczasowych koncepcji procesów i mechanizmów kształtowania struktury mieszkaniowej, usługowej i społecznej*, Program Rządowy PR-5 Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Politechniki Krakowskiej, Kraków 1977.
 [3] Cummins Ch., *Cycle City Vienna – Planning and Paving the Way*, The Vienna Review, Vol.11, Nr. 5, Wiedeń 2013.
 [4] Hull A., Silva C., Bertolini L., *Accessibility Instruments for Planning Practice*, COST Action TU1002, EU RTD Framework Programme, Portugal 2012.
 [5] Hultin O., Johansson B., Martelius J., Waern R., *The Complete Guide to Architecture in Stockholm*, Stockholm 2009.
 [6] Katz P., *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, Portland, Oregon 1994.
 [7] Newman P., Kenworthy J., *Sustainability and Cities – Overcoming Automobile Dependence*, Washington D.C., Covelo, California 1999.
 [8] Zuziak Z. K., *Forma metropolitalna i zrównoważona mobilność (Metropolitan Form and Sustainable Mobility) w Transport a logika formy urbanistycznej – projekty dla polskich metropolii*, Redakcja Rudnicki A., Zuziak Z., Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2010.

gramme. The author would like to acknowledge the valuable contribution of the *COST Action TU1002* to the work presented in this paper.

² The concept of sustainable mobility has been discussed at length by Z. K. Zuziak. According to this author the idea transfers the plea for self-restriction into domain of transport needs [8].

BIBLIOGRAPHY:

- [1] Bieda K., *Kolej aglomeracyjna – nowy czynnik w rozwoju przestrzennym Krakowa (Metropolitan Rail – a New Development Opportunity for Crakow)*, [w:] *Transport a logika formy urbanistycznej – projekty dla polskich metropolii*, redakcja Rudnicki A., Zuziak Z., Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2010.
 [2] Cęckiewicz W., Palej A., Franta A., *Synteza stanu istniejącego oraz dotychczasowych koncepcji procesów i mechanizmów kształtowania struktury mieszkaniowej, usługowej i społecznej*, Program Rządowy PR-5 Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Politechniki Krakowskiej, Kraków 1977.
 [3] Cummins Ch., *Cycle City Vienna – Planning and Paving the Way*, The Vienna Review, Vol.11, Nr. 5, Wiedeń 2013.
 [4] Hull A., Silva C., Bertolini L., *Accessibility Instruments for Planning Practice*, COST Action TU1002, EU RTD Framework Programme, Portugal 2012.
 [5] Hultin O., Johansson B., Martelius J., Waern R., *The Complete Guide to Architecture in Stockholm*, Stockholm 2009.
 [6] Katz P., *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, Portland, Oregon 1994.
 [7] Newman P., Kenworthy J., *Sustainability and Cities – Overcoming Automobile Dependence*, Washington D.C., Covelo, California 1999.
 [8] Zuziak Z. K., *Forma metropolitalna i zrównoważona mobilność (Metropolitan Form and Sustainable Mobility)*, [w:] *Transport a logika formy urbanistycznej – projekty dla polskich metropolii*, Redakcja Rudnicki A., Zuziak Z., Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2010.