

KATARZYNA BOLIMOWSKA

Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu

REALIZACJA FUNKCJI PRZESTRZENI PUBLICZNEJ W SIECI ULICZNEJ POZNANIA

Abstract: The Realization of Functions of the Public Space in the Urban Road Network in Poznań. The network of streets like the roads out of town are first of all transport networks. In the city the dynamics of the needs of road users requires the realization of many different functions, non-transport functions. Space limitation of streets often contributes to conflicts goals and needs. The typology of functions organizes analysis of the examined network of streets in the city. Examples of management dilemmas that occur in Poznań, in the management of urban road network are the proof of the growth needs of the users of street space. Results of observations performing functions outside the transport show an increase in the complexity of the urban road network functions. The main task of the administrator's streets is to ensure the implementation of street functions under the urban road, public space, and the public good user needs.

Key words: A network of streets, functions of urban roads, increase the complexity of urban road functions, public roads, public space, urban roads.

Wstęp

Gospodarując siecią ulic miejskich należy dążyć do stworzenia przestrzeni przyjaznej człowiekowi. Ograniczenie funkcji sieci ulicznej do zadań wyłącznie transportowych nie pozwala na realizację wszystkich potrzeb jej użytkowników. Kształtowanie przestrzeni ulicznej wymaga rozpoznania dynamiki potrzeb jej użytkowników. *Kształtowanie* jest pojęciem bardzo szerokim, uwzględnia etapy: od koncepcji, przez budowę do eksploatacji obiektu. Kształtowanie zależne jest dziś nie tylko od rządzących, ale też rządzonych. Wspólne zarządzanie jest jedyną alternatywą. Praktykowanie współdecydowania napotyka na wiele barier i oporów. Niezbędne jest wsłuchanie się w głos społeczności użytkującej zarządzaną przestrzeń oraz obserwacja i analiza zda-

rzeń będących odzwierciedleniem jej potrzeb. W ramach analiz powyższego zagadnienia w prezentowanym opracowaniu podjęto próbę przedstawienia sieci ulic miejskich, jako przestrzeni publicznej o wielu różnorodnych funkcjach. Przedstawione w pracy przykłady działań w ramach zarządzania drogami stanowią tylko wybraną grupę dylematów zarządczych. Celowo ograniczono zakres związany z podstawową funkcją sieci ulicznej, jaką stanowią zadania komunikacyjno-transportowe, gdyż istnieje bardzo bogata literatura w tym zakresie.

1. Zdefiniowanie materii

Miasta charakteryzują się większym zagęszczeniem ludności. Jednocześnie większa koncentracja ludzi sprzyja intensywniejszemu wykorzystaniu infrastruktury, która rośnie wolniej niż liczba mieszkańców. Jest to sygnał, że zapewne sieć drogowa jest materią deficytową, zwłaszcza że ma pełnić wiele różnorodnych funkcji. Teza ta stanowi podstawę założenia, że zarządzanie siecią ulic miejskich musi wspierać wielokryterialna analiza zdarzeń, czynników mających wpływ na te zdarzenia oraz wsłuchanie się w potrzeby użytkownika ulicznej przestrzeni.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe, drogi gminne. Ponadto, *Ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* przywołuje pojęcie *ulicy* i odsyła w tej materii do przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. *Ulica*, to droga na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy. Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi. W Poznaniu obowiązki te pełni zarząd drogi tzn. Zarząd Dróg Miejskich. Gospodarowanie nieruchomościami w granicach pasa drogowego odsyła z kolei do definicji *gospodarki przestrzennej*. Pojęcie to zdefiniowane jest w literaturze fachowej [Domański 2006; Parysek 2007]. Jest to, zatem, całokształt działań biernych i czynnych dotyczących podmiotów i przedmiotów związanych z organizacją użytkowania przestrzeni. Celem gospodarki przestrzennej jest zarówno ochrona określonych wartości przestrzeni, jak i racjonalne kształtowanie przestrzeni przez stymulowanie procesów gospodarczych. Działania ochronne obejmują dążenie do zachowania równowagi między elementami naturalnymi środowiska a wytworami działalności ludzkiej. W ramach próby uporządkowania pojęć należy w dalszej kolejności zadać

pytanie – czym jest przestrzeń, przestrzeń publiczna? Wyjaśnienie powyższego zawarto m.in. w *Karcie Przestrzeni Publicznej* [2009]. Uznano, że *przestrzeń publiczną* należy definiować w kategoriach społeczno-ekonomicznych, rozumieć ją, jako dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami, służące zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych. O publicznym charakterze przestrzeni decyduje zbiorowy sposób jej użytkowania.

2. Podstawowe funkcje sieci ulic miejskich a dylematy zarządcy

Wskazanie podstawowych, ogólnie uznanych funkcji, jakie pełni sieć ulic sprowadza się do przedstawienia zadań transportowo-komunikacyjnych. Przedmiotem niniejszej analizy będzie próba przybliżenia funkcji pozatransportowych, które też stanowią źródło dylematów osób zarządzających siecią uliczną. Zadania, które trudno jednoznacznie zakwalifikować do transportowych wynikają z funkcjonowania sieci ulicznej, jako przestrzeni publicznej oraz jako dobra publicznego. Zarządzanie pasem drogowym jest zarządzaniem przestrzenią publiczną, a przede wszystkim – zarządzaniem w przestrzeni publicznej. Zarządzanie, to realizacja funkcji i celów. W ograniczonej przestrzeni, jaką jest sieć ulic miejskich może pojawić się sprzeczność celów. Ogólne cele transportowe to: podróż, (czas, odległość, dostęp, eliminacja (minimalizacja) wykluczenia), likwidacja barier dla wszystkich użytkowników. Często występują tzw. konflikty interesów różnych grup użytkowników dróg. Pojawia się równoległe inny rodzaj zapotrzebowania na wykorzystanie drogi miejskiej. Zdarza się, że zgoda na realizację pozatransportowego celu stanowi źródło niezadowolenia użytkowników ruchu drogowego na skutek generowania w nim utrudnień. Analiza oczekiwań, zdarzeń i decyzji w zakresie zarządzania siecią ulic miasta skłania do wniosków, że deficyt przestrzeni publicznej w mieście oraz konieczność ciągłego usprawniania „krwioobiegu” dla transportu, jakim jest sieć ulic w mieście – wymaga szerokiego spojrzenia, wsłuchania się w potrzeby społeczności lokalnej i jednocześnie dostrzegania potrzeb ponadlokalnych.

Usystematyzowanie danych empirycznych zawartych w bazach danych zarządu drogi umożliwi pogrupowanie zjawisk zachodzących w ulicznej przestrzeni i przedstawienie typologii funkcji przestrzeni ulicznej. Uporządkowanie to nie wyczerpuje zapewne możliwości, czy też nie wskazuje na wszystkie rodzaje zadań przestrzeni dróg miejskich. Świadomość niewyczerpania

możliwości klasyfikacyjnych wynika z zaobserwowanego wzrostu dynamiki potrzeb użytkowników dróg w mieście.

Przedstawione uporządkowanie zadań sieci ulicznej nie wskazuje rozłącznych grup funkcji. Funkcje, jako cechy przestrzeni przedstawione w grupach zadań transportowych i pozatransportowych najwyraźniej wskazują na różnorodność celów realizowanych w przestrzeni ulicznej.

W ramach polityki transportowej w kraju Polski Kongres Drogowy zorganizował w 2010 r. Forum Dróg Miejskich. Patronat nad forum sprawowało Ministerstwo Infrastruktury. Uczestnicy omówili najistotniejsze problemy administracji drogowej w miastach, problemy użytkowników ulic i innych

Tabela 1

Typologia funkcji sieci ulicznej

Funkcje jako cechy przestrzeni	Czynniki wpływające na poziom realizacji funkcji, mierniki, zadania	Funkcje jako cechy przestrzeni	Czynniki wpływające na poziom realizacji funkcji, mierniki
<p>Transportowe</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja celu podróży – łączenie, komunikacja, likwidacja barier, przeszkód 2. Parkowanie 3. Dostawy, usługi 4. Płynność ruchu, strefa Tempo 30 	<p>* Czas, Odległość</p> <p>Dostępność możliwość realizacji celu podróży (eliminacja ograniczeń, minimalizacja wykluczenia, efektywna mobilność)</p> <p>* Ograniczenie przestrzeni – deficyt w przekroju poprzecznym</p> <p>Dostępność – możliwość realizacji funkcji transportowych dla różnych użytkowników – rowerzysta, pieszy, samochód, transport publiczny... (wspólne użytkowanie, łączenie, bezpieczeństwo)</p>	<p>Pozatransportowe</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zajęcie pasa na cele społeczne, niezwiązane z transportem, imprezy okolicznościowe 2. Ciągi spacerowo-handlowe 3. Trakty kulturowe 4. Aspekty przyrodnicze-zieleni przydrożna 5. Aspekty ekologiczne 6. Strefa Tempo 30 	<p>* Ograniczenie przestrzeni – deficyt w przekroju podłużnym i poprzecznym</p> <p>Dostępność możliwość realizacji funkcji pozatransportowych, „goszczenie”- promocja, zadowolenie społeczne</p>

<p style="text-align: center;">Lokalne</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cel podróży – lokalny 2. Dostawy, usługi 3. Parkowanie 4. Strefa Tempo 30 5. Imprezy okolicznościowe o znaczeniu lokalnym 6. Zajęcia pasa drogowego na cele społeczne, niezwiązane z transportem 7. Aspekty przyrodnicze-zieleń przydrożna 8. Aspekty ekologiczne 	<p style="text-align: center;">Ponadlokalne</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przejazdy-cel podróży: między obszarami (między dzielnicami, ruch pozamiejski,) 2. Dostawy, usługi 3. Parkowanie 4. Imprezy okolicznościowe o znaczeniu ponadlokalnym np. maratony 5. Zajęcia pasa drogowego na cele społeczne, niezwiązane z transportem
<p style="text-align: center;">Miejskie</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zajęcia pasa drogowego na cele społeczne, niezwiązane z transportem 2. Aspekty przyrodnicze – zieleń przydrożna 3. Aspekty ekologiczne 4. Parkowanie 5. Strefa Tempo 30 6. Lokalne cele podróży 7. Realizacja dostaw i usług 	<p style="text-align: center;">Pozamiejskie</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja dostaw i usług 2. Parkowanie 3. Tranzyt (w tym ponadnormatywny) <p style="text-align: center;">Eliminacja</p> <p>Ograniczanie prędkości, ograniczenia tonażowe</p>

Źródło: Opracowanie własne.

przestrzeni komunikacyjnych. Zdaniem prezesa Polskiego Kongresu Drogowego Zbigniewa Kotlarka najważniejszym problemem samorządowego drogownictwa jest niedostateczne finansowanie spowodowane przerzuceniem go w całości na budżety jednostek samorządu terytorialnego. Profesor Wojciech Suchorzewski z Politechniki Warszawskiej podkreślił, że drogi zajmują coraz wyższą pozycję w rankingach problemów miejskich. Przypomniał, że „(...) stajemy tam przed nowymi wyzwaniami: wzrostem mobilności, natężeniem ruchu i obciążeniem dróg, problemami społecznymi, bezpieczeństwem i ekologią, podczas gdy nakłady finansowe są niewspółmierne do potrzeb rozwoju, a przede wszystkim utrzymania i eksploatacji. Wskazał, że konieczne jest poświęcenie w polityce transportowej państwa większej uwagi problemom transportu w miastach i obszarach zurbanizowanych (...)” [Kowalski 2010, s. 52]. Optowano ponadto, aby nowa *Ustawa o drogach publicznych* zaopatrzona została w preambułę, która ma przypominać, że droga jest dobrem publicznym.

3. Gospodarowanie w sieci ulicznej Poznania

Zarządzanie siecią ulic w mieście jest niezwykle obszernym zadaniem. Obejmuje ono: planowanie, rozbudowę, ochronę (w ramach zakazów i zezwoleń na wykorzystanie drogi), utrzymanie (w aspekcie stanu technicznego, stanu czystościowego itp.). Niezbędna jest nie tylko wiedza techniczna, wiedza specjalistyczna z przedstawionych powyżej obszarów, ale też bieżące badanie i analiza potrzeb użytkowników ulic miejskich. W ramach zarządzania siecią uliczną istotne okazuje się zarządzanie społeczne, czyli uspołecznienie polityki dotyczącej tej przestrzeni.

Wśród czterech najważniejszych celów strategicznych *Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030* występuje dążenie do poprawy jakości życia oraz atrakcyjności przestrzeni i architektury miasta. Wdrażanie *Strategii* będzie oparte na dwóch podstawowych zasadach, którymi są: współzarządzanie – kierowanie rozwojem miasta przez koordynację działań wielu różnorodnych zainteresowanych partnerów oraz przywództwo – na wszystkich poziomach samorządu, od jego kierownictwa po osoby kierujące poszczególnymi projektami i działaniami. Potrzebna jest identyfikacja z celami strategicznymi, przyjmowanie odpowiedzialności i partycypacyjne, skuteczne, mobilizujące przywództwo pozwalające osiągać przyjęte, wspólne cele przez zorganizowany zbiorowy wysiłek. Delegowanie „drogowego” zakresu uprawnień i obowiązków na Zarząd Dróg Miejskich – zobligowało jednostkę w 2004 r. do dokonania istotnej reorganizacji w strukturze organizacyjnej. W ramach nowoczesnego zarządzania określono wizję i misję firmy. Zdefiniowano cele strategiczne. Wśród najistotniejszych celów znalazło się obniżenie kosztów własnych, wdrożenie systemu zarządzania jakością – ISO, podniesienie poziomu usług w zakresie obsługi klienta, utrzymania pasa drogowego, poprawy wizerunku firmy oraz wprowadzenie nowych produktów generujących wpływy do budżetu miasta [Bolimowska 2004, s. 22]. Obecnie, w ramach Systemu Zarządzania obowiązuje – *Polityka Systemu Zarządzania* – z misją: „Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu podejmuje działania, które poznańską sieć dróg uczynią przyjazną dla środowiska naturalnego oraz atrakcyjną dla użytkowników dróg, a organizację ruchu unowocześnią i usprawnią”.

Zarząd Dróg Miejskich zarządza 1927 drogami publicznymi o długości 1040 km i powierzchni ogółem 781,7 ha. W ramach zarządzania gospodaruje środkami finansowymi w wysokości ponad 360 mln zł rocznie, co stanowi ok. 12% całego budżetu miasta. Jednak wielomilionowy majątek drogowy

Poznania wymaga coraz większych nakładów na jego rozbudowę, utrzymanie i zatrzymanie procesu dekapitalizacji. Świadomość potrzeb większych od możliwości finansowych przyczyniła się do przeprowadzenia w mieście debaty obywatelskiej dotyczącej budżetu na kolejny rok. Na zlecenie Konsorcjum Biura Kształtowania Relacji Społecznych Urzędu Miasta Poznania, MPK Sp. z o.o., Euro 2012, Infrastruktura 2012 oraz Aquanet S.A. w lipcu 2011 r. przeprowadzono debatę. Należy zwrócić uwagę na to, że w trakcie debaty wskazano obszar” dróg publicznych i ich oświetlenia”, jako ten, w którym nie należy szukać oszczędności, argumentując: bardzo złym stanem dróg, tym, że jest to obszar konieczny do rozwoju miasta, który ma wpływ na bezpieczeństwo mieszkańców oraz, że jakość dróg wpływa na jakość życia mieszkańców. Debatą jest przykładem otwarcia na współpracę.

Świadomość konieczności konsultowania decyzji skutkuje dialogiem w ramach określenia potrzeby, przez przygotowanie koncepcji, planowanie, realizację aż do użytkowania sieci ulicznej. Nie jest to zadanie łatwe dla żadnej ze stron dialogu. Opór po stronie zarządzających bywa przeszkodą w efektywnym zarządzaniu konfliktem. W celu usprawnienia konsultacji rządzących i rządzonych wprowadza się w Poznaniu wiele regulacji prawa lokalnego. Reforma samorządów pomocniczych – Rad Osiedli unormowana zarządzeniami prezydenta jest sprawnie wdrażana dzięki spisanim w zarządzeniach „instrukcjom”. Osiedla rozpoznają potrzeby społeczności lokalnych, przyjmują wnioski mieszkańców, oceniają je, konsultują indywidualnie wnioski na spotkaniach z mieszkańcami, rozpoznają w ZDM celowość podejmowania określonych przedsięwzięć, ich zgodność z obowiązującymi przepisami i możliwości realizacyjne, ustalają listę zadań według ich ważności dla społeczności osiedla, wnioskuje za pośrednictwem Wydziału Wspierania Jednostek Pomocniczych Miasta Poznania o ujęcie zaproponowanych zadań w planie realizacyjnym Zarządu na rok następny, podejmują uchwały o dofinansowaniu niektórych przedsięwzięć lub sfinansowaniu w całości innych, które nie znalazły się w planie finansowym Zarządu. Decydują o wydatkowaniu środków finansowych przyznanych osiedlom, ale też części środków finansowych pozostających w budżecie zarządu drogi. Zarząd Dróg Miejskich dokonuje oceny składanych wniosków, co do zasadności, zgodności z obowiązującymi przepisami, planami zagospodarowania przestrzennego i możliwości technicznych ich realizacji, dokonuje wyceny przedsięwzięcia i określa warunki finansowe realizacji, potwierdza możliwość przyjęcia zadania do planu realizacyjnego na rok następny. Zadania zgłaszane przez Osiedla to m.in. urządzenie przestrzeni ulicznej (meble miejskie, zieleń itp.). Zadania

z zakresu zarządzania ruchem dotyczące: zmiany organizacji ruchu na osiedlach, wprowadzania ograniczenia ruchu pojazdów, budowy progów spowalniających ruch, umieszczania znaków drogowych poziomych i pionowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, które inicjuje Rada Osiedla poddawane są wnikliwej analizie, co do ich zgodności z obowiązującymi przepisami prawa o ruchu drogowym i ich wpływu na stan bezpieczeństwa w danym rejonie miasta, a następnie wdrażane.

Oczywista wydaje się konieczność angażowania do dyskusji specjalistów wielu branż, autorytetów, środowisk naukowych. W zakresie zarządzania ruchem zaprasza się do współpracy środowisko naukowe związane merytorycznie ze wskazaną tematyką. Podobnie, w ramach zarządzania drogami w Poznaniu (rozumianego jako administrowanie i utrzymanie), w ramach *outsourcingu*, w 1996 r. zapoczątkowano współpracę z Instytutem Inżynierii Lądowej Politechniki Poznańskiej. Corocznie, w ramach Systemu Wspomagania Zarządzania Siecią Ulic Miasta Poznania przygotowuje się szeroki zakres danych i analiz niezbędnych do podejmowania decyzji w zakresie zarządzania. W ramach specjalistycznej współpracy prowadzone są też badania w zakresie oceny stanu technicznego sieci dróg.

Środowisko naukowe przygotowuje też narzędzia analityczne, ewidencyjne itp. Przykładem narzędzia informatycznego jest moduł zajęcia pasa drogowego pozwalający na przygotowywanie statystyk i umożliwiający wnioskowanie w ramach szerokiego horyzontu czasowego. *Outsourcing* wprowadzono w celu wyłączenia poza organizację pewnych funkcji i zasobów. W praktyce, zadano pytanie, jak skonstruować sprawny i efektywny system wspomagający zarządzanie tak ogromną materiałą? Przygotowane dane statystyczne, będące efektem prowadzenia szerokich baz danych – pozwalają m.in. rozpoznać, jak kształtuje się wykorzystanie pasa drogowego na cele inne niż transportowe. Badając horyzont czasu od 2007 do 2012 r. zauważa się przyrost zainteresowania wykorzystaniem przestrzeni ulicznej na cele inne niż transportowe. Liczba wniosków narasta corocznie od liczby bliskiej 0 w 2007 r. do 17 na dzielnicę w 2011 r. (różnie dla poszczególnych dzielnic). Interesujący jest cel zajęcia pasa drogowego: na cele promocji, sztuki ulicznej – w różnej formie, muzykowania, happeningów, umieszczania pomników, tablic, obchodów świąt – Wigilia itp., wystaw, ekspozycji, instalacji artystycznych, realizacji różnorodnych programów edukacyjnych, handlu, zawodów sportowych, koncertów, jarmarków, imprez plenerowych, imprez masowych. Zainteresowanych pojawieniem się w przestrzeni ulicznej nie zniechęca naliczana opłata, ani też wywoływane często utrudnienia w ruchu spotykające

się z głośną krytyką. Na stałe zagościły w ulicy Teatry Maltańskie, Maratony Ogólnopolskie, obchody Imienin Ulicy (Św. Marcina) itp. Analiza statystyk w zakresie zezwoleń na wykorzystanie ulicy w sposób szczególny wskazuje na konieczność ewolucji w zakresie pojmowania sieci ulicznej (a raczej jej części), jako układu o funkcjach wyłącznie transportowych w kierunku przestrzeni publicznej o funkcjach bardzo różnorodnych.

Kolejnym przykładem wsłuchania się w potrzeby mieszkańców – „sąsiadów” pasa ulicznego jest próba odchodzenia od często nieakceptowanych ekranów akustycznych będących jednym ze sposobów walki z hałasem. W świetle przepisów ogólnych zobowiązujących do walki z hałasem podjęto w Poznaniu kroki w kierunku precyzyjnego wskazania, a właściwie zobowiązania do działań w tym zakresie. Mapa akustyczna wskazała miejsca i przyczyny powstawania ponadnormatywnego hałasu [Makarewicz 2008]. „Program ochrony przed hałasem na lata 2008-2013” jako kolejny lokalny akt prawny zobligował m.in. do działań w kierunku wyciszenia nawierzchni. Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu od 1999 r. wdraża nowe technologie w zakresie nawierzchni absorbującej hałas. Do końca 2011 r. wykonano w Poznaniu 294 077 m² nawierzchni redukującej hałas. Stosowanie najnowocześniejszych technologii wynika z proekologicznej polityki miasta Poznania. Zbadano, że najbardziej dokuczliwy, odczuwalny jest hałas emitowany przez samochody i tramwaje. Ankiety wykazały, że przejawia się większą wyrozumiałość wobec hałasu emitowanego przez tramwaje niż wobec takiego samego, a nawet niższego emitowanego przez samochody i przez styk kół samochodów z nawierzchnią. O kompleksowym podejściu do problemu walki z hałasem świadczą też zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zobowiązujące administratora drogi do zastosowania najnowocześniejszych technologii w zakresie nawierzchni.

Od 2003 r. na zlecenie tutejszego Zarządu posadzono 12 tys. drzew, które są intensywnie pielęgnowane. W 2012 r. posadzonych zostało około 2 tys. drzew w pasach drogowych. Sadzenie to nastąpiło w ramach uzupełnienia miejsc po wyciętych drzewach. W zakresie śródmieścia – Starego Miasta, w najbliższych latach konieczne jest uzupełnienie drzewostanu przyulicznego. Na wskazanych ulicach nasadzone zostaną drzewa w miejscach, w których wcześniej drzewa rosły, a obecnie misy w chodnikach po drzewach są zabrukowane. Niezwykle potrzebna jest rewaloryzacja szaty roślinnej w centrum. Sadzenie drzew w ścisłej zabudowie, ze względu na liczne sieci uzbrojenia podziemnego wiąże się z koniecznością wykonania podwyższonych gazonów lub donic oraz montażem ekranów korzeniowych ogranicza-



Fot. 1. i 2. Przestrzeń uliczna przed i po rewitalizacji – przykład współpracy zarządcy drogi z właścicielem elewacji i reklamy

Źródło: Archiwum ZDM [2012].

jących przerastanie korzeni. W rejonach ścisłego centrum, na terenie Starego Miasta sadzenie drzew wymaga znacznie większych nakładów finansowych w porównaniu z wydatkami związanymi z sadzeniem drzew na terenach parkowych i terenach otwartych. Obok prawidłowego założenia zieleni wielkie znaczenie ma przygotowanie inwestycji (także w celu uniknięcia kolizji z planami rozbudowy miasta) oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu pielęgnacji. W latach 2009–2012 zastosowano innowacyjne rozwiązania w zakresie ochrony drzewostanu przed uszkodzeniami „pozimowymi – posolnymi” w postaci mat słomianych przy ulicach i turbanów na koronach młodych drzew, a także osłon, które wzbudziły powszechne zainteresowanie mieszkańców, przez co zwrócona została ich uwaga na istnienie „solnego” problemu dla drzew.

Przedsięwzięcia poprawiające stan techniczny i estetyczny przestrzeni publicznej z reguły aktywizują otoczenie do podejmowania podobnych, pozytywnych działań. Wówczas udaje się osiągnąć wspólny cel, jakim jest kompleksowa „naprawa” przestrzeni publicznej. Fot 1 i 2 pokazują, że udaje się wspólnie dbać o przestrzeń uliczną. Urządzono tu zielen, naprawiono nawierzchnię, odnowiono elewację, ale też wkomponowano powierzchnię reklamową.

Kolejnym działaniem wspólnym: rządzących i rządzonych jest sukcesywne wprowadzanie Strefy TEMPO 30. Jest to obraz realizacji funkcji pozatransportowych, ponieważ prowadzi do ograniczeń w ruchu pojazdów, redukcji prędkości. Jednocześnie jednak upłynnia go oraz ułatwia ruch pieszym i rowe-

rzystom. Za pomocą odpowiedniego kształtowania drogi i jej otoczenia można zapobiegać wypadkom i innym uciążliwościom przez fizyczne uniemożliwienie jazdy z niedozwoloną prędkością oraz eliminację niepożądanego ruchu tranzytowego, a co za tym idzie eliminację pewnych, pozamiejskich funkcji sieci ulicznej (oczywiście w obszarach, czy też na drogach, które z założenia nie mają tej funkcji pełnić). Przebudowa i modernizacja odcinków dróg samorządowych na obszarze zurbanizowanym w celu zapewnienia bezpiecznej prędkości ruchu pojazdów oraz zmniejszenia uciążliwości transportu ma na celu: funkcjonalną hierarchizację układu drogowo-ulicznego, ustanawianie stref prędkości, wprowadzanie środków uspokojenia ruchu oraz poprawę jakości i estetyki przestrzeni publicznej. W dalszej kolejności niższa prędkość jazdy powoduje mniejszy hałas i redukuje emisje groźnych dla środowiska gazów [Program... 2008, s. 2]. Zastosowano tradycyjne narzędzia: wyniesione skrzyżowania, nowe, wyniesione przejścia dla pieszych, zawężenia jezdni itp. Realizacja strefy jest wspólną inicjatywą Radnych Miejskich, Radnych Osiedlowych i drogowych służb miejskich.

Istotnym źródłem informacji w zakresie wykorzystania przestrzeni ulicznej do realizacji jej funkcji jest badanie podaży i popytu na miejsca parkingowe na drogach publicznych w mieście. Ogólna liczba miejsc w strefie wynosi 9236, poza strefą 8670. Ogółem w całym badanym obszarze wynosi 17 906 (poza obszarami peryferyjnymi). Napełnienie w poszczególnych strefach kształtuje się następująco: strefa A – centralna 82,2% (w godzinach maksymalnego napełnienia – 12.00-13.00), strefa B – 72,7% (w godzinach maksymalnego napełnienia – 10.00-11.00) i strefa C (w godzinach maksymalnego napełnienia – 13.00-14.00) 41,7%. Średnie napełnienie – 77,3% spełnia kryterium założone w uchwale rady miasta o wymaganych wolnych, dostępnych miejscach parkingowych [Badanie... 2012]. Napełnienie badanego obszaru rozkłada się bardzo różnie w czasie. Rozpoczęto badanie tego zróżnicowania, aby stworzyć podwaliny też dotyczących wykorzystania i funkcji sieci ulicznej w wyodrębnionych obszarach. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania w soboty, w godzinach od 8.00 do 14.00 skutkuje napełnieniem oscylującym wokół 80,0-81,4% w strefie centralnej. Strefa B osiągnęła nawet 90,4% w godzinach od 11.00 do 12.00. W strefie C – najbardziej oddalonej od centrum miasta jest to napełnienie znacznie niższe od napełnienia od poniedziałku do piątku. Jakie wnioski nasuwają się na wstępie? Zachowano założony procent wolnych miejsc, z jednoczesnym, obserwowalnym wzrostem napełnienia w godzinach od 11.00 do 12.00 (a nawet do 14.00). Sytuacja ta może sugerować związek z godzinami otwarcia sklepów, funkcjonowania urzędów,

uczelnii itp. Może to być wskazówką do analiz celów podróży komunikacją samochodową, analizy potrzeb i celów wykorzystywania przestrzeni publicznej oraz analizy do celów promowania transportu publicznego. Szczegółowość badań pozwala na wyodrębnienie (w czasie i przestrzeni) postojów niezgodnych z przepisami, postojów na podstawie identyfikatorów (dla mieszkańców obszarów), postojów opłaconych internetowo, w parkomatach itd. Liczba identyfikatorów dla mieszkańców poszczególnych obszarów w stosunku do miejsc postojowych ogólnodostępnych w godzinach maksymalnej akumulacji wynosi dla strefy A i B ok. 40%, natomiast dla strefy C tylko 3%. Dane te sugerują, że w strefach centralnych istnieje duże zapotrzebowanie na udostępnienie przestrzeni ulicznej do celów parkowania mieszkańców. Dlatego też konieczne jest, aby pilnie wdrażać politykę parkingową miasta zakładającą m.in. budowę parkingów podziemnych. Pozwoli to na uwolnienie przestrzeni publicznej, jaką jest ulica od zatłoczenia parkującymi pojazdami. Badania opinii publicznej wykazały, że efekty rozszerzania strefy płatnego parkowania są pozytywnie oceniane i kolejne etapy są wręcz oczekiwane. Pamiętać jednak należy, że wprowadzenie strefy musi (zgodnie z postulatami mieszkańców, Rad Osiedli i innych zorganizowanych społeczności) iść w parze z poprawą stanu technicznego infrastruktury, poprawą walorów środowiskowych (np. zieleni) oraz poprawą walorów estetycznych ulicy, jako przestrzeni publicznej, czyli dobra publicznego.

Wnioski

Można dziś, wspólnym głosem: rządzących i rządzonych podjąć próbę redefinicji drogi miejskiej – ulicy – ku przestrzeni publicznej. Pamiętać jednak należy o obszarowości. Nie sieć podlega redefinicji, ale wyodrębnione ulice w obszarach, lub obszary (wymagana dalsza analiza). Sieć ulic miejskich, jako bardzo ważny element organizmu miejskiego musi podlegać nieustannie badaniom i analizom – po to, aby nadążano za ewolucją potrzeb, z jednoczesnym konsultowaniem problemów z tym, dla którego funkcjonuje ulica – z jej użytkownikiem.

Badanie tego zagadnienia wymaga zdefiniowania funkcji sieci ulicznej, jako przestrzeni publicznej. Zaproponowana typologia funkcji wskazuje na ich złożoność oraz dynamiczny wzrost potrzeb użytkowników dróg. Obserwacje zjawisk zachodzących w przestrzeni ulicznej wskazują na wzrost złożoności funkcji sieci dróg miejskich. Pełni ona wiele funkcji, których właściwa, efektywna realizacja warunkuje zrównoważony rozwój miasta.

Literatura

- Badanie napełnienia w strefie płatnego parkowania w Poznaniu – obszar Centrum, Jeżyce, Grunwald, Wilda – okres wiosenny.* Pracownia Inżynierii Komunikacyjnej, 2012, Poznań.
- Bolimowska K., 2004, *Analiza strategiczna możliwości efektywnego zarządzania pasem drogowym.* Studium podyplomowe AE, Wydział Ekonomii, Poznań.
- Domański R., 2006, *Gospodarka przestrzenna: podstawy teoretyczne.* Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Grabowski W., Bolimowska K. (red), 2009, *Zastosowanie nawierzchni redukujących hałas w mieście Poznaniu. Nowoczesne technologie w budownictwie drogowym.* Wyd. na rzecz rozwoju Politechniki Poznańskiej, Wyd. KMB DRUK, Poznań.
- Karta przestrzeni publicznej,* 2009, III Kongres Urbanistyki Polskiej, Poznań.
- Konsultacje społeczne budżetu miasta Poznania na rok 2012,* TNS Pentor, 2011, Poznań.
- Kowalski B., 2010, *Ulice to też drogi.* „Polskie drogi”, listopad.
- Makarewicz R., 2008, *Mapa akustyczna miasta Poznania wraz z programem ochrony środowiska przed hałasem. Etap II: Program ochrony przed hałasem.* Centrum Badań Akustycznych, Fundacja UAM, Poznań.
- Parysek J., 2007, *Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej.* Wyd. Naukowe UAM, Poznań.
- Program uspokojenia ruchu dofinansowania z kredytu europejskiego banku inwestycyjnego. Założenia programu,* Ministerstwo Infrastruktury, 2008, Warszawa.
- Sprawozdanie z badań hałasu nawierzchni drogowych przeprowadzonych, 8-9.05.2008 r. w Poznaniu, Wrocławiu i okolicach Gniezna,* Politechnika Gdańska, Wydział Mechaniczny, Katedra Pojazdów i Maszyn Roboczych, 2008, Gdańsk.
- Ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,* Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60.