

Rynki, place i deptaki – jakość inwestycji w przestrzeni publicznej po 2015 roku

Aleksandra Mróz
Paweł Pistelok
Piotr Salata-Kochanowski



INSTYTUT ROZWOJU MIAST I REGIONÓW

Warszawa – Kraków 2023

Mróz A., Pistelok P., Salata-Kochanowski P., 2023, *Rynki, place i deptaki – jakość inwestycji w przestrzeni publicznej po 2015 roku*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków. <https://doi.org/10.51733/opm.2023.10>



Licencja Creative Commons – Uznanie autorstwa
– Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych 3.0 Polska

ISBN: 978-83-67231-44-2

Autorzy raportu:

Aleksandra Mróz <https://orcid.org/0000-0002-2821-0662>

dr Paweł Pistelok <https://orcid.org/0000-0003-4428-3818>

Piotr Salata-Kochanowski <https://orcid.org/0000-0001-6972-8620>

Redaktor cyklu *Kształtowanie przestrzeni*: **Łukasz Sykała**

Koordynator badań: **dr Paweł Pistelok**

Gromadzenie i kodowanie danych ilościowych (standardy tworzenia przestrzeni publicznych): **Patryk Olesiński**

W pracach nad koncepcją udział wzięli: **dr Karol Janas, Łukasz Sykała, dr Wojciech Jarczewski**

Opiniowanie i konsultacje: **Katarzyna Spadło**, Centrum Doradztwa Rewitalizacyjnego IRMiR

Recenzja: **dr hab. Krzysztof Bierwaczonek, prof. uś**

Graficzne opracowanie rycin: **Agnieszka Gajda, Aleksandra Mróz**

Fotografia na okładce: **Piotr Salata-Kochanowski**

(Fotografie w tomie pochodzą z archiwum autorów)

Redakcja techniczna: **Krzysztof Winiarski**

Korekta, projekt typograficzny, skład i łamanie: **Michał Kabziński**, Agencja Wydawnicza PAJ-Press SC

Instytut Rozwoju Miast i Regionów
ul. Targowa 45, 03-728 Warszawa
www.irmir.pl

Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR
www.obserwatorium.miasta.pl

© Copyright by Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków 2023

Raport został zrealizowany w ramach projektu: Obserwatorium Polityki Miejskiej jako podstawa do kształtowania zrównoważonej polityki miejskiej w Polsce w oparciu o wiedzę, finansowanego w 85% z Funduszy Europejskich Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna i w 15% z budżetu państwa.



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



SPIS TREŚCI

Spis skrótów i akronimów	/ 5
WPROWADZENIE	/ 6
Raport w punktach	/ 8
Kluczowe wnioski	/ 9
Najważniejsze rekomendacje	/ 10
1. PROGRAMY REWITALIZACJI W KONTEKŚCIE ZWIĄZKÓW Z PRZESTRZENIĄ PUBLICZNĄ	/ 12
Przestrzeń publiczna w programach rewitalizacji badanych miast	/ 12
Podsumowanie: jaka przestrzeń publiczna?	/ 14
2. STANDARDY LUB WYTYCZNE W ZAKRESIE KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W POLSKICH MIASTACH: IDENTYFIKACJA	/ 16
3. STANDARDY I PROGRAMY REWITALIZACJI W KONTEKŚCIE KRYTERIÓW DLA BADANIA EMPIRYCZNEGO	/ 20
Oświetlenie	/ 20
Przeszkody	/ 20
Kolizje	/ 21
Nawierzchnia	/ 22
Szerokość przestrzeni pieszych	/ 22
Dostępność transportowa	/ 23
Zieleń	/ 25
Mała architektura	/ 26
Projektowanie uniwersalne	/ 27
4. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA W BADANIACH WŁASNYCH	/ 28
Analiza przestrzeni – wizyty studyjne (inwentaryzacja)	/ 28
Wyzwania kształtowania przestrzeni publicznych z perspektywy samorządowców	/ 34
Uwagi końcowe	/ 35
5. REKOMENDACJE. PRZEPIS NA PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ	/ 37
Słowniczek	/ 41
ANEKS METODYCZNY	/ 43
Metody, techniki i narzędzia badawcze	/ 44
Realizacja badania	/ 45
Zastrzeżenia	/ 48
Informacja o wkładzie autorskim	/ 49
Podziękowania	/ 49

LITERATURA / 50

Akty prawne / 51

Źródła internetowe i inne / 51

SPIS TABEL I RYCIN / 52

ZAŁĄCZNIK 1. BADANE MIASTA, ICH PRZESTRZENIE ORAZ POWIĄZANE DOKUMENTY / 53

ZAŁĄCZNIK 2. STANDARDY I MPZP Z WYTYCZNYMI / 56

ZAŁĄCZNIK 3. BADANE PROGRAMY REWITALIZACJI / 58

ZAŁĄCZNIK 4. ZAWARTOŚĆ MATRYCY OCENY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH / 60

ZAŁĄCZNIK 5. MATRYCA OCENY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH / 62

ZAŁĄCZNIK 6. ŹRÓDŁA POMOCNE PRZY OPRACOWANIU MATRYCY / 64

**ZAŁĄCZNIK 7. CHARAKTERYSTYKA PROGRAMÓW REWITALIZACJI W KONTEKŚCIE JAKOŚCI
PRZESTRZENI PUBLICZNYCH: CZĘSTOŚCI / 68**

**ZAŁĄCZNIK 8. DYSPOZYCJE DO WYWIADU Z PRZEDSTAWICIELAMI SAMORZĄDÓW
(PRZYKŁAD) / 71**

ZAŁĄCZNIK 9. LISTA PYTAŃ SKIEROWANYCH DO MIAST / 72

Spis skrótów i akronimów

- FON** – Fakturowe Oznaczenia Nawierzchniowe
- GPR** – gminny program rewitalizacji
- LPR** – lokalny program rewitalizacji
- MPZP** – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
- NGO** – ang. *non-governmental organisation* (organizacja pozarządowa działająca na rzecz wybranego interesu, niemająca na celu osiągnięcia zysku)
- ONZ** – Organizacja Narodów Zjednoczonych
- PP** – przestrzeń publiczna
- PR** – program rewitalizacji
- SUIKZP** – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
- TGSI** – ang. *Tactile Ground Surface Indicators* (dotykowe lub fakturowe oznaczenia wspomagające poruszanie się osób niewidomych i słabowidzących)

WPROWADZENIE

Problematyka przestrzeni publicznych jest obecna w dyskursie wielu dyscyplin naukowych: architektury, urbanistyki, geografii czy socjologii. Jedne z nich akcentują perspektywę organizacyjną i techniczną, to, w jaki sposób projektowane są ulice i place, inne zaś większą wagę przywiązują do ich funkcjonowania, społecznej percepcji i postaw wobec nich. Ostatnio też – w kontekście „betonowania” rynków i placów miejskich (Mencwel 2020) – coraz więcej mówi się o przestrzeni publicznej w publicystyce. Na nowo rozgorzała dyskusja, w której praktycy, aktywiści i eksperci z różnych dziedzin zastanawiają się, jak powinna wyglądać dobra przestrzeń publiczna i co powinna oferować mieszkańcom.

Według jednej z wielu definicji przestrzeni publicznej jest ona szeroko pojętym „środowiskiem” (naturalnym lub nie), do którego ludzie mają wolny dostęp (Carmona, de Magalhães, Hammond 2008: 8). Proponenci takiego ujęcia zwracają jednak uwagę, że wolny dostęp nie oznacza zupełnego braku ograniczeń, co wskazuje na aspekt zarządzania przestrzenią (*management dimension* pojawia się już w tytule ich publikacji). W polskim systemie prawnym znajduje on swoje miejsce w *Ustawie o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.*, a konkretnie w jej art. 7, który mówi o obowiązku zaspokajania potrzeb mieszkańców, między innymi w kontekście bezpieczeństwa i porządku publicznego. Stąd wynikają również zarządcze obowiązki władz wobec przestrzeni publicznych. Ich tworzeniem zainteresowane są zaś takie dyscypliny jak architektura czy urbanistyka.

Skoro przestrzeń publiczna jest – no właśnie – publiczna, to obok jej wymiaru fizyczno-infrastrukturalnego pojawia się wymiar społeczny, leżący zresztą u samych podstaw procesu jej wytwarzania (Jałowiecki 2010). Ujawnia się on także w percepcji i waloryzacji (Libura 1990) oraz we wzorach korzystania z tejże przez mieszkańców i wszystkich innych, którym miasto jest do czegoś potrzebne. Lyn H. Lofland uważa, że możliwość spotkania „innych”, choćby tylko kategoryalnie nam znanych, jest kwintesencją miejskiej przestrzeni publicznej (2007 [1998]). To samo w sobie powoduje, że (jak uważają socjologowie) przestrzeń nabiera społecznych sensów i znaczeń. W najpełniejszym chyba w polskiej literaturze przedmiotu opracowaniu poświęconym społecznemu wymiarowi przestrzeni publicznych K. Bierwiaczonek (2016: 219–227) wyróżnia za powoływaną literaturą następujące kategorie ich znaczeń¹:

- **funkcjonalne** – związane z tym, do czego przestrzeń publiczna na co dzień „służy” (np. handel, usługa, miejsca symboliczne, rekreacja);
- **interakcyjne** – skoro przestrzeń publiczna umożliwia spotkanie „innych” (Lofland 2007 [1998]), to posiada ona potencjał generowania interakcji społecznych;
- **symboliczne, aksjologiczne i tożsamościowe** – to grupa znaczeń odwołująca się do tradycji kulturalistycznej w badaniach miasta (Znaniński 1922, 1984; Wallis 1990), związana wartościami, historią i elementami identyfikacji z miejscem oraz jego doświadczeniem, a także z procesem społecznego wytwarzania przestrzeni (Jałowiecki 2010);
- **obywatelskie** – odwołujące się do polityczności miejsca i publicznego wymiaru działań w nim podejmowanych. Za J. Butler (2017) można powiedzieć, że już samo pojawienie się wśród „innych” może stanowić polityczną deklarację, a zatem w przestrzeni publicznej, rozumianej

1 Charakterystyka znaczeń po części za cytowanym autorem, po części zawierająca omówienie własne (przyp. aut.)

jako fizyczne miejsce w mieście, dochodzi do urealniania działań, które rodzą się w sferze publicznej, sferze dyskursu.

Zatem w refleksji nad pojęciem przestrzeni publicznej można wyróżnić kierunki „twarde”, zainteresowane tym, jak kształtować przestrzeń, oraz kierunki „miękkie”, zorientowane na społeczne wymiary (i konsekwencje) korzystania z infrastruktury. W odniesieniu do sfery praktyki badawczej prowokuje to dylemat: czy badać „jak jest”, czy też „jak ludzie sądzą, że jest” (a przynajmniej jak w stawianiu problemu badawczego wyważyć te sprawy). Wynika on już z samego dualizmu przestrzeni publicznej jako kategorii, która może być rozumiana zarówno przez pryzmat infrastruktury, jak i toczącego się w niej życia społecznego.

W niniejszym raporcie nie rozstrzygamy tego dylematu, skupiamy się bardziej na kontekście infrastrukturalnym. Uznaliśmy jednak, że dysponujemy tak źródłami, jak i środkami do tego, by przynajmniej w odniesieniu do precyzyjnie zarysowanego obszaru badawczego opowiedzieć o kształtowaniu przestrzeni publicznej i przy interpretacji wniosków nie stracić kontekstu społecznego. Chcieliśmy też poznać perspektywę samorządowców i innych urzędników, którzy przygotowują założenia inwestycji bądź pilnują ich realizacji zgodnie z duchem miejsca (np. konserwatorów zabytków).

Nim to jednak uczyniliśmy, wyszliśmy od zbadania, jakie cechy przestrzeni publicznych są uznawane za kluczowe w świetle podstawowych dokumentów, które to pojęcie określają (w kontekście tego raportu), czyli od standardów (ponieważ chcieliśmy sprawdzić te przestrzenie empirycznie) oraz programów rewitalizacji (bo rewitalizacja stanowiła klucz do przyjęcia perspektywy czasowej i doboru inwestycji do badania). Dzięki temu uzyskaliśmy spójność deklaracji zawartych w dokumentach i praktyki ocenianej na podstawie badania empirycznego.

Jak wspomniano, działań tych nie podejmowaliśmy bez związku z pojęciem przestrzeni publicznej obecnym na gruncie nauk społecznych (które są „naturalnym środowiskiem” autorów). Rezultatem tego podejścia jest autorska matryca oceny przestrzeni publicznych (Zał. 5), uwzględniająca kluczowe elementy i wskaźniki składające się na dostępną, bezpieczną i funkcjonalną przestrzeń publiczną.

Gdyby jeszcze chcieć osadzić problematykę przestrzeni publicznej w nowej Krajowej Polityce Miejskiej 2030, należałoby ją umieścić w ramach wyzwania I: dbałość o ład przestrzenny i estetyczny (MFIPR 2022: 28–38). Choć jego istota jest związana z problemami dotyczącymi właściwego planowania i zagospodarowania przestrzennego (w kontekście zagadnień spójności przestrzennej i społecznej), to jednak dokument zwraca też uwagę na „wzmocnienie priorytetu dla wysokiej jakości przestrzeni publicznych” (MFIPR 2022: 35). Wyzwanie to wpisuje się w największym stopniu w cele miasta kompaktowego, produktywnego i dostępnego (MFIPR 2022: 26). Wnioski i rekomendacje sformułowane w naszym raporcie na podstawie rozmów z miejskimi urzędnikami oddają to, co pojawiło się niedawno w nowej Krajowej Polityce Miejskiej – mianowicie, że to konkurs urbanistyczno-architektoniczny winien być podstawową ścieżką realizacji inwestycji, ponieważ pozwoli on zachować oryginalność projektu oraz zgodność z jego kontekstem (MFIPR 2022: 35).

Aleksandra Mróz
Paweł Pistelok
Piotr Salata-Kochanowski

Raport w punktach

- Cele badawcze niniejszego opracowania to: 1) identyfikacja standardów tworzenia przestrzeni publicznych w miastach; 2) ocena jakości inwestycji lokalizowanych w przestrzeniach centralnych i śródmiejskich (na obszarach rewitalizacji); 3) scharakteryzowanie wybranych dokumentów z badanych miast pod kątem odniesień do jakości przestrzeni publicznej; 4) zaproponowanie optymalnej drogi realizacji inwestycji, której rezultatem będzie przestrzeń publiczna wysokiej jakości.
- Na nasze zapytanie o dokumenty wyznaczające standardy tworzenia przestrzeni publicznych odpowiedziało ponad 95% badanych miast. Z tego jednak niemal wszystkie miasta bądź nie przyjęły standardów, o które pytaliśmy, bądź odpowiadały niezgodnie z zadaniem pytaniem. Finalnie można powiedzieć, że jedynie 22 miasta (3,9% ogółu) tego rodzaju dokumenty (które nie są obowiązkowe) zadeklarowało. Niektóre z nich to dokumenty metropolitalne, zatem najpewniej rzeczywista liczba miast, w których standardy funkcjonują, jest większa.
- Z wizytami studyjnymi wybraliśmy się w sumie do 14 miast, w których po 2015 r. na obszarze rewitalizacji zrealizowano inwestycję ukierunkowaną na przestrzeń publiczną. Spośród nich 7 posiadało standardy, a kolejne 7 nie (zgodnie z udzieloną na zapytanie odpowiedzią oraz uzupełnieniem w trybie wtórnej weryfikacji).
- Ocena badanych przestrzeni publicznych w obu grupach miast nie ujawnia istotnych różnic, jeśli chodzi o ich jakość w świetle przygotowanego przez nas narzędzia. Nieznacznie lepiej wypadają badane przestrzenie w miastach, które nie przyjęły standardów. Miasta bez standardów średnio uzyskały 19,9 punktów, a te ze standardami 19,3 na 24 możliwe.
- Wśród badanych przypadków z miast posiadających standardy znajdziemy przestrzenie, które zebrały najmniej punktów (13,5 na 24 możliwe we Wrocławiu), spośród tych z miast bez standardów znajdziemy na przykład inwestycje w przestrzeniach publicznych ze Słupska czy Katowic, które zostały ocenione na aż 22 punkty.
- Świadome i dobrze zaplanowane prace mające na celu stworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznej wymagają udziału wszystkich uczestników – nie tylko w formie klasycznej partycypacji społecznej, ale przede wszystkim obecności w całym procesie projektowym i wykonawczym kluczowych aktorów instytucjonalnych.
- Oceniając jakość przestrzeni publicznej, należy wziąć pod uwagę nie tylko występowanie (lub nie) badanych cech, ale także pełnione przez nią funkcje, które wynikają z położenia w układzie sąsiadujących przestrzeni publicznych.
- Ważne miejsce w dyskursie publicystycznym i eksperckim zajmuje dziś problem „betonozy” (Mencwel 2020). Nie pytaliśmy o niego bezpośrednio w badaniach, ale był on wielokrotnie przywoływany w rozmowach – samorządowcy sami czuli potrzebę poruszenia tego tematu, jakby wyprzedzająco ustosunkowując się do zarzutów, które z naszej strony wcale nie padały.
- W tym kontekście trzeba zwrócić uwagę na wciąż nierozwiązane kwestie związane z infrastrukturą podziemną. Często właśnie nierozpoznana sytuacja sieci należących do różnych gestorów podawana była jako powód uniemożliwiający wykonanie nasadzeń na obszarze nowej inwestycji. Kolejnymi są nastroje społeczne oraz funkcja obszaru – w miastach mniejszych lub średniej wielkości wciąż pokutuje przekonanie, że zamknięcie obszaru dla ruchu kołowego czy zaplanowanie nasadzeń utrudniających go odbije się negatywnie na przedsiębiorcach, którzy prowadzą swoje punkty handlowo-usługowe na obszarze nowych inwestycji.
- „Długi rozbieg” i odpowiednie rozłożenie w czasie etapów wstępnych może pomóc także w przypadku wspomnianej wyżej nierozpoznanej sytuacji w zakresie uzbrojenia podziemnego.
- Przestrzeń publiczna w badanych dokumentach definiowana jest jako obszar bezpieczny i dostępny (w tym dla osób z niepełnosprawnościami), będący przestrzenią integracji i wysokiej

jakości życia, uwzględniający również wartości estetyczne i kulturowe będące składnikiem tożsamości miejsca.

- Miasta co do zasady kształtują przestrzenie przyjazne pieszym i osobom z niepełnosprawnościami – mowa o równej i odróżnialnej pod względem funkcji nawierzchni oraz elementach służących osobom z wadami wzroku (takich jak prowadnice czy obniżone krawężniki przy przejściach dla pieszych).
- Niemniej, jeśli idzie o (nieobowiązkowe) standardy realizacji przestrzeni publicznych, znaczna większość miast takich dokumentów nie przyjmuje.
- Fakt posiadania standardów nie współwystępuje z wyższą oceną badanych inwestycji w przestrzeni publicznej – w porównaniu z miastami, które takich standardów nie zadeklarowały.

Kluczowe wnioski

1. Zdecydowana większość badanych miast nie posiada standardów lub wytycznych dotyczących kształtowania przestrzeni publicznych. Dokumenty tego rodzaju (niektóre z nich obejmują więcej niż jedną gminę) zadeklarowały tylko 22 miasta na 557, które odpowiedziały na zapytanie.
2. Przestrzeń publiczna w programach rewitalizacji badanych miast definiowana jest przez odniesienie do takich kategorii jak zieleni, estetyka i bezpieczeństwo. Dostrzega się w nich także znaczenie przestrzeni sąsiedzkich.
3. W świetle analizowanych programów rewitalizacji wysokiej jakości przestrzeń publiczna jest ważną składową procesy, ponieważ kształtuje tożsamość miejsca i ułatwia pozytywną identyfikację z nim, pozwala zachować/wyeksponować elementy lokalnego dziedzictwa kulturowego, może nawet przyciągać nie tylko okolicznych mieszkańców, ale i osoby z zewnątrz.
4. W standardach kształtowania przestrzeni publicznych badanych miast zaleca się przede wszystkim wyprawdanie ruchu samochodowego z centrów oraz uspokojenie go (strefy „Tempo 30” i strefy zamieszkania).
5. Wytyczne lub standardy tworzenia przestrzeni publicznych w badanych miastach z reguły uwzględniają rolę zieleni. Zaleca się sadzenie drzew możliwie dojrzałych, które zapewniają znacznie więcej korzyści dla ekosystemu niż młode i małe drzewa. Z obserwacji z wizyt studyjnych wynika jednak, że częściej w ramach nowych inwestycji sadi się drzewa młode, niedające jeszcze cienia.
6. Ustalono, że jakość badanych inwestycji w miastach – tych, które zadeklarowały przyjęcie standardów i tych, które tego nie zrobiły – jest zbliżona, lecz na korzyść miast, które standardów nie mają. Przyjęcie przez samorząd standardów kształtowania przestrzeni publicznych nie jest ani gwarantem, ani jedynym sposobem uzyskania dobrej jakości inwestycji. Większe znaczenie (choć to wymaga badań na szerszej zbiorowości) zdaje się mieć raczej tryb przygotowania inwestycji. Przestrzenie przygotowane na podstawie projektów pochodzących z konkursów urbanistyczno-architektonicznych uzyskały średnio wyższą ocenę niż te, które powstały w trybie standardowej procedury przetargowej.
7. Średnia ocena inwestycji wynikających z gminnych programów rewitalizacji (GPR) jest nieznacznie wyższa niż tych, które wynikały z lokalnych programów rewitalizacji (LPR), co dowodzi słuszności obecnej w literaturze obserwacji o lepszym przygotowaniu merytorycznym projektów w GPR.
8. Najistotniejsza w projektowaniu inwestycji w przestrzeni publicznej jest identyfikacja potrzeb interesariuszy oraz świadomość funkcji, jaką pełni w szerszym kontekście dana przestrzeń.

9. Największe trudności przy realizacji inwestycji w przestrzeni publicznej dotyczą:
 - a) infrastruktury technicznej, która jest błędnie i/lub niekompletnie przedstawiona w dokumentacji, co utrudnia, a niekiedy uniemożliwia realizację projektu zgodnie z pierwotnymi założeniami/oczekiwaniem;
 - b) sprostania wytycznym konserwatora i pogodzenia ich ze współczesnymi potrzebami i wymogami kształtowania przestrzeni, np. w zakresie zieleni miejskiej;
 - c) dialogu z mieszkańcami – brak konsultacji projektu z mieszkańcami lub ograniczony ich zakres, a także prowadzenie ich na etapie realizacji lub po oddaniu inwestycji do użytku, gdy wprowadzanie zmian jest istotnie utrudnione lub niemożliwe, skutkuje często wzrostem liczby głosów krytycznych.
10. „Betonoza” to pewnego rodzaju skutek uboczny napięć pomiędzy możliwościami i chęciami samorządu a oczekiwaniami mieszkańców co do przeznaczenia przestrzeni i jej funkcji.
11. Bardzo często brak decyzji o wykonaniu nowych nasadzeń samorządowcy tłumaczyli: 1) infrastrukturą podziemną, 2) decyzją konserwatora zabytków, 3) docelowym przeznaczeniem przestrzeni publicznej (jako miejsca organizowania imprez).
12. Ogólnym problemem przy realizacji inwestycji są ramy czasowe projektów, skutkujące pośpiechem i wydawaniem funduszy, by tylko nie przepały.
13. Znacznie lepiej jest, kiedy projekt ma szansę przeczekać „w szufladzie”, co daje zarządom miast czas na zastanowienie się, czy naprawdę odpowiada on potrzebom obszaru. W tym przypadku kolejnym walorem jest szansa doprecyzowania oczekiwań pod adresem projektanta, na przykład w zakresie jakości materiałów.

Najważniejsze rekomendacje

1. Kluczowe jest rozpoznanie wszystkich interesariuszy, nie tylko w kontekście partycypacji społecznej, ale przede wszystkim w celu odpowiedniej koordynacji wykonania różnych inwestycji w jednej przestrzeni.
2. Niezmiernie ważne jest, by koncepcja nowej przestrzeni publicznej rodziła się w gronie przedstawicieli samorządu (urzędu miasta, miejskich jednostek organizacyjnych, konserwatora zabytków), trzeciego sektora (NGO, ruchów miejskich) oraz ciał doradczych (np. rady ds. osób niepełnosprawnych, rady dostępności) – zarówno na etapie projektowym, jak i realizacji.
3. Przykładem działania, które można w tym celu zastosować, jest wykorzystanie prototypowania urbanistycznego, a przede wszystkim zorganizowanie warsztatów urbanistyczno-architektonicznych, dzięki którym – inaczej niż w drodze prostego przetargu – przygotowaniu inwestycji poświęci się wystarczająco dużo czasu. Wówczas pojawi się szansa na przygotowanie projektu, który będzie pasował do kontekstu i realnie odpowiadał na potrzeby użytkowników związane z danym obszarem albo wynikające z jego charakteru.
4. Należy stworzyć zespół roboczy, który zajmie się wszystkimi aspektami tworzenia przestrzeni, łącznie z odpowiednim jej osadzeniem w kontekście historycznym, zaangażowaniem interesariuszy i zbadaniem ich oczekiwań. Dotyczy to przede wszystkim kluczowych i śródmiejskich przestrzeni publicznych. Rezultatem powinien być zestaw wyjściowych założeń, które określą kształt i zakładane funkcje nowej przestrzeni. Niemniej nowej przestrzeni publicznej nie należy konsultować „na sucho” – lepiej przedstawić kilka wariantów, na przykład z wykorzystaniem techniki prototypowania urbanistycznego.
5. Prosta procedura przetargowa nie powinna być główną ścieżką realizacji inwestycji o charakterze reprezentacyjnym czy lokalizowanych w kluczowych dla miasta przestrzeniach publicz-

nych. Należy rozważyć poprzedzenie jej dialogiem inwestorskim lub zastąpienie konkursem urbanistyczno-architektonicznym, który pozwoli na wypracowanie najlepszego możliwego wariantu przestrzeni.

6. Na poziomie centralnym powinien zostać przeprowadzony przegląd najlepszych praktyk z zakresu kształtowania centralnych przestrzeni publicznych miasta, na podstawie których przygotowany zostanie swego rodzaju krajowy standard postępowania przy przygotowywaniu inwestycji służących kreacji najbardziej reprezentacyjnych przestrzeni miejskich. Taki standard powinien zostać przygotowany z uwzględnieniem różnego rodzaju przestrzeni miejskich, by możliwe było odniesienie się do nich przy jak największej liczbie różnego typu projektów. Pilotażowo można zobowiązać samorządy do stosowania ich przy realizacji inwestycji finansowanych ze środków państwowych i unijnych oraz wykazania ich stosowania.
7. Samorządom rekomendujemy przyjmowanie standardów lub wytycznych dotyczących kształtowania kluczowych i reprezentacyjnych przestrzeni publicznych – przynajmniej w formie wewnętrznego dokumentu, który powinien być uwzględniony w procedurach postępowania przy przygotowaniu inwestycji. Punktem odniesienia dla określania miejsca nowej inwestycji w istniejącej przestrzeni publicznej – jeśli mowa o inwestycji na obszarze rewitalizacji – powinien być aktualny program rewitalizacji, bowiem dokumenty te również formułują pewne tezy co do oczekiwanej charakterystyki przestrzeni. Pomoże to w uspoźnieniu działań urzędu oraz będzie stanowić punkt odniesienia przy audycie lub nadzorze inwestorskim. Standardy powinny stanowić swego rodzaju bazę wskazówek, z których będzie można czerpać, formułując chociażby opis przedmiotu zamówienia czy wytyczne konkursu urbanistyczno-architektonicznego.

1. PROGRAMY REWITALIZACJI W KONTEKŚCIE ZWIĄZKÓW Z PRZESTRZENIĄ PUBLICZNĄ²

Gminne lub lokalne programy rewitalizacji mają określoną strukturę, w której, poza diagnozą, jednym z najważniejszych elementów jest określenie wizji obszaru po przeprowadzeniu działań rewitalizacyjnych i postawienie celu strategicznego całego procesu.

Podstawą dla tego rozdziału była analiza gminnych i lokalnych programów rewitalizacji z miast, do których wybrano się z wizytami w celu analizy wybranych przestrzeni publicznych w terenie. Ponieważ analizujemy tu przestrzeń publiczną wykreowaną lub modernizowaną na drodze inwestycji zlokalizowanych na obszarach rewitalizacji, rozpoczynamy od analizy dokumentów związanych z rewitalizacją – lecz pod kątem tego, jak definiuje się w nich przestrzeń publiczną i w jakich kontekstach pojęcie to występuje.

Przestrzeń publiczna w programach rewitalizacji badanych miast

Analizowane dokumenty definiują przestrzeń publiczną przede wszystkim poprzez estetykę, zieleni oraz bezpieczeństwo (zapewniane przede wszystkim przez odpowiednie doświetlenie) i dostępność – szczególnie w kontekście usuwania barier architektonicznych. Przestrzeń publiczna powinna również zachowywać walory architektoniczne, ze szczególnym uwzględnieniem elementów małej architektury (czyli np. mebli miejskich). W przypadku pięciu miast znaleźliśmy istotne odniesienia do przestrzeni na poziomie wizji obszaru rewitalizacji – przede wszystkim w kontekście jej jakości i estetyki. Kolejne miasta (cztery ośrodki) podkreślały w tym kontekście znaczenie komunikacji – w sensie dostępności transportowej oraz informacji.

Zakłada się, że jeśli się zadba o powyższe wartości, przestrzeń miejska stanie się podstawą integracji mieszkańców i miejscem rekreacji. Przewidziano tu również rolę zabytków, budujących tożsamość kulturową. Wreszcie, odpowiednio zadbaną przestrzeń publiczną będzie dla mieszkańców powodem do dumy – w programach wspomina się o przestrzeniach prestiżu, reprezentacji oraz potrzebie budowaniu wizerunku miasta.

W dyskusji o przestrzeniach publicznych nie można pominąć wątku przestrzeni półpublicznych, w programach rewitalizacji związanych z tzw. kwartałami i otoczeniem podwórek jako miejscami sprzyjającymi tworzeniu więzi społecznych³. Na ten wymiar przestrzeni zwrócono uwagę w Krakowie,

² Rozdział przygotowany na podstawie źródeł wymienionych w *Załączniku 3*. Dla zachowania spójności wywodu, niniejszy opis ma charakter ogólny, bardziej szczegółowe wyniki analizy treści – zob. Zał. 7. Program rewitalizacji miasta Krosna, który wszedł w skład dokumentów poddanych tu analizie, stanowi wersję przyjętą uchwałą XI/298/19 (Załącznik 3, poz. 13), pomimo że badana w Krośnie inwestycja została zaprojektowana w poprzedniej perspektywie. Zdecydowaliśmy się jednak na włączenie do tej analizy programu późniejszego ze względu na zachowanie spójnej perspektywy czasowej, w jakiej definiowane były przestrzenie publiczne w badanych programach. Program rewitalizacji 2009–2015 (Załącznik 3, poz. 9) brany był pod uwagę w rozdziale, w którym omawiamy standardy i programy rewitalizacji przez pryzmat kryteriów dla badania empirycznego.

³ W literaturze przedmiotu przestrzenie półpubliczne to przestrzenie „anektowane” przez grupy społeczne lub instytucje, które w pewien sposób „naznaczają” teren swoją działalnością. Z otoczeniem mieszkań i miejscami spotkań związany jest jeszcze szczególny typ przestrzeni półpublicznej, czyli przestrzeń półprywatna (Bartoszek, Gruszczyński, Szczepański 1997: 20; Szczepański 1991: 125–121).

Łodzi, Wrocławiu i Lublinie (Zał. 3, poz. 1, 5, 10 i 11). Warto zauważyć wyłanianie się pewnych cech charakterystycznych miast – Kraków wspomina o przeciwdziałaniu gentryfikacji, a Katowice (Zał. 3, poz. 8) zwracają uwagę na konieczność eliminowania hałasu.

Funkcje, bezpieczeństwo oraz dostępność przestrzeni publicznych w badanych programach rewitalizacji

Funkcje, dostępność i bezpieczeństwo to kategorie, które z grubsza mają w badanych dokumentach dwa wymiary: społeczny oraz fizyczny. Wymiar społeczny odnosi się do kategorii miękkich, takich jak na przykład korzystanie z przestrzeni jako miejsca spotkań czy subiektywne poczucie bezpieczeństwa. Wymiar fizyczny zaś to cechy infrastrukturalne, jak na przykład dostępność lub – przeciwnie – bariery architektoniczne. Łatwo jednak zauważyć, że redukcja barier architektonicznych odniesie w końcu także skutek społeczny. Kategorie fizyczne i społeczne nie są zatem rozłączne, a elementy, które można przypisać wymiarowi fizycznemu, mogą również wpływać na poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni (np. obecność – lub nie – odpowiedniego oświetlenia).

Funkcje

W programach rewitalizacji znajdujemy zarówno identyfikację istniejących, jak i wyliczenie pożądanых funkcji, które należy bądź wzmocnić, bądź które docelowo powinien pełnić obszar będący adresatem interwencji. Specyfika obszarów rewitalizacji, które zlokalizowane są na obszarach śródmiejskich, powoduje również, że ich funkcje, określane lub postulowane jako rezultat procesu rewitalizacji, są zbieżne z funkcjami samej przestrzeni publicznej śródmieścia lub centrum miasta.

I tak, do funkcji typowo społecznych można zaliczyć przede wszystkim funkcję integracyjną. Dopiero kolejnymi są funkcje związane z gospodarką, handlem i usługami. Wskazuje się tu ponownie na ważną rolę kultury i dziedzictwa oraz turystyki. W tym ostatnim przypadku znów ujawnia się „cecha osobnicza” Krakowa, który dostrzega, że wcześniejsze nastawienie na dowartościowanie ruchu turystycznego (związanego z funkcją kulturową przestrzeni kluczowych) wpłynęło negatywnie na mieszkańców obszaru Starego Miasta i teraz głosi się potrzebę jego zrównoważenia – „poprzez eliminowanie konfliktów funkcji mieszkaniowej i turystycznej” (Zał. 3, poz. 1: 126).

Dostępność

W programach rewitalizacji dostępność fizyczna była wymiarem szczególnie wyrażonym – to najogólniej brak fizycznych barier w użytkowaniu przestrzeni mającej być adresatem interwencji (wskazywano tu na szczególnie charakter obszaru centralnego). W badanych programach związana jest ona z odpowiedniej jakości infrastrukturą, ale także z wymiarem komunikacyjnym czy dostępnością transportu zbiorowego. Akcentuje się tu również konieczność uczynienia obszaru dostępnym dla pieszych czy rowerzystów.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na dostosowanie przestrzeni dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Ze strony fizycznej chodzi oczywiście o likwidację barier architektonicznych, ale ma to także wymiar społeczny – chodzi o udostępnienie przestrzeni ludziom, których w dzisiejszych czasach powinny dotyczyć działania związane z włączeniem społecznym. Innymi słowy, mówimy o inkluzji i wsparciu tych, którzy zagrożeni są wykluczeniem. W tym sensie mowa o dostępie do usług społecznych, edukacji, kultury czy dobrej jakości oferty mieszkaniowej. Chodzi wreszcie o możliwość spędzania czasu wolnego, rekreację, dostosowanie otoczenia mieszkaniowego do potrzeb starszych oraz rodzin z dziećmi (Kraków). W Tarnowie dostępność oferty kulturalnej i edukacyjnej to szansa

na zwiększenie zainteresowania zamieszkaniem na tym obszarze. Co ciekawe, Kraków proponuje ograniczenie dostępu funkcji turystycznych do przestrzeni półpublicznych – to interesujący wątek, kiedy poprzez ograniczenie jednej funkcji chce się osiągnąć wzmocnienie innej. K.Bierwiaczonek i T.Nawrocki (2012: 54–55) wskazywali, że fizyczna dostępność dla jednych grup (w tym przypadku turystów) może skończyć się symbolicznym wykluczeniem innych: zawłaszczeniem przestrzeni sąsiedzkich – jeśli nie przez fizyczną obecność w wynajmowanych mieszkaniach, to przez imprezy i hałas oraz stopniową utratę sąsiedzkiego charakteru kwartałów.

Bezpieczeństwo

Bezpieczeństwo fizyczne w badanych dokumentach jest związane z dostępnością fizyczną, czyli takim zaprojektowaniem przestrzeni, które nie stwarza zagrożenia dla poruszających się po niej. W tym kontekście badane dokumenty najczęściej wskazują na bezpieczeństwo komunikacyjne i związane z ruchem drogowym (a raczej takim zaprojektowaniem układu komunikacyjnego, który gwarantuje bezpieczeństwo w ruchu drogowym), a przede wszystkim zwraca się uwagę na odpowiednie doświetlenie obszaru (w tym przejść dla pieszych). Bezpieczeństwo w sensie społecznym definiowane jest przede wszystkim poprzez integrację i wzmacnianie więzi sąsiedzkich, a także ograniczanie wszelkiego rodzaju zjawisk określanych jako „patologie” społeczne i związanych ze stosowaniem przemocy. Niemniej, nie da się ukryć, że również odpowiednie oświetlenie, które wyżej wskazaliśmy jako składnik bezpieczeństwa fizycznego, przekłada się również na poczucie bezpieczeństwa osobistego – w tym sensie, że odpowiednio doświetlona okolica sprawia, iż mniej boimy się niepożądanych zachowań ze strony innych. Ten rodzaj poczucia bezpieczeństwa uzupełnia jeszcze monitoring przestrzeni. Wspomnijmy jeszcze, że zdarzały się też odniesienia do potrzeby częstszego patrolowania okolicy oraz zwracanie uwagi na bezpieczeństwo dzieci oraz kobiet.

Podsumowanie: jaka przestrzeń publiczna?

Jak wynika z przedstawionej wyżej analizy, w kontekście problematyki tego raportu, kształtowanie wysokiej jakości i estetycznych przestrzeni publicznych, z istotnym komponentem tożsamości miejsca i wykorzystaniem elementów dziedzictwa kulturowego, jest jednym z czynników (choć oczywiście wcale nie najważniejszym) udanej rewitalizacji.

Z kolei sama przestrzeń publiczna powinna być zielona, **bezpieczna** oraz **dostępna** w sensie fizycznym: najlepiej dla pieszych, osób z niepełnosprawnościami oraz seniorów. Powinna być pozbawiona barier architektonicznych, odpowiednio doświetlona, wyposażona w monitoring oraz dobrze skomunikowana, jeśli chodzi o możliwość korzystania z roweru lub transportu zbiorowego. Dostrzega się także znaczenie przestrzeni sąsiedzkich w kontekście utrzymania przyjaznej przestrzeni publicznej, co wiąże się z jedną z najbardziej pożądanymi w programach rewitalizacji funkcjami, czyli z mieszkalnictwem.

Przestrzeń bezpieczna to zatem taka, która z jednej strony gwarantuje osobiste poczucie **bezpieczeństwa** w sensie społecznym – kreowane przez więzi sąsiedzkie i integrację mieszkańców ze sobą, ale z drugiej – co o wiele istotniejsze – zapewnia swobodne przemieszczanie się po dostępnym dla niechronionych użytkowników ruchu obszarze. Pomimo tej zdecydowanej orientacji na problemy i potrzeby mieszkańców, nie należy zapominać o potencjale związanym z turystką, czyli wykorzystywaniu zastanych walorów architektonicznych oraz dziedzictwa kulturowego (prestż i reprezentacyjny charakter centrum). Niemniej, należy unikać sytuacji, które mogą zaburzyć równowagę funkcji, czyli doprowadzić do zbyt wielkiego ciężenia ku zapewnieniu atrakcyjności zorientowanej

na ruch turystyczny. Tak czy inaczej, dbałość o dziedzictwo ma jeszcze ten wymiar, że oznacza dbałość o walory estetyczne – choć jest to jakość trudna do zdefiniowania. Można zakładać, że chodzi o utrzymanie odpowiedniego stanu elementów przestrzeni (budynków, zieleni, małej architektury).

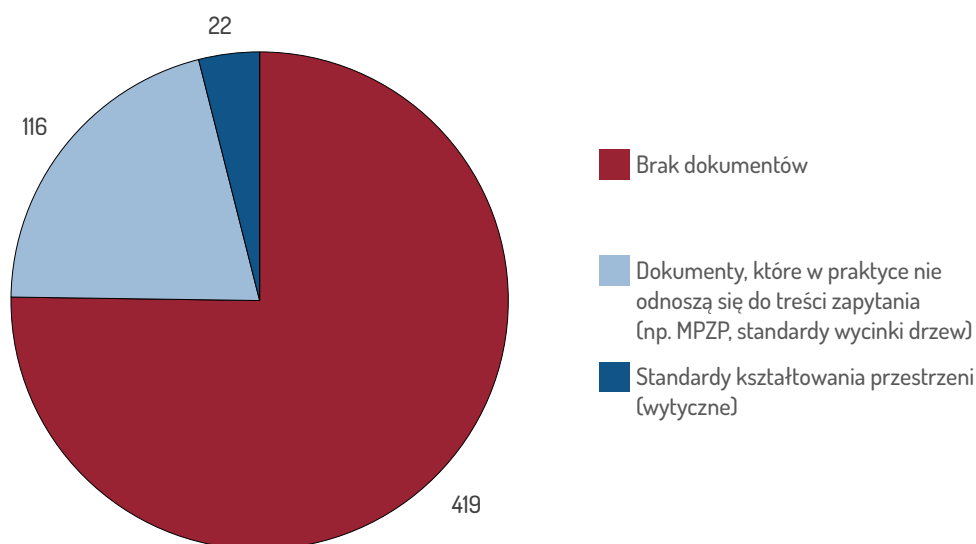
Jeżeli o **funkcje** obszaru rewitalizacji chodzi, to są one związane zarówno z samym charakterem tego, czym jest przestrzeń publiczna, jak i mają znaczenie szersze, ogólnomiejskie. Do tych pierwszych należą, jak zaklasyfikowano by je w klasycznych pracach, funkcja kulturalna/kulturowa i integracyjna, czyli wpływające na identyfikację z miastem i ściśle związane z obszarem centrum/śródmieścia (Wallis 1977, 1979), jak również z odpowiednio realizowaną funkcją mieszkaniową (niebędącą wszakże funkcją ściśle powiązaną z przestrzenią publiczną w sensie, w jakim ją tu rozważamy). Według klasycznych ujęć, przestrzeń publiczna to bowiem płaszczyzna identyfikacji mieszkańców z „ich” miastem, odbywająca się na gruncie różnorodnych spełnianych tam aktywności: odpoczynku, rekreacji, itd. (Wallis 1977; Lofland 1998). Do tych szerszych, istotnych nie tylko ze względu na dany obszar (często w naszych badaniach śródmiejski) należą funkcje gospodarcze, które w dokumentach mają być pobudzone poprzez lokowanie w rewitalizowanych przestrzeniach nowych usług (lub ich przywracanie). Z funkcjami gospodarczymi związane są przeważnie handel i turystyka.

Warto zauważyć, że poszczególne cechy przestrzeni publicznej, czyli jej funkcje, bezpieczeństwo i dostępność, w programach rewitalizacji nie odbiegają swoim znaczeniem od tego, jak definiowane są na gruncie klasycznej literatury (patrz: *Słowniczek*).

2. STANDARDY LUB WYTYCZNE W ZAKRESIE KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W POLSKICH MIASTACH: IDENTYFIKACJA⁴

W ramach badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR wysłano zapytanie do wszystkich polskich miast liczących więcej niż 5 tys. mieszkańców (zob. Zał. 9). Pytanie dotyczyło posiadania standardów lub wytycznych dotyczących kształtowania przestrzeni publicznych. Odpowiedzi na zapytanie udzieliło 557 miast⁵.

Zdecydowana większość analizowanych miast (96,1%) nie zadeklarowała posiadania tego dokumentu lub wspominała, że standardy „zaszyte” są w innych dokumentach, o czym niżej. Wśród nich część samorządów, chcąc odpowiedzieć, wskazała dokumenty, które nie odnoszą się do treści zapytania. Większość z nich stanowiły standardy związane z reklamami i/lub małą architekturą, standardy dotyczące pielęgnacji drzew, jak i dokumenty planistyczne (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego – suikzP (studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), MPZP (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego). Analiza wykazała jednoznacznie, że wskazane opracowania nie zawierają szczegółowych zapisów dotyczących kształtowania przestrzeni publicznych.



Ryc. 1. Posiadanie przez miasta standardów lub wytycznych w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych
Źródło: badanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR, N ważnych = 557

⁴ Uwaga: w przypadku, jeśli do danego miasta odnosił się więcej niż jeden dokument, podaje się i analizuje jeden z nich.

⁵ 95,4% puli miast pow. 5 tys. mieszkańców według stanu na 2019 r. – BDL GUS (b.d.).

Ciekawym przykładem mogą być plany miejscowe, które na mocy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym powinny zawierać postanowienia dotyczące przestrzeni publicznych (art. 15. pkt. 5). W większości wskazanych dokumentów nie znaleziono konkretnych wytycznych co do tworzenia przestrzeni publicznych. Jeśli już jakieś się pojawiały, to były one przeważnie opisywane bardzo ogólnikowo i wskazywały najczęściej na kwestie potrzeb osób z niepełnosprawnościami np. „rozwiązania komunikacji pieszej i zagospodarowanie wewnątrz urbanistycznych należy dostosować do potrzeb osób niepełnosprawnych” (uchwała nr XLVII/300/2006 – Zał. 2, poz. 29: 8).

Możliwości wykorzystania planów miejscowych, które są aktem prawa miejscowego, do tworzenia lepszych przestrzeni publicznych pokazuje np. MPZP dla Siedlec (uchwała R.M.nr IV/49/2011 – Zał. 2, poz. 28). W dokumencie (§ 11.1) „Ustala się zasady kształtowania terenów publicznie dostępnych”. W paragrafie tym znajduje się wiele szczegółowych zapisów odnośnie kształtowania przestrzeni publicznych, np.: „obniżenie krawężnika chodnika do poziomu jezdni w miejscach lokalizacji przejścia pieszego, na szerokości nie mniejszej niż 1,5 m, w sposób umożliwiający zjazd i wjazd osobie poruszającej się na wózku” (ust. 2 pkt. 1), „lokalizowanie małej architektury, tymczasowych ogródków kawiarnianych i ich ogrodzeń oraz znaków drogowych w sposób, który nie koliduje z ruchem pieszym i zapewniający przejazd dla wózka inwalidzkiego” (pkt. 5) czy „wprowadzenie w jezdni nawierzchni antypoślizgowej w rejonach przejść dla pieszych” (pkt. 2).

Z przeprowadzonego badania i dodatkowej kwerendy z wykorzystaniem wiedzy własnej wynika, że spośród polskich miast 22 samorządy zadeklarowały funkcjonowanie dokumentów zawierających wytyczne na temat kształtowania przestrzeni publicznych. Wśród badanych miast znajdowały się też takie, które udzieliły odpowiedzi negatywnej, zadeklarowały inne dokumenty (niż te, o które chodziło) lub w ogóle nie udzieliły odpowiedzi pomimo przyjęcia tego typu dokumentów. Na tej podstawie można przypuszczać, że więcej miast mogło przyjąć standardy dotyczące kształtowania przestrzeni publicznych, ale z nieznanych przyczyn nie zostały one podane w odpowiedzi na zapytanie.

Tab. 1. Miasta z zadeklarowanymi standardami kształtowania przestrzeni miejskiej

Miasto	Dokument
Bieruń	Dokument metropolitalny GZM: „Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin GZM”
Bydgoszcz	„Katalog dobrych praktyk w projektowaniu przestrzeni pieszej”
Gdańsk	Dokument metropolitalny G-G-S: „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”
Gdynia	„Standardy dostępności dla miasta Gdyni”
Kalisz	„Standardy dla projektantów, wykonawców i zarządców infrastruktury dla pieszych”
Kielce	„Standardy dostępności przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych miasta Kielce”
Konin	„Standardy Dostępności dla Miasta Konina” „Wytyczne Projektowania bez Barrier”
Lublin	„Lubelskie Standardy Piesze. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie”
Łódź	„Łódzki Standard Dostępności”
Mysłowice	Dokument metropolitalny GZM: „Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”
Nowa Sól	„Standardy Dostępności dla miasta Nowa Sól”
Poznań	„Standardy dostępności dla Miasta Poznania (dla osób z niepełnosprawnościami)”
Skawina	„Standardy infrastruktury pieszo-rowerowej w zakresie nawierzchni dla Miasta Skawina”

Miasto	Dokument
Sopot	Dokument metropolitalny G-G-S: „Wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot” „Standardy dostępności dla miasta Sopot”
Starachowice	„Wytyczne do projektów drogowych”
Starogard Gdański	„Standardy dostępności dla miasta Starogard Gdański”
Środa Wielkopolska	„Standardy dostępności dla Gminy Środa Wielkopolska”
Warszawa	„Standardy dostępności dla m. st. Warszawy” „Wytyczne projektowe i wykonawcze infrastruktury dla pieszych w m. st. Warszawie”
Wejherowo	Dokument metropolitalny G-G-S: „Wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych na obszarze metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot, w tym w zakresie elementów tzw. „małej architektury” i oznakowania”
Wrocław	„Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym” „Wrocławskie standardy dostępności przestrzeni miejskich”
Września	„Wytyczne dla projektowania chodników, ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych”
Żukowo	Dokument metropolitalny: „Standard Minimum na Rzecz Osób z Niepełnosprawnościami i Otoczenia”

Uwaga: miasta, spośród których wybrano przestrzenie do spacerów badawczych; szczegóły – patrz: Zał. 2.

Źródło: badanie IRMIR uzupełnione o wiedzę własną

Jak można zobaczyć w powyższej tabeli, podano nie tylko dokumenty przyjęte w danym mieście, ale także obejmujące obszary metropolitalne. Zatem realna liczba miast, w których standardy funkcjonują, prawdopodobnie jest większa, a co za tym idzie odsetek gmin ze standardami, o które chodzi w tym badaniu, również jest wyższy, niż wynika to z prostego obliczenia odpowiedzi udzielonych przez miasta.

Przyjęcie przez miasta wspomnianych standardów nie jest obowiązkowe i chociaż realizowanie projektów zgodnie z nimi nie gwarantuje, że nowopowstałe przestrzenie publiczne będą najwyższej jakości, to zakładamy, że samo podjęcie wysiłku w kierunku ich uchwalenia świadczy o tym, że w danym mieście myśli się o przestrzeni poważnie.

Takie rozwiązanie może być ułatwieniem dla miast dużych i średnich, które realizują wiele inwestycji, i chcą, by przestrzenie publiczne były spójne pod względem ustalonych minimalnych standardów, np. w zakresie dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W przypadku mniejszych miast alternatywą mogą być podobne wytyczne przyjęte w planie miejscowym, obejmującym całość lub większą część gminy.

Szansę na otrzymanie odpowiedniej jakości przestrzeni publicznej zwiększa przyjęcie odpowiedniej procedury postępowania, zastosowanie odpowiednich wytycznych oraz stały nadzór nad tokiem opracowania, a w późniejszym terminie nad przebiegiem prac budowlanych. Można założyć, że im więcej refleksji poświęci się przygotowywanym inwestycjom na etapie projektowym, tym większa szansa, że miasto otrzyma (i przedstawi mieszkańcom) inwestycję tak zaprojektowaną, by rzeczywiście spełniała funkcje właściwe dla obszaru w mieście, w którym jest zlokalizowana i odpowiadała na potrzeby mieszkańców.

Nie sposób przecenić tutaj znaczenia partycypacji społecznej, którą wykorzystać można w sprawdzonych na tym gruncie technikach stolikowych i warsztatowych, jak na przykład *World-Café* (b.d.). Jak można zobaczyć w *Załączniku 1*, wśród badanych ośrodków znalazły się miasta, które poświęciły czas na zorganizowanie dodatkowego etapu, który spożytkować można było na refleksję i dokładne przemyślenie charakteru i przeznaczenia powstającej przestrzeni (Rawicz, Słupsk, Katowice, Kalisz). Wykorzystano tu w sumie dwie pożyteczne ścieżki, których stosowanie rekomendować będziemy niżej – warsztaty urbanistyczno-architektoniczne i konkurs urbanistyczno-architektoniczny. Stanowią one dodatkowy etap, w ramach którego można sformułować wytyczne do projektów, które mają zostać przedstawione komisji. Dzięki temu możliwe jest poznanie różnych wariantów danej inwestycji, z których wszystkie już na wstępie odpowiadają przedstawionym założeniom. Warto w tym kontekście podać jeszcze przykład Łodzi, gdzie zlecono ekspertom opracowanie szczegółowego poradnika partycypacji przy planowaniu inwestycji ukierunkowanych na przestrzeń publiczną. Publikacja zawiera m.in. przedstawienie procesu przygotowania inwestycji w trzech głównych krokach: diagnoza, projekt, weryfikacja (Arczyńska, Pancewicz 2018).

3. STANDARDY I PROGRAMY REWITALIZACJI W KONTEKŚCIE KRYTERIÓW DLA BADANIA EMPIRYCZNEGO

Spośród analizowanych miast, siedem nie posiadało przyjętych standardów projektowania przestrzeni publicznych, które mogłyby być uwzględnione i stanowić punkt odniesienia przy planowaniu i realizacji inwestycji w obszarze rewitalizacji⁶. Nie oznacza to, że przeprowadzone projekty zawarte w programach rewitalizacji odbywały się bez uwzględnienia jakichkolwiek wytycznych. Należy także zaznaczyć, że standardy Starogardu Gdańskiego (Zał. 2, poz. 10) i Gdyni (Zał. 2, poz. 9) w dużej mierze się ze sobą pokrywają.

Oświetlenie

W standardach dotyczących tworzenia przyjaznych i bezpiecznych przestrzeni z reguły nie sugeruje się barwy światła, jaką powinno dawać oświetlenie. Wynikać to może m.in. z lokalnych uwarunkowań i funkcji, jaką dane oświetlenie ma pełnić w docelowym miejscu, a więc – co za tym idzie – jak jego natężenie i barwa będą współgrały z otoczeniem. Jedynie w wytycznych zawartych w Standardach dostępności dla miasta stołecznego Warszawy (Zał. 2, poz. 4) zalecono używanie światła białego. Istotną informacją zawartą w większości programów rewitalizacji była wiadomość o planowanym montażu energooszczędnego oświetlenia LED. Zwracano także uwagę, że światło latarni nie może być ograniczane przez liście drzew lub inne przeszkody.

Jak wspomnieliśmy w podrozdziale dotyczącym charakterystyki dostępności, zależności od obszaru, programy rewitalizacji (PR) wskazywały na działania w zakresie wymiany oświetlenia na nowoczesne lub rozbudowę już istniejącego – w miejscach, gdzie go brakuje, np. przejściach bramnych, wewnątrz kwaterów mieszkalnych (Zał. 3, poz. 10). Nie wszystkie programy wskazywały na kwestię oświetlenia w odniesieniu do poszczególnych projektów rewitalizacyjnych – często była ona opisywana jako problem dotyczący całości obszaru (Zał. 3, poz. 1 i 11).

Przeszkody

Bariery architektoniczne sprawiają najwięcej trudności w poruszaniu się po miastach nie tylko osobom z ograniczeniami mobilności lub percepcji, ale też osobom z dziećmi. W programach rewitalizacji poszczególnych miast nie znaleźliśmy zbyt wielu przykładów odnoszących się do przeszkód na obszarach problemowych. Przeważnie były one zbiorczo nazywane „barierami architektonicznymi”. Określenie to najczęściej odnosiło się do infrastruktury towarzyszącej, jak słupki czy znaki, które zmniejszają przepustowość często już i tak wąskich chodników (Zał. 3, poz. 14), będących niejednokrotnie w złym stanie technicznym. Pozostałe elementy znajdujące się w przestrzeni ciągów

⁶ Te miasta to: Katowice, Kędzierzyn-Koźle, Kraków, Krosno, Rawicz, Słupsk i Tarnów.

pieszych, tzw. mała architektura, jak ławki czy stojaki rowerowe, powinny być usytuowane w taki sposób, by nie ingerować w ruch pieszy. Dotyczyło to również wysokich krawężników (Załącznik 3, poz. 10). Dominująca rola samochodu w przestrzeniach miejskich wpływa na komfort poruszania się pozostałych uczestników ruchu. Chodniki są często ograniczane przez parkujące pojazdy, dlatego miasta promują takie hasła jak „Miasto dla pieszych, a nie dla aut – likwidacja miejsc parkingowych na chodnikach” (Załącznik 3, poz. 14: 58).

Szczegółowe wytyczne zawarte są jednak w przyjętych przez miasta standardach. Zaleca się, aby wszystkie dodatkowe elementy w przestrzeni pieszej były zlokalizowane w pasie bocznym chodnika, jak najbliżej pierzei (Załącznik 2, poz. 3). Stojaki rowerowe powinny być odsunięte od krawędzi drogi rowerowej, ale też nie powinny być umieszczane zbyt blisko krawędzi jezdni, ścian budynków, tak aby zaparkowany rower nie zakłócał ruchu (Załącznik 2, poz. 3). Słupki, choć służą jako element organizacji ruchu, jednocześnie same w sobie często stanowią przeszkodę. Wymagane jest lokalizowanie ich w taki sposób, aby nie utrudniały ruchu, dodatkowo powinny być wyposażone w elementy odbłaskowe dla lepszej widoczności (Załącznik 2, poz. 4). Wysokie krawężniki mogą zagrażać nie tylko osobom niepełnosprawnym, ale także rowerzystom, dlatego zaleca się ich obniżanie w obszarze przejść oraz zjazdów i wjazdów na ścieżki rowerowe. Z drugiej strony, wysokie krawężniki zamontowane w odpowiednich miejscach mogą rozwiązać problem „dzikich parkingów” (Załącznik 2, poz. 1) czy stanowić bufor między ścieżką rowerową a chodnikiem (Załącznik 2, poz. 7).

Kolizje

Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu przez minimalizowanie liczby możliwych kolizji na linii pieszy-rowerzysta-auto powinno być priorytetem dla władz miasta. Podstawowe kwestie w tym zakresie, podnoszone w większości programów rewitalizacji, dotyczą ograniczenia i uspokojenia ruchu na wybranych obszarach, usunięcia barier infrastrukturalnych i rozbudowy lub uzupełnienia infrastruktury rowerowej oraz starają się sukcesywnie wprowadzać rozwiązania propieszce i prorowerowe (zwyżenia, ograniczanie prędkości, szerokie ciągi piesze i rowerowe czy wyprowadzanie samochodów z centrów) – zob. Załącznik 3, poz. 6). Dużym zagrożeniem wymienianym w wielu programach są duże arterie oraz linie kolejowe pozbawione przejść i przejazdów lub niezabezpieczone w odpowiedni sposób.

W standardach wybranych miast zaleca się przede wszystkim wyprowadzanie ruchu z centrów miast, wprowadzanie stref „Tempo 30”, stref zamieszkania czy *woonerfów*. W takich miejscach kierowcy otrzymują wyraźny sygnał, że „znajdują się w obszarze, w którym priorytet ma pieszy” (Załącznik 2, poz. 1: 161). Dodatkowo niebezpieczne miejsca można rozgraniczyć buforem bezpieczeństwa albo wprowadzić wyniesione przejścia, które „[...] dla pieszych stanowią najwygodniejszy – z punktu widzenia osób o ograniczonej mobilności – sposób kształtowania miejsc kolizji ruchu pieszego i samochodowego” (Załącznik 2, poz. 7: 32), jednocześnie spełniają funkcję progów zwalniającego. Należy zadbać również o wybór odpowiedniego sposobu organizacji ruchu rowerowego, który zależy od wielu zmiennych. W obszarach intensywnego ruchu (zwłaszcza w obszarze przejść dla pieszych) zaleca się stosowanie oświetlenia dobrej jakości, utworzenie pasa separacyjnego, stosowanie azylów oraz w miarę możliwości wyprowadzanie ruchu rowerowego poza przystanki (Załącznik 2, poz. 3). Dodatkowo w celu separacji ruchu pieszego i rowerowego można pomiędzy tymi dwoma ciągami zastosować rozgraniczenie z kostki brukowej, płaskie krawężniki, zieleńce (Załącznik 2, poz. 6 i 8) czy bariery bezpieczeństwa w obszarze wiat przystankowych (Załącznik 2, poz. 7). Należy również pamiętać o zapewnieniu buforu bezpieczeństwa pomiędzy ścieżkami pieszymi i rowerowymi oraz jezdnią, co stanowi warunek konieczny w celu zapewnienia bezpieczeństwa niechronionym użytkownikom.

Nawierzchnia

Nierówna nawierzchnia chodników i jezdni również może stanowić poważne ograniczenie w dostępie do przestrzeni publicznych, zwłaszcza dla osób z ograniczeniami mobilności. Stara kostka granitowa lub nawierzchnia ułożona z kamienia polnego obniża komfort i bezpieczeństwo nie tylko jazdy, ale jest dużym utrudnieniem w poruszaniu się pieszych. Wysokie krawężniki, brak podjazdów oraz wydzielonych i czytelnie oznaczonych przejść/przejazdów często ogranicza dostęp do wielu miejsc użyteczności publicznej.

Odnowienie nawierzchni o niskiej jakości, spowodowanej jej wieloletnią eksploatacją, było wyzwaniem, które bardzo często pojawiało się w dokumentach. Nierówności są uciążliwe zwłaszcza dla osób o ograniczonej mobilności, a dla osób z wózkami przejazd może się okazać niemożliwy (Zał. 3, poz. 2 i 13) i przyczynia się do ich wykluczenia. W programie rewitalizacji dla Łodzi zdiagnozowano zbytne ukierunkowanie na ruch samochodowy – „Nie jest to rozwiązanie odpowiadające wyzwaniom jutra. Potrzebne są ulice zaprojektowane z myślą o ruchu pieszym i związanych z nim funkcjach kulturowych i rekreacyjnych, dalej – o rowerze, transporcie publicznym, a dopiero na końcu o samochodzie indywidualnym”. (Zał. 3, poz. 5: 53).

Nawierzchnie ciągów pieszych powinny być przede wszystkim równe. Powinny odpowiadać wymaganiom wszystkich użytkowników i zapewniać swobodę poruszania się. Muszą być odpowiednio utwardzone i odporne na użytkowanie, powinny posiadać antypoślizgową warstwę nawierzchni, która spełnia swoje funkcje w różnych warunkach atmosferycznych (Zał. 2, poz. 6 i 9). Niezalecana jest nawierzchnia brukowana z drobnej kostki kamiennej, za wyjątkiem sytuacji, w których stanowi ona element tkanki zabytkowej. Dodatkowo bywa ona często źródłem hałasu na ulicach z dopuszczonym ruchem kołowym (Zał. 2, poz. 3). W Standardach projektowania infrastruktury dla pieszych w Warszawie (Zał. 2, poz. 4) sugeruje się odsłonięty materiał historyczny poddać czyszczeniu i wyrównaniu.

Według wrocławskich standardów „Dobrze, by nawierzchnie rodzajem i fakturą informowały o funkcji przestrzeni i wskazywały niewidomym i niedowidzącym, a także roztargnionym, miejsca zagrożeń. Sposób ułożenia i odstępy między płytami nie powinny utrudniać poruszania się pieszych, niezależnie od ich stopnia sprawności czy rodzaju obuwia” (Zał. 2, poz. 1: 52). Nawierzchnia powinna być kontrastowa, nie może jednak powodować zjawiska olśnienia dla osób z zaburzeniami orientacji w przestrzeni, jak np. osoby niedowidzące. Ponadto zaleca się stosowanie fakturowania powierzchni lub w przypadku jej braku, oznaczenia kolorystyczne białe lub żółte (Zał. 2, poz. 8), na obrzeżach chodników bez wyraźnej krawędzi czy pierzei o nieregularnej linii (Zał. 2, poz. 6). Same faktury także nie powinny stanowić przeszkody i utrudniać poruszania się osobom z wózkami. Takie rozwiązania wymieniane są w Standardach po nazwę TGS1 (*Tactile Ground Surface Indicators*) lub system FON (Fakturowe Oznaczenia Nawierzchniowe – zob. Zał. 2, poz. 8). Podobnie oznaczone powinny być przejścia dla pieszych, szczególnie te, które znajdują się na równi z poziomem chodnika (Zał. 2, poz. 4). Restrykcyjne wytyczne co do równości nawierzchni podkreślone są w przypadku ścieżek rowerowych, zdarza się, że miasta w dokumentach powołują się na te dotyczące bezpośrednio standardów rowerowych, jeżeli takie zostały przyjęte (np. Kalisz, Warszawa). Zaznacza się wymóg zastosowania wysokiego standardu równości powierzchni, co pozwala uniknąć dyskomfortu wynikającego z drgań w trakcie jazdy (jak np. w przypadku kostek brukowych) i zachować bezpieczeństwo w trakcie poruszania się (Zał. 2, poz. 10).

Szerokość przestrzeni pieszych

W programach rewitalizacji zwracano uwagę, że szerokość samej drogi nie pozwala na zlokalizowanie dodatkowo w jej ciągu jeszcze chodnika (Zał. 3, poz. 8). Priorytetem zatem jest, by chodnik pozwalał na przemieszczanie się użytkownikom. Najczęściej pojawiającą się przyczyną zbyt wąskich traktów

pieszych jest lokalizowanie w ich obrębie parkingów, a także występowanie tych nielegalnych, co jest problemem zwłaszcza w większych miastach (Zał. 3, poz. 1, 11 i 15). W Słupsku zwrócono również uwagę, że w niektórych miejscach lokalizacja wiat przystankowych także może ograniczać szerokość użytkową chodnika (Zał. 3, poz. 14).

Rekomendowana szerokość ciągu pieszego jest w zależności od analizowanych standardów różna. Powinno się ją dostosowywać w oparciu o natężenie ruchu pieszych, prędkość ruchu samochodowego, ograniczenia terenowe, obowiązujące przepisy oraz inne uwarunkowania dot. organizacji ruchu (Zał. 2, poz. 4). Standardy mniej lub bardziej obszernie opisują elementy wchodzące w skład ciągów pieszych. Najczęściej powtarzają się: pas komunikacyjny chodnika (inaczej: pas główny lub przestrzeń wolna od przeszkód), służący do obsługi ruchu pieszego. Inny przykład to pas zieleni, który występuje, jeżeli pozwala na to szerokość chodnika i może pełnić funkcję pasa technicznego i zawierać latarnie, parkometry itp. Przeznaczony jest przede wszystkim do nasadzeń punktowych i linearnych. Zgodnie z zapisami szerokość trasy wolnej od przeszkód powinna wynosić 1,75–1,80 m, jednak nie może być mniejsza niż 1 m (Zał. 2, poz. 3 i 4). Jeśli oprócz ruchu pieszego na chodniku zainstalowane są urządzenia techniczne, podpory znaków drogowych, słupy, drzewa i inne, powinno się jeszcze tę szerokość odpowiednio zwiększyć (Zał. 2, poz. 7). Jeżeli nie ma możliwości zapewnienia odpowiedniej szerokości, jak w przypadku przebudowy czy remontu, powinno się zadbać o odpowiednie poszerzenie drogi, dostosowane także do potrzeb osób z niepełnosprawnością. „Pieszy o zwyczajnym stopniu sprawności w przekroju chodnika zajmuje ok. 0,75 m” (Zał. 2, poz. 1: 34), a na każdym chodniku powinna być zapewniona możliwość swobodnego wyminięcia się dwóch osób lub nawet trzech. Osoby niewidome i niedowidzące potrzebują tej przestrzeni jeszcze więcej – przy poruszaniu się z pomocą laski szerokość ta wynosi 90 cm, z psem przewodnikiem jest to 110 cm, a z asystentem już 120 cm. Zatem minimalna szerokość ciągu pieszego, pozwalająca na wyminięcie się dwóm osobom na wózkach, powinna wynosić 2 m, a w przypadku przewężeń powinno się zapewnić możliwość wyminięcia. Zaleca się też zwiększenie minimalnej szerokości w miejscach natężonego ruchu pieszych, np. strefa wejściowa do budynków, zabudowa usługowa (Zał. 2, poz. 1). Jeśli chodnik jest szerszy niż 3 m, istnieje możliwość wydzielenia przestrzeni dla pasa społeczno-rekreacyjnego/pasa funkcji pozakomunikacyjnych czyli przeznaczonego do gromadzenia pieszych, odpoczynku (Zał. 2, poz. 4 i 8). W przypadku gdy ciąg pieszy musi także spełniać funkcję ścieżki rowerowej jednokierunkowej, szerokość ciągu musi wynosić 2,5 m (Zał. 2, poz. 1: 40). Szerokość przejść przez jezdnie pomiędzy dwoma ciągami pieszymi również jest określona w wytycznych. Według m.in. Standardów miasta Kalisza (Zał. 2, poz. 3) czy Warszawy (Zał. 2, poz. 3 i 4) szerokość ta powinna wynosić 4 m i powinna być też dostosowywana w zależności od natężenia ruchu, a w przypadkach, gdzie nie ma możliwości wygosparowania zalecanej szerokości, wymaga się zapewnienia minimum 2,5 m.

Dostępność transportowa

Przystanki komunikacji miejskiej

Odległość badanego obszaru od przystanku komunikacji miejskiej zmienia się w zależności od badanego miasta. W Kaliszu większość obszaru rewitalizacji znajduje się w zasięgu 200 m od najbliższego przystanku (Zał. 3, poz. 4), w Krakowie odległość dojścia do przystanku autobusowego nie powinna przekraczać 300 m, a tramwajowego 400 m (Zał. 3, poz. 1) i zgodnie z zapisami w programie rewitalizacji tylko 10% mieszkańców znajduje się poza zasięgiem dojścia. W mniejszym Rawiczu dostępność transportowa badanego obszaru jest znacznie niższa i sięga w niektórych miejscach nawet 1 km (Zał. 3, poz. 7). Inne problemy z dostępnością to słabo rozwinięte sieci transportowe, w tym komunikacja

publiczna (Załącznik 3, poz. 6), braki w wyposażeniu przystanków komunikacji miejskiej (Załącznik 3, poz. 11), brak dojścia do przystanków lub dostęp przez niedostosowaną infrastrukturę uliczną (Załącznik 3, poz. 3), brak sprawnych punktów przesiadkowych (Załącznik 3, poz. 8) czy niedostatecznie rozwinięty układ całej sieci komunikacji miejskiej (Załącznik 3, poz. 9). Są też miasta jak Łódź, które nie stwierdzają wykluczenia komunikacyjnego pod względem dostępności do przystanków komunikacji miejskiej na obszarze rewitalizacji, gdzie komfortowy dostęp do nich jest możliwy z każdego miejsca.

Przystanki komunikacji miejskiej powinny być lokalizowane jak najbliżej miejsc, które mają docelowo obsługiwać. Z reguły w standardach ta odległość jest podawana w minutach – pieszy powinien poświęcić maksymalnie 10 minut na dojście do przystanku. Z rejonu przystanków oprócz pasażerów korzystają także inni użytkownicy przestrzeni – przechodzący piesi czy rowerzyści (Załącznik 2, poz. 2). Przystanki powinny być także zlokalizowane możliwie blisko przejść dla pieszych, ale w sposób niekolidujący z głównym ciągiem pieszych (Załącznik 2, poz. 4). Należy przy tym pamiętać o zapewnieniu jak najkrótszej i najmniej skomplikowanej trasy, aby zapobiec przekraczaniu drogi w miejscu do tego niewskazanym (Załącznik 2, poz. 3). Dojście powinno spełniać wszystkie wymogi ciągów dla pieszych, czyli także być dostępne dla osób z niepełnosprawnością. Aby dodatkowo podnieść mobilność, można w pobliżu przystanków ulokować parkingi samochodowe i rowerowe. „Rodzaj parkingu i liczba dostępnych miejsc powinna być związana z obszarem, który węzeł obsługuje oraz uwzględnić czas związany z dojazdem użytkowników spoza okolicy przystanku” (Załącznik 2, poz. 9: 24).

Stojaki rowerowe

W programach rewitalizacji podkreśla się nie tyle same braki w parkingach dla rowerów co braki w całej infrastrukturze rowerowej, zwłaszcza w PR Słupska i Lublina. Wylicza się braki stojaków rowerowych przy obiektach usługowych i użyteczności publicznej, podkreślając niską jakość infrastruktury (Załącznik 3, poz. 11) oraz wspomina się o planowanym uzupełnieniu jej dzięki systemowi roweru miejskiego (Załącznik 3, poz. 14).

W Kaliszu „Zaleca się montowanie stojaków dla rowerów od strony jezdni, a nie od strony piechotki”. W przypadku tej drugiej opcji, muszą się one mieścić w pasie bocznym chodnika (Załącznik 2, poz. 3: 81). Nie powinny być lokalizowane dalej niż 10 m od celu podróży (Załącznik 2, poz. 5), a jeśli znajdują się przy obiektach użyteczności publicznej, powinny być ulokowane jak najbliżej wejścia (Załącznik 2, poz. 1). Powtarza się także informacja, że powinny się one znajdować w dobrze oświetlonych, ruchliwych, łatwo dostępnych i nieutrudniających ruchu pieszych miejscach (Załącznik 2, poz. 4) – czyli w bezpiecznej odległości od krawędzi jezdni, ścian budynków, ciągów pieszych i rowerowych.

Bardziej szczegółowe wytyczne, jeżeli miasta z takowych korzystają, znajdują się w standardach dotyczących bezpośrednio infrastruktury rowerowej.

Parking dla osób z niepełnosprawnością

Jeszcze rzadziej niż stojaki rowerowe była uwzględniana kwestia miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami. Jedynie w Starogardzie Gdańskim bezpośrednio podkreślano niedobór miejsc dla osób z niepełnosprawnością (Załącznik 3, poz. 6). W pozostałych miastach, jeśli w ogóle, wspomniano o ogólnym zapotrzebowaniu na większą ilość miejsc postojowych. Pośrednio można zakładać, że dotyczyło to także osób o ograniczonej mobilności.

Według standardów, podobnie jak parkingi rowerowe, miejsca przeznaczone dla osób z niepełnosprawnością powinny znajdować się jak najbliżej wejść do obiektów, przy czym nie należy ich umieszczać w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia (Załącznik 2, poz. 6). Przy budynkach użyteczności publicznej ta minimalna odległość powinna wynosić max. 10 m (Załącznik 2, poz. 7), a jeśli z przyczyn technicznych niemożliwe jest zapewnienie takiej odległości, miejsce dla osób z niepełnosprawnością nie powinno znajdować się dalej niż 50 m. Sugeruje się również, aby opisywane miejsca postojowe były lokalizowane jako skrajne w obszarze parkingu – zapewnia to komfortowy dostęp do tylnych

drzwi busów i minivanów, przy założeniu, że odległość nie przekracza tej uwzględnianej (Załącznik 2, poz. 1 i 9). Jeśli parking nie obsługuje bezpośrednio żadnego budynku, to miejsca postojowe powinny być zlokalizowane blisko wyjścia z tego parkingu (Załącznik 2, poz. 7). Wymaga się umieszczania takich miejsc parkingowych także przy strefach wejściowych do przestrzeni publicznych (Załącznik 2, poz. 4).

Zieleń

W programach rewitalizacji podkreślano niską dostępność do terenów zieleni na obszarach rewitalizacji. Istniejąca zieleń była określana jako niezadowolająca, zaniedbana lub wprost zdegradowana. W Słupsku przyuliczne nasadzenia przez niedostateczną pielęgnację oraz trudne warunki wzrostu zachowały się w stopniu szczątkowym. Z tego powodu we wszystkich programach często wymieniano zabiegi pielęgnacyjne czy uzupełnianie nasadzeń i wprowadzanie nowych jako jeden z elementów działań w poszczególnych projektach.

Programy rewitalizacji Łodzi i Krosna zaznaczały, jak ważna jest ochrona istniejącej zieleni, tej w dużych parkach miejskich oraz tej w przestrzeniach pomiędzy kwartałami mieszkalnymi. Nowe inwestycje nie powinny kolidować z obecną zielenią wysoką, a bezzasadne wycinki powodują ubożenie przyrodnicze. Kładzie się zatem nacisk na ochronę najcenniejszych zasobów, dzięki czemu można osiągnąć ciągłość systemu ekologicznego i utrzymać bioróżnorodność terenów miasta (Załącznik 3, poz. 9). W Słupsku, w analizie i projektowaniu potencjalnych nowych terenów zielonych, sugerowano się koncepcją klinów zieleni autorstwa Władysława Czarneckiego, co jeszcze lepiej pomogłoby miastu przybliżyć tereny zielone mieszkańcom, jednocześnie ograniczając emisję spalin i hałasu (Załącznik 3, poz. 14). Zgodnie z Gminnym Programem Rewitalizacji miasta Łodzi, należy „Uwzględnić systemowo fakt, że pieszy w mieście użytkuje przestrzeń inaczej, niż osoba w samochodzie”. Powinno się „[...] stworzyć dostęp do zieleni: miejsc zacienionych i przewietrzanych oraz w możliwie największym stopniu lokalizować źródła wody w formie m.in. fontann płaskich, źródeł ulicznych etc”. (Załącznik 3, poz. 5: 149).

Najbardziej szczegółowe wytyczne dotyczące zieleni w miastach zostały przedstawione w Standardach kształtowania zieleni Warszawy. Większość pozostałych standardów również uwzględnia rolę jaką spełnia zieleń w przestrzeniach miast. Różne wytyczne są stosowane w zależności od rodzaju zieleni, miejsca w jakim się znajduje i funkcji jaką ma spełniać. Według zebranych wytycznych odpowiednio zadbane zieleń stanowi w miastach naturalną ochronę przed warunkami atmosferycznymi, szczególnie w przypadku nasadzeń wzdłuż ścieżek rowerowych i ciągów pieszych. Wzbogaca powietrze w wilgoć, zatrzymuje nadmierne ilości wód opadowych, zmniejsza amplitudy temperatur, zatrzymuje kurz oraz inne zanieczyszczenia, podnosząc jakość powietrza. Odpowiednio zastosowana może stanowić element estetyczny w przestrzeni miejskiej, sprzyja integracji społecznej, redukuje stres i zwiększa wartość nieruchomości w jej pobliżu (Załącznik 2, poz. 1, 3 i 4). Powinno się sukcesywnie zwiększać ilość zieleni wzdłuż ciągów pieszych, miejsc odpoczynku, przy węzłach komunikacyjnych i w ścisłych centrach miast (Załącznik 2, poz. 2). Należy dążyć do jak największego nią nasycenia. Jako pas zieleni, może stanowić bufor pomiędzy pieszym a jezdnią lub ścieżką rowerową. Rekomenduje się sadzenie drzew w każdym ciągu pieszym przekraczającym 3 m – „Wysokość drzew oraz wielkość i kształt koron należy korelować z szerokością całej ulicy, szerokością chodnika, wysokością zabudowy i charakterem ulicy” (Załącznik 2, poz. 3: 84). Dlatego zaleca się sadzenie drzew wysokich, o rozłożystej koronie na ulicach szerokich lub podobnie na reprezentacyjnych. Drzewa młode, niskie, posiadające niewielkie korony, powinno się sadzić tylko w wąskich uliczkach z wysoką zabudową.

Zieleń miejska w niektórych przypadkach może tworzyć bariery dla uczestników ruchu, ograniczając widoczność, dlatego zaznacza się m.in. we Wrocławskich standardach kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym, że gałęzie nie mogą znajdować się w obszarze skrajni drogowej (Załącznik 2, poz. 1).

Mała architektura

W Programach rewitalizacji często pojawiała się informacja o zamiarze wprowadzenia do przestrzeni nowych mebli miejskich takich jak ławki czy elementów im towarzyszących. Wiąże się to najczęściej z ich złym stanem – zdewastowana mała architektura nie zachęca do korzystania z przestrzeni publicznych, podobnie jak niewystarczające zagęszczenie lub jej zupełny brak (Zał. 3, poz. 12). Elementy często wykonane są z marnej jakości materiałów, nieodpowiednio konserwowanych i losowo dobranych, które po pewnym czasie nie spełniają już swojej zamierzonej funkcji (Zał. 3, poz. 14).

Elementy małej architektury, zamontowane w przestrzeniach publicznych, powinny być ergonomiczne, spójne stylistycznie i nawiązywać do funkcji jaką spełnia dana przestrzeń (Zał. 3, poz. 6). „Poszczególne place i ulice należy traktować jako wnętrza urbanistyczne, a wprowadzana zieleń powinna być istotnym elementem wyposażenia tych wnętrz, wraz z elementami małej architektury” (Zał. 3, poz. 1: 122). Ciężko również znaleźć w programach rewitalizacji informację o urządzeniach rekreacji jak place zabaw, a jeszcze rzadziej o siłowniach na świeżym powietrzu. Z reguły ogranicza się to do zapisu o niewystarczającej liczbie takich obiektów lub kompletnym ich braku i planowanych nowych inwestycjach w tym zakresie.

Zgodnie ze standardami „Wszystkie elementy małej architektury i mebli miejskich, znajdujące się w przestrzeniach publicznych, należy lokalizować poza szerokością trasy wolnej od przeszkód” (Zał. 2, poz. 7: 39). Powinny być umieszczone w pobliżu pasa komunikacji pieszej, ale nie w bezpośrednim jego obrębie (Zał. 2, poz. 2, 4 i 9). Należy zachować 2 m przestrzeni wolnej od przeszkód, a w przypadku lokalizowania w ciągu traktu działalności usługowej należy zapewnić co najmniej 1,5 m przestrzeni dla ruchu pieszych. Dodatkowo należy zaznaczyć, że takie elementy jak stojaki na rowery czy inne wystające elementy powinny być odsunięte od ścieżki rowerowej (Zał. 2, poz. 3).

Częstotliwość rozmieszczenia miejsc siedzących zależy od natężenia ruchu i szerokości traktu pieszego, może się zmieniać także w zależności od analizowanego dokumentu. We Wrocławskich standardach (Zał. 2, poz. 1 i 7) maksymalna odległość pomiędzy ławkami w miejscach o małym natężeniu ruchu może wynosić 100 m, w przypadku miejsc bardzo ruchliwych, np. parki, powinno to być max. 25 m. W Standardach Dla Projektantów, Wykonawców I Zarządców Infrastruktury Dla Pieszych w Kaliszu (Zał. 2, poz. 3) zaleca się rozmieszczanie ławek lub grup krzeseł ulicznych w odstępach 30 m, na chodniku mającym 4 m szerokości. W Starogardzie Gdańskim podniesiona została również kwestia specjalnego poziomu dostępności w odniesieniu do osób z ograniczoną mobilnością. Wymaga się, aby co 50 m wyznaczone zostało miejsce odpoczynku dla osób o ograniczonej mobilności – wyposażone w siedzisko, podłokietniki oraz miejsce do zaparkowania wózka inwalidzkiego i roweru. W celu zapewnienia bezpieczeństwa meble miejskie powinny posiadać zaokrąglone krawędzie. Zalecanym materiałem siedzisk i oparcie ławek jest drewno, które powinno być odpowiednio twarde i odporne na użytkowanie, ale także zabezpieczone przed warunkami atmosferycznymi. Oprócz zapewnienia ergonomicznych, estetycznie wyglądających i spójnych stylistycznie mebli miejskich, ważne jest, aby kontrastowały swoją barwą z kolorem tła na jakim się znajdują, tak aby ułatwić poruszanie się osobom niedowidzącym. Powinny być również na stałe przymocowane do podłoża. Zaleca się stosowanie różnych rodzajów miejsc spoczynku (Zał. 2, poz. 4 i 8), jednak krzesła uliczne oraz ławki z oparciem powinny stanowić podstawowy rodzaj mebli miejskich, a pozostałe rodzaje powinny być jedynie ich uzupełnieniem (Zał. 2, poz. 3). „W miarę możliwości rekomenduje się również montaż poszczególnych elementów wyposażenia na kilku różnych wysokościach, ze względu na wygodę użytkowania osób bardzo wysokich lub niskich, dzieci oraz użytkowników wózków” (Zał. 2, poz. 7: 39). Jeżeli jest taka możliwość, powinno się dążyć do tego, żeby elementy wyposażenia przestrzeni pełniły więcej niż jedną funkcję. Stojaki rowerowe lub donice z kwiatami mogą spełniać także rolę słupków ograniczających możliwość wjazdu na chodnik (Zał. 2, poz. 2 i 3). Miasto Łódź posiada także osobny dokument regulujący wprowadzanie nowych elementów małej architektury w przestrzeniach miasta – „Uchwała

w sprawie ustalenia zasad i warunków sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane, dla miasta Łodzi” (Załącznik 2, poz. 27). Pomaga dzięki temu dbać o zachowanie ładu przestrzennego, estetyki, zachowanie tożsamości i wzmacnianie poczucia przynależności do miejsca.

Place zabaw, siłownie na świeżym powietrzu oraz inne tereny rekreacji powinny spełniać wspomniane wytyczne przestrzeni publicznych. Powinny być lokalizowane na terenach ogólnodostępnych: parkach, skwerach, a jednocześnie oddalonych od źródeł hałasu – ulic czy boisk (Załącznik 2, poz. 9).

Projektowanie uniwersalne

Wszystkie miasta posiadające standardy (Starogard Gdański, Słupsk, Kalisz, Łódź, Wrocław, Lublin, Gdynia i Warszawa), opracowywały zawarte w nich wytyczne na podstawie założeń **planowania uniwersalnego**. W *Ustawie z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji* podaje się za definicją zawartą w art. 2 Konwencji ONZ (Organizacja Narodów Zjednoczonych) o prawach osób z niepełnosprawnością: „*Uniwersalne projektowanie* oznacza projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. *Uniwersalne projektowanie* nie wyklucza pomocy technicznych dla szczególnych grup osób niepełnosprawnych, jeżeli jest to potrzebne”. W Starogardzie (Załącznik 2, poz. 10) i Gdyni (Załącznik 2, poz. 9) dostępność jest związana przede wszystkim z zapewnieniem bezpośredniego dostępu do terenów zabudowanych, usług i informacji, bez względu na to czy obiekty i przedmioty są dostępne dla osób niepełnosprawnych, czy nie. Przestrzeń powinna być w pełni użytkowana przez wszystkie grupy osób, co warunkuje pełnię praw obywatelskich wszystkim użytkownikom (Załącznik 2, poz. 9 i 10). W słupskich oraz łódzkich standardach podkreśla się również, że zgodnie z definicją, podstawowe działania powinny odpowiadać potrzebom wszystkich użytkowników bez konieczności adaptacji oraz wykorzystywania specjalnych rozwiązań. Projektowanie uniwersalne obejmuje „[...] projektowanie obiektów i przedmiotów dostępnych dla wszystkich osób, bez względu na to czy są osobami niepełnosprawnymi, czy sprawnymi. Projektowana przestrzeń (jak również nowe produkty wprowadzane do obrotu) powinna być w pełni użytkowana przez osoby o ograniczonej mobilności i percepcji” (Załącznik 2, poz. 9) oraz „[...] w projektowaniu uniwersalnym przyjmuje się perspektywę tzw. użytkownika ekstremalnego” (Załącznik 2, poz. 6: 7). Zarówno we Wrocławiu (Załącznik 2, poz. 7) jak i Warszawie (Załącznik 2, poz. 4) wymienia się także 8 zasad projektowania uniwersalnego:

1. Użyteczność dla osób o różnej sprawności;
2. Elastyczność w użytkowaniu;
3. Proste i intuicyjne użytkowanie;
4. Czytelna informacja;
5. Tolerancja na błędy;
6. Wygodne użytkowanie bez wysiłku;
7. Wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania;
8. Percepcja równości.

Mniej szczegółowo odnosi się do zasad uniwersalnego projektowania Lublin, zaznaczając jedynie wymóg uwzględniania tych wytycznych w procesie budowy, przebudowy i remontów ulic (Załącznik 2, poz. 2). Jedynie w Kaliszu nie definiuje się bezpośrednio projektowania uniwersalnego, zamiast tego opisuje się, jakie kryteria powinna spełniać przestrzeń w miastach, tak aby była dostępna dla wszystkich, w zgodzie z zasadą „wszystkim i każdemu” (Załącznik 2, poz. 3: 5).

4. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA W BADANIACH WŁASNYCH

Opisana w tej części analiza odwołuje się do wyników badania w ramach wizyt studyjnych oraz wywiadów pogłębionych z przedstawicielami samorządów. Efekty oceny przestrzeni publicznych w postaci punktacji zostały zamieszczone w macyrycy i zaprezentowane w Tabeli 2. Wszystkie przestrzenie publiczne są przedsięwzięciami związanymi z odnośnymi programami rewitalizacji – z wyjątkiem dwóch – Krakowa i Wrocławia. Niemal w każdym przypadku, w związku z tym, że mamy do czynienia z inwestycjami na obszarze rewitalizacji, badane przestrzenie znajdowały się w obszarze centrum lub co najmniej śródmieścia. Ponownie mamy tu dwa wyjątki – Warszawę (Kamionek – Praga-Południe) i Gdynię (Chylonia).

Analiza przestrzeni – wizyty studyjne (inventaryzacja)

Ponieważ, jak wspomniano, badane inwestycje znajdowały się z reguły w śródmieściach, determinowało to główne ich funkcje. A zatem, głównie to handel i usługi (sklepy spożywcze, piekarnie, lombardy, sklepy odzieżowe), wśród nich szczególnie sieciowe lub lokalne kawiarnie i restauracje. W przypadku szeregu miast były to również funkcje instytucjonalne (urzędowe), wynikające z lokalizacji ratusza lub urzędu miasta. Z drugiej strony, plac Konstytucji 3 Maja w Krośnie to węzeł komunikacyjny (przy którym, co interesujące, wzrasta znaczenie funkcji mieszkaniowej); z kolei obszar badany w Warszawie to niemal wyłącznie funkcja mieszkaniowa. Niemal, bo w ciągu budynków mieszkalnych usytuowała się galeria sztuki, która zarówno funkcją jak i estetyką elewacji odróżnia się wyraźnie od reszty otoczenia. Jak mówi przedstawiciel urzędu miasta, jest to efekt „promieniowania” oferty kulturalnej pozostałego obszaru Pragi.



1



2

Ryc. 2. Rynek w Kędzierzynie-Koźlu (1) i ul. Dworcowa w Katowicach (2)
Źródło: materiał własny autorów

Badane przestrzenie publiczne, przynajmniej jeśli idzie o rynki, potencjalnie są też dobrym miejscem wypoczynku i rekreacji. Na żadnym z takich placów nie brakuje bowiem elementów małej architektury – przede wszystkim siedzisk i koszy na śmieci. Dotyczy to również niektórych ulic czy deptaków, jak na przykład Krakowskie Przedmieście w Lublinie czy Zamkowa w Kaliszu. Na przykładzie analizowanych miast można zaobserwować rozwijający się trend udostępniania większej niż dotychczas palety siedzisk. Oprócz klasycznych ławek samorządy decydują się także na leżaki (Rynek – Starogard Gdański, os. ŻOH – Gdynia), pojedyncze siedziska (ul. Dworcowa – Katowice), „wijące się” ławki bez oparcia (Rynek – Kędzierzyn-Koźle). Tego rodzaju meble miejskie istotnie wpływają na komfort użytkowania przestrzeni. Jest tak również dlatego, że są to z reguły przestrzenie estetyczne oraz reprezentacyjne. Ten drugi aspekt jest jednak ważny z innego powodu – bywa argumentem, za pomocą którego tłumaczy się oszczędne wykorzystanie zieleni. Z jednej strony jej braki tłumaczone są wskazaniem konserwatora zabytków (o czym niżej), ale również zwracano nam uwagę, że jeżeli plac lub deptak ma pełnić funkcje reprezentacyjne, to zieleń „permanentna” nie jest dobrym rozwiązaniem. Funkcja reprezentacyjna w wypowiedziach samorządowców związana jest z organizacją uroczystości państwowych lub lokalnych wydarzeń. W tym sensie nasadzenia „przeszkadzają” lub mogą utrudniać przygotowanie różnego rodzaju imprez.

Funkcja handlowa i usługowa, o której wspomniano wcześniej, wiąże się z inną funkcją – a raczej z rezygnacją z wyłączenia funkcji tranzytowej. Mowa o dobrze znanym z dyskursu urbanistycznego problemie oporu przedsiębiorców wobec planów ograniczenia lub zamknięcia ulic dla ruchu samochodowego. Przykład Kalisza lub Rawicza (Ryc. 3) pokazuje, że miasta nie zawsze decydują się na realizację pierwotnych planów i dopuszczają ruch samochodowy. W tym kontekście, wartym uwagi przykładem jest Rawicz, gdzie (jak samorządowcy tłumaczyli w rozmowie) nie zdecydowano się na wyprowadzenie ruchu samochodowego z centrum, jedynie go ograniczono. Jednocześnie odseparowano ruch samochodowy od ruchu pieszego i rowerowego, dzięki czemu nie ma obawy, że mieszkańcy będą rezygnowali z odwiedzania rynku (oraz korzystania z usług przy nim zlokalizowanych – a tego miasto chciało uniknąć). Jak w wypowiedzi dla mediów mówił zastępca burmistrza Paweł Szybaj:

„(...) myślę, że Rawicz powinien dostosować się do wielu wytycznych, jak w innych miastach europejskich np. w niedalekim Poznaniu, gdzie ulica św. Marcina również pełni podobne funkcje, a dodatkowo oprócz pieszych, rowerów, samochodów, są jeszcze tramwaje. Ruch jest dużo większy niż w Rawiczu, wszyscy sobie dobrze radzą, są zadowoleni. Sądzimy, że tak samo będzie w Rawiczu i teren będzie miejscem spotkań pieszych i gdzie można przyjechać na zakupy, czy załatwić jakieś sprawy” (Brycka-Jaskierska 2021).

Ponadto przestrzeń parkingowa, jak wspomnieli nasi rozmówcy, może być modelowana – zmniejszana lub nawet likwidowana. Zatem co prawda rynek nie zyskuje wizualnie na obecności samochodów, ale przykład Rawicza pokazuje, przed jakimi dylematami stoją dzisiaj miasta, które nie są tak oczywistymi destynacjami turystycznymi jak na przykład Kraków. Stąd dążenia do tego, by maksymalnie ułatwić mieszkańcom dostęp do usług w rejonie rynku. Należy tu dodać, że parkowanie na rynku jest płatne i planowane jest zwiększenie opłat regulujących popyt na miejsca postojowe. Ponadto, aby móc realizować na rynku różnego rodzaju funkcje, podziemną infrastrukturę techniczną zaplanowano w taki sposób, aby nie było konieczności ciągnięcia na powierzchni różnego rodzaju kabli umożliwiających funkcjonowanie różnych wydarzeń, np. koncertów, targowiska.



1



2

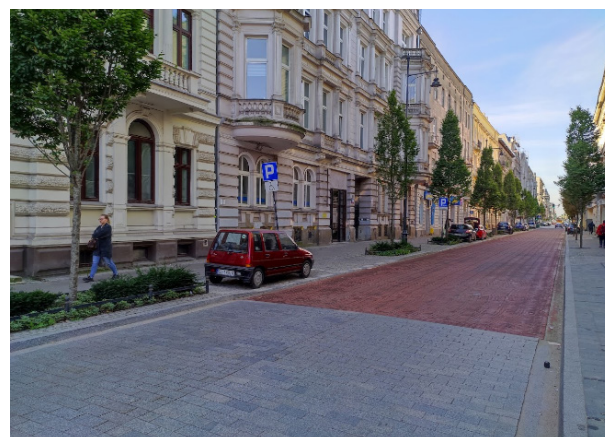
Ryc. 3. Rynek w Rawiczu (1) i ul. Zamkowa w Kaliszu (2)

Źródło: materiał własny autorów

Wszystko to powoduje, że choć w przypadku badanych przestrzeni publicznych nie brakuje zieleni (2.3/3 pkt. – Zał. 4), to jest ona głównie młoda, często na tyle, że mieszkańcy będą musieli poczekać wiele lat, aby np. móc się schować w jej cieniu. Zatem, jakkolwiek trudno autorytatywnie badane przestrzenie nazwać „betonowymi pustyniami”, to trzeba przyznać, że niektóre miasta zlikwidowały zieleń niską, która znajdowała się na rynku lub w okolicy ratusza (Kędzierzyn-Koźle⁷, Rawicz). Obserwuje się również próby wizualnego zazielenienia przestrzeni poprzez stawianie donic z drzewami (Starogard Gdański, Kalisz). Chociaż w pierwszym wrażeniu, dzięki takiemu rozwiązaniu dana przestrzeń może się bronić przed zarzutem tzw. „betonozy”, to w praktyce korzyści ekosystemowe z zieleni obecnej tam aktualnie są minimalne. Takie rozwiązanie można stosować jako tymczasową interwencję estetyczną oraz jako element prototypowania w przestrzeniach publicznych, jednak w przypadku nowych inwestycji zieleń powinna rosnąć w gruncie. Dobrym przykładem wzbogacenia przestrzeni o nową roślinność jest ulica Jaracza w Łodzi, gdzie wcześniej nie było żadnej zieleni, a po realizacji inwestycji pojawiły się liczne drzewa (młode, ale stosunkowo duże) po obu stronach ulicy oraz pasy zieleni niskiej (po stronie południowej ulicy).



1



2

Ryc. 4. Rynek w Starogardzie Gdańskim (1) i ul. Stefana Jaracza w Łodzi (2)

Źródło: materiał własny autorów

⁷ W tym przypadku była to również zieleń wysoka, dojrzała.

W kontekście dostępności i bezpieczeństwa w sensie fizycznym trudno zarzucić wiele przestrzeniom w badanych miastach. Praktycznie wszędzie nawierzchnia, ponieważ niedawno położona, jest równa i czytelnie oznaczona (2,3/3 pkt. – Zał. 4). Standardem stały się obniżone krawężniki i fakturowe rozróżnienie różnych funkcji, w przypadku kiedy z krawężników zrezygnowano w ogóle i chodnik z ulicą stanowią jednolitą powierzchnię. W tym kontekście jednak zauważyliśmy, że niezbyt często pojawiają się dodatkowe elementy przyjazne osobom z wadami wzroku – faktury kierunkowe i ostrzegawcze. Można też dodać, iż to, że w kilku przypadkach nie zrezygnowano z ruchu samochodowego, potencjalnie może wpływać na postrzeganie tych przestrzeni przez pieszych, ale postawienie tego rodzaju tezy wymaga przeprowadzenia pogłębionych badań wśród samych mieszkańców (użytkowników). W przypadku analizowanych przestrzeni obserwuje się stosowanie chropowatej kostki granitowej w ramach chodnikowych opasek (np. Łódź – ul. Jaracza), wjazdów (Warszawa – ul. Frycza-Modrzewskiego) i jezdni (np. Tarnów – Rynek). O ile fakturowe rozróżnienie, jak wspomniano wcześniej, jest rozwiązaniem zalecanym, to wymaga ono stosowania z umiarem, by w praktyce nie utrudniać niezmotywowanym użytkownikom przemieszczania się, jak ma to miejsce w przypadku wspomnianych przestrzeni – w Łodzi, gdzie opaska granitowa zajmuje łącznie ponad metr, w Warszawie, gdzie co kilka metrów piesi muszą przejść po niewygodnej nawierzchni, w Tarnowie, gdzie wystawione ogródki gastronomiczne wymuszają poruszanie się po jezdni z kostki granitowej.



1



2

Ryc. 5. Ul. Stefana Jaracza w Łodzi (1) i ul. Andrzeja Frycza-Modrzewskiego w Warszawie (2)
Źródło: materiał własny autorów

Warto zwrócić uwagę na małą architekturę, a konkretnie jej kształt. Można powiedzieć, że badane miasta odrobiły lekcję (lub co najmniej nie powieliły błędów) na bazie doświadczeń innych, nawet zagranicznych ośrodków, ponieważ służące odpoczynkowi i spędzaniu czasu wolnego ławki praktycznie w każdym przypadku wyposażone są w drewniane siedziska (które ani nie nagrzewają się przesadnie w lecie, ani nie są zbyt zimne w chłodne dni). Co więcej, są pozbawione podłokietników, które bywają wykorzystywane jako przeszkoda dla osób, które chciałyby się położyć na ławce (np. tych w kryzysie bezdomności). Tego typu wykorzystywanie podłokietników na siedziskach można za literaturą interpretować jako przykład pewnego rodzaju „paranoi” w projektowaniu przestrzeni, będącej efektem jej nadmiernej prywatyzacji i erozji sprawiedliwości społecznej. W mieście towarzyszy nam poczucie braku bezpieczeństwa i niepewności (*insecurity*), czego przejawem są meble miejskie budujące przestrzeń kolczastą/kłującą (*prickly*) – zob. S.Flusty 1994: 17⁸.

⁸ Zob. też omówienie innej publikacji S.Flusty'ego w: M.Carmony, C.De Magalhães i L.Hammonda 2008: 61 oraz K.Bierwaczonek i T.Nawrocki 2012: 29–30.



1



2

Ryc. 6. Ul. Krakowskie Przedmieście w Lublinie (1) i Rynek w Kędzierzynie-Koźlu (2)

Źródło: materiał własny autorów

Analizując wytypowane przestrzenie z użyciem matrycy, można zauważyć, że wyrażona punkcją jakość przestrzeni w grupach miast z przyjętymi standardami i tych bez standardów jest zbliżona – to średnio 19,3 (miasta ze standardami) oraz 19,9 punktów (miasta bez standardów) na 24 możliwe do zdobycia wg przyjętej metodyki (Tab. 2, Zał. 4).

Zauważmy, że zarówno miasta, które zyskały w naszej ocenie najwięcej punktów (22 – Starogard Gdański) jak i to, które wypadło tutaj najślabiej (13,5 – Wrocław) – należą do ośrodków, gdzie nie zadeklarowano szukanych standardów. Z kolei inwestycję w Słupsku również oceniono na 22 punkty – a to również miasto bez standardów.

Standardów nie przyjęły również Katowice i Kraków, a posiadają nowo zrealizowane przestrzenie publiczne, których jakość (w świetle naszej matrycy) niewiele ustępuje powyższym – to odpowiednio 22 pkt dla Katowic i 19,5 dla Krakowa (Tab. 2).

Dla porządku postanowiliśmy jeszcze sprawdzić, czy typ programu rewitalizacji (LPR/GPR) ma znaczenie, jeśli idzie o wyrażoną oceną punktową jakość badanych inwestycji (Zał. 1). Z raportu *Badania systemu zarządzania i wdrażania procesów rewitalizacji w Polsce* wynika bowiem, iż przedsięwzięcia w sferze przestrzenno-funkcjonalnej są sprawniej realizowane w gminach, gdzie obowiązuje gminny program rewitalizacji (Jadach-Sepioło 2021: 75). Zatem wyciągnęliśmy średnią z dwóch grup inwestycji – tych wynikających z gminnych programów rewitalizacji (Gdynia, Kalisz, Łódź, Słupsk, Starogard Gdański) oraz wynikających z lokalnych programów rewitalizacji (Katowice, Kędzierzyn-Koźle, Krosno, Lublin, Warszawa). Średnia ocena inwestycji wynikających z GPR (20,3) jest nieznacznie wyższa niż tych, które wynikały z LPR (19,9), dowodząc słuszności przytoczonej wyżej obserwacji o lepszym przygotowaniu merytorycznym projektów w GPR⁹.

Podsumowując, w kontekście standardów wyższą ocenę uzyskują inwestycje realizowane w miastach bez takich dokumentów, co oznacza, że wysoka jakość zmian przestrzennych została zagwarantowana w zapisach funkcjonujących w tym miastach programach rewitalizacji, odnoszących się do przedsięwzięć o priorytetowym znaczeniu dla lokalnych społeczności (rynki, główne place i ulice miejskie). Natomiast w kontekście typu programu rewitalizacji lepiej wypadają inwestycje wynikające z gminnego programu rewitalizacji. Oczywiście patrząc na te wyniki należy mieć na uwadze ograniczoną ilość obserwacji (badanych miast).

⁹ Nie brano pod uwagę inwestycji z Wrocławia oraz Krakowa, jako niewynikających wprost z obowiązującego w danym czasie programu.

Tab. 2. Matryca oceny przestrzeni publicznych wraz z punktacją dla odwiedzonych miast

Punktacja	Miasto:	Starogard	Gdynia	Łódź	Lublin	Wrocław	Warszawa	Kalisz	Słupsk	Katowice	Kraków	Rawicz	Tarnów	Kędz.-Kozle	Krosno
	Nazwa przestrzeni:	Rynek	os. Za- menhofs- opata Ha- lickiego	Jaracza	Krakow- skie Przed- mieście	Probusa	Frycza- Modrzew- skiego	Zamkowa	Szarych Szeregów	Dwor- cowa	Kra- kowska	Rynek	Rynek	Rynek	pl. Kon- stytucji 3 Maja
OŚWIETLENIE															
0	brak oświetlenia														
+1	oświetlenie niepełne (lub pełne, ale żółte)					1	1						1		
+2	oświetlenie pełne (białe)	2	2	2	2			2	2	2	2	2		2	2
+1	doświetlone przejścia		1												
PRZESZKODY (KRAWĘŻNIKI, SŁUPKI, STOJAKI, REKLAMY)															
0	liczne przeszkody														
+1	brak słup(k)ów ograniczających ruch pieszy (nie licząc ko- niecznych znaków, sygnalizacji świetlnej)	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	
+1	obniżone krawężniki (lub wyniesione przejścia)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
+1	ławki i stojaki rowerowe poza trasami pieszymi	1	1	1	1		1		1	1	1	1	1	1	1
BRAK KOLIZJI MIĘDZY UŻYTKOWNIKAMI (Z WYŁĄCZENIEM STREF ZAMIESZKANIA – 3)															
0	liczne obszary potencjalnych kolizji			0											
+1	brak kolizji pieszy-auto (np. parkowanie na chodniku)	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
+1	brak kolizji pieszy-rowerzysty	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
+1	brak kolizji rower-auto	1	1		1		1	1	1	1			1	1	1
NAWIERZCHNIA															
0	nierówna i/lub nieczytelna														
+1	równa	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	0,5	1	1
+1	czytelna (np. materiałowe rozróżnienie w zależności od funkcji)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
+1	elementy przyjazne osobom z wadami wzroku		1	1		1	1				1				
SZEROKOŚĆ (PRZESTRZENI DLA PIESZYCH)															
0	poniżej 1,25 m														
1	poniżej 1,5														
2	poniżej 2 m	3	2,5	2,5	3	2,5	2,5	3	3	3	2,5	3	3	2	2,5
3	co najmniej 2 m														
DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA															
0	brak poniższych														
+1	przystanek MPK (w promieniu 400 m)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
+1	stojak rowerowy	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1
+1	parking dla osób z niepełnosprawnością (w promieniu 50 m)	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1
ZIELEŃ															
0	brak zieleni														
1	zieleni niska														
2	zieleni wysoka młoda	3	3	2	3	1	3	2	3	3	2	2,5	2	2	2
3	zieleni wysoka dojrzała														
MAŁA ARCHITEKTURA															
0	brak siedzisk (wzdłuż ulic min. 1 na d. kwartału, ok. co 100 m; na terenach zieleni min. co 25 m)					0									
+1	siedziska metalowe/kamienne												1		
+2	siedziska drewniane	2	2		2			2	2	2	1	2		2	2
+1	śmietniki	1	1	1	1		1	1	1	1	1		1	1	
	suma (maks. 24 pkt.)	22	23,5	16,5	21	13,5	18,5	20	22	22	19,5	19,5	17,5	20	18,5

Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR na podstawie matrycy (zał. 5) oraz badań terenowych

Na podstawie wykonanej analizy można wysnuć wniosek, że fakt, iż gmina dysponuje standardami tworzenia przestrzeni publicznych nie współwystępuje z wyższą oceną inwestycji badanej pod kątem kryteriów związanych z jakością przestrzeni publicznej. Oczywiście, ze względu na specyfikę badania jak i ograniczoną liczebność przypadków trudno tu o kategorię wniosek – przede wszystkim jest to hipoteza, która powinna zostać rozwinięta pod kątem dalszych badań: jakości samych standardów i ich wpływu na jakość przestrzeni.

Uzupełniając postanowiliśmy sprawdzić (przy świadomości wszystkich zastrzeżeń związanych z prowadzeniem wnioskowania w oparciu o tak małą liczebność przypadków), jak punktacja wypada w kontekście okoliczności realizacji inwestycji. Nie mieliśmy informacji co do trybu przygotowania wszystkich inwestycji, ale:

- siedem miast, o których wiedzieliśmy, że przygotowało badane przestrzenie w oparciu o standardową procedurę przetargową (tryb zamówień publicznych) średnio otrzymało 18 pkt. (Starogard Gdański, Warszawa, Wrocław, Kraków, Tarnów, Krosno, Łódź),
- cztery, które wykorzystały ścieżkę konkursu, średnio otrzymały 20,9 pkt. (Kalisz, Słupsk, Katowice, Rawicz).
- Różnica punktacji na korzyść inwestycji realizowanych w trybie konkursu nie jest wprawdzie wysoka, niemniej skłania do postawienia hipotezy, że nieco większe znaczenie niż dysponowanie standardami, może mieć tryb, w jakim inwestycja w przestrzeni jest przygotowywana.

Niezależnie od występowania (lub nie) określonego wskaźnika jakości przestrzeni publicznej (i wartości, jaką ten wskaźnik przyjmuje), należy zawsze również brać pod uwagę jej funkcję, która wynika w dużej mierze z położenia nowej inwestycji w układzie sąsiadujących przestrzeni publicznych. W tym sensie, choć z oceny wyrażonej punktami wynika, że najniższą ich liczbę należy przydzielić Wrocławowi, to należy również spojrzeć na to, jak pozycjonuje się w układzie innych przestrzeni – to ulica będąca swego rodzaju łącznikiem, prowadzącym do parku.

Wyzwania kształtowania przestrzeni publicznych z perspektywy samorządowców

Realizacja inwestycji w przestrzeni publicznej wiąże się z szeregiem różnego rodzaju wyzwań. Są wśród nich takie, które niezależnie od doświadczenia urzędników pojawiają się tak na etapie przygotowania, jak i realizacji projektu, istotnie wpływając na ramy czasowe, koszt czy ostateczny kształt danej inwestycji.

Najczęściej wymieniane przez przedstawicieli miast wyzwanie związane jest z obecnością infrastruktury technicznej. Jak pokazuje praktyka, przystępując do inwestycji niemal pewne jest, że informacje z podkładów geodezyjnych odnośnie lokalizacji i przebiegu infrastruktury technicznej odbiegają od tego, co faktycznie znajduje się w gruncie. Ponadto, w trakcie prac znajdowano elementy, które ciężko zidentyfikować i przypisać konkretnemu gestorowi sieci. W efekcie wiele samorządów z tego powodu już na wstępie nie planuje zwiększenia ilości zieleni lub koryguje swoje zamierzenia na etapie prac budowlanych.

Inne wyzwanie występujące na obszarach historycznych dotyczy współpracy z konserwatorem zabytków. Jak wynika z rozmów przeprowadzonych w ramach niniejszego badania, konserwatorzy odnosząc się do historycznego zagospodarowania danej przestrzeni, niejednokrotnie istotnie ograniczają dostosowanie nowo realizowanego projektu do współczesnych potrzeb i założeń. Najbardziej medialnym aspektem tego problemu jest kwestia nowych nasadzeń. Do niedawna stanowisko wojewódzkich konserwatorów zabytków często przyczyniało się w praktyce do zjawiska tzw. betonozy.

W odpowiedzi na ten konkretny problem, Generalna Konserwator Zabytków, wiceminister Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu prof. Magdalena Gawin, w piśmie do wojewódzkich konserwatorów napisała:

„(...) niedopuszczalne jest niszczenie w ramach prac rewitalizacyjnych i modernizacyjnych wypracowanych już w okresie międzywojennym koncepcji zazieleniania placów, skwerów, ulic, promenad i bulwarów, jako namacalnych dowodów poprawy sanitarnej miast zduszonych i zanieczyszczonych przez rewolucję przemysłową. Nie należy zapominać o wielkoobszarowych systemach zieleni, które zaplanowane na początku XX wieku, często wsparte na idei miasta-ogrodu miały zapewnić przez kolejne dziesięciolecia komfortowe, jakościowe i przyjazne dla mieszkańców dużych miast warunki życia. Usuwanie zdrowych drzew, które kilkadziesiąt lat temu nasi poprzednicy nasadzali z nadzieją poprawy życia w mieście, posługiwanie się argumentacją przywracania rynkom i placom ich pierwotnej funkcji wykreowanej w średniowieczu, jest działaniem fałszywym, jeżeli efektem końcowym pozostaje betonowa płaszczyzna placu z parkingiem podziemnym i donicami zamiast starodrzewia” (Gawin 2021).

Należy mieć jednak świadomość, co wynikało w trakcie wywiadów z urzędnikami, że konserwatywne podejście do zagospodarowania historycznej przestrzeni publicznej może być efektem nie tylko zaleceń Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, ale i braku pomysłu na przestrzeń u lokalnych decydentów. Częściowo te problemy może pomóc rozwiązać, np. współpraca gmin z Narodowym Instytutem Dziedzictwa (NID). W ramach prowadzonego programu oferują oni wsparcie doradcze w zakresie dziedzictwa kulturowego w procesie rewitalizacji, organizują szkolenia dla przedstawicieli gmin, które planują działania rewitalizacyjne oraz wspierają te, które dopiero tworzą i aktualizują gminne programy rewitalizacji. W rezultacie powstają także szczegółowe wytyczne konserwatorskie dla konkretnych obszarów, co znacznie upraszcza i przyspiesza proces planowania.

Podobnym rozwiązaniem jest park kulturowy, który również definiuje wytyczne w procesie przebudowy danej przestrzeni. Ma szczególne znaczenie przy ochronie krajobrazu kulturowego – dla obszarów, które obejmuje swoim zasięgiem obowiązkowo sporządza się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, co zapobiega także wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy. Taka forma ochrony była przyjęta np. w Krośnie – „Park Kulturowy Wzgórze Staromiejskie”.

Kolejne wyzwanie wskazywane przez przedstawicieli miast to problem w zakresie partycypacji społecznej w procesie przygotowywania nowej przestrzeni. Dotyczy to przypadków, gdy nie zdecydowano się na konsultacje projektu z mieszkańcami lub zrobiono to w ograniczonym zakresie. Skutkiem takich działań bywa wzmożone komentowanie projektu na etapie realizacji lub po oddaniu przestrzeni publicznej do użytku, gdy wprowadzanie zmian jest istotnie utrudnione, o ile w ogóle możliwe. Z drugiej strony sygnalizowano nam, że konsultacje społeczne odbywają się często w sferze emocjonalnej, wnioski mieszkańców potrafią być wzajemnie sprzeczne, a urząd powinien potrafić podejmować także niepopularne decyzje.

Uwagi końcowe

Uwzględniając zarówno wyniki wizyt studyjnych jak i również rozmowy z urzędnikami, można ostrożnie stwierdzić, że to, iż samorządy dysponują standardami kształtowania przestrzeni publicznych nie oznacza, że jakość realizowanych tam inwestycji jest wyższa. Można powiedzieć, że przygotowywanie i realizacja inwestycji, a także jej końcowy efekt w postaci tego, co określamy w tym badaniu „jakością przestrzeni publicznej” jest wynikiem swego rodzaju napięć pomiędzy tym, co miasto chce

osiągnąć, a co może osiągnąć, biorąc pod uwagę dominującą funkcję obszaru, konieczność uzgadniania inwestycji z konserwatorem zabytków, infrastrukturę podziemną, czy (odpowiednie) zaangażowanie swoich mieszkańców we współdecydowanie o kształcie przestrzeni – w tym kontekście również sprostanie ich oczekiwaniom i przyzwyczajeniom (jak w Rawiczu, w kwestii znalezienia złotego środka w napięciach między chęcią uporządkowania sytuacji z komunikacją w rejonie rynku, a dotychczasowymi przyzwyczajeniami i oczekiwaniami mieszkańców i przedsiębiorców).

W kontekście obszarów rewitalizacji (bo w nich zlokalizowane są inwestycje, które badano), warto zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię. Wśród badanych przestrzeni publicznych znajdują się inwestycje o różnym charakterze i przeznaczeniu, zarówno jako zadania wynikające bezpośrednio z obowiązującego na moment badania programu rewitalizacji, jak i z innych dokumentów strategicznych, w tym programów rewitalizacji z poprzednich perspektyw – ale wciąż na obszarze rewitalizacji. Jak wynika z Tabeli 2 oraz *Załącznika 3*, inwestycje te uzyskały różne oceny, a ich wysokość nie zawsze koreluje z tym, że jakiś projekt wynikał z programu rewitalizacji. Jednak, ponieważ znajdują się na jej obszarze, trudno odmówić im związku z procesem jako takim.

Powyższe daje asumpt to sformułowania uwagi, że przestrzenie publiczne, które miasto zamierza przekształcać czy dostosowywać na drodze inwestycji do nowych funkcji, czy potrzeb, powinny każdorazowo – jeśli znajdują się w obszarze rewitalizacji – być uzgadniane w perspektywie istniejącego programu rewitalizacji i jego założeń co do tego, jak rewitalizacja powinna oddziaływać na przestrzeń publiczną (przy świadomości, że jest to tylko jakiś wymiar znacznie szerszego procesu).

Jak bowiem pokazano w jednym z powyższych rozdziałów, programy rewitalizacji również zawierają wskazówki dotyczące tego, jak powinna być zorganizowana przestrzeń publiczna obszaru rewitalizacji i nie stanowi przesady założenie, że przestrzeń zrewitalizowana powinna odpowiadać na potrzeby możliwie szerokiego katalogu jej użytkowników, szczególnie mieszkańców obszaru. Często jednak programy rewitalizacji nie uwzględniały wszystkich działań samorządu realizowanych na obszarze rewitalizacji. Nie wynikało to jednak z braku właściwej koordynacji działań, tylko z powszechnego podejścia gmin związanego z brakiem aktualizacji programów rewitalizacji, które funkcjonowały bez zmian niezależnie od zmieniających się uwarunkowań procesu.

W tym kontekście istotnego znaczenia nabiera potrzeba dalszych obserwacji zmian jakości przestrzeni publicznych w miastach, a szczególnie położonych w miejskich obszarach zdegradowanych. Ma to znaczenie w obliczu zachodzącej ewolucji systemu rewitalizacji w Polsce, z którego znikają lokalne programy rewitalizacji, ustępujące miejsce programom ustawowym¹⁰.

¹⁰ Począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r. jedynym typem programu rewitalizacji w Polsce będzie gminny program rewitalizacji (art. 52 ust. 1 ustawy o rewitalizacji).

5. REKOMENDACJE. PRZEPIS NA PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ¹¹

W podrozdziale z wynikami analizy zauważamy, że przyjęcie standardów w badanych miastach nie wpłynęło znacząco na jakość przestrzeni publicznej. Posiadanie nawet najlepszych standardów z pewnością przybliży nas do kształtowania przestrzeni wyższej jakości – ale jak pokazują analizowane przypadki – nie jest warunkiem wystarczającym. Z kolei brak takowego dokumentu nie musi skutkować automatycznie złymi realizacjami. Czy zatem warto kodyfikować kwestie standardów? Tak – pod warunkiem, że ta inicjatywa będzie rzeczywiście wynikała z uświadomionej potrzeby i w powstawaniu dokumentu zaangażowani będą urzędnicy odpowiedzialni później za jego stosowanie w praktyce. Istnienie takiego dokumentu ma też znaczenie z punktu widzenia kontroli społecznej realizowanych inwestycji; powinno także ułatwić formułowanie SIWZ dla zamówień publicznych.

Żadne standardy nie są też w stanie zastąpić identyfikacji potrzeb danego obszaru i działania w procesie przedinwestycyjnym – odpowiednie przygotowanie realizacji inwestycji i zaangażowanie interesariuszy.

Na podstawie dyskusji z przedstawicielami urzędów miast i jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za przygotowanie lub realizację inwestycji proponujemy poniższą charakterystykę etapów projektowania oraz wykonywania inwestycji w przestrzeni publicznej. Zastosowanie ich może przyczynić się do tego, żeby finalnie móc powiedzieć, że miasto dołożyło wszelkich starań, aby stworzyć bezpieczną, dostępną i przyjazną przestrzeń publiczną, która będzie odpowiednia dla wszystkich użytkowników. Przy tej okazji można dodać, że w badaniu wybrzmiała, szczególnie na etapie wywiadów, problematyka „betonozy” (Mencwel 2020), czyli obecnego w dyskursie publicystycznym (głównie) problemu nadmiernego pozbywania się zieleni z miast, szczególnie z rynków i placów miejskich. Nie było to zagadnienie, które zakładaliśmy zbadać, niemniej wiele z przeprowadzonych rozmów ostatecznie dotknęło tej kwestii.

Okazuje się, że bardzo często samorzady brak decyzji o wykonaniu nowych nasadzeń tłumaczyły 1) infrastrukturą podziemną, 2) decyzją konserwatora zabytków, 3) przeznaczeniem przestrzeni publicznej (funkcją jako miejsca organizowania imprez). Poniżej postaramy się zaadresować także ten problem. Nasza propozycja nie jest chronologiczną sekwencją, ale pomysłem na zarówno całościowe podejście do sprawy tworzenia przestrzeni publicznej, jak i zwróceniem uwagi na istotność uwzględnienia konkretnych etapów, które powinny pojawić się w każdym procesie przygotowania przestrzeni publicznej:

1. **„Długi rozbieg”**. Samorządowcy zwracali uwagę, że maksymalnie dużo czasu należy spędzić na fazie przedprojektowej, łącznie ze skorzystaniem z instrumentu dialogu technicznego. Paradoksalnie, idealnie jest, kiedy pierwotny pomysł nie dochodzi do skutku, wówczas jest szansa na przemyślenie jego zasadności i ew. odstępnie od niego, na rzecz innego. Według naszych rozmówców, niestety regułą jest pośpiech – konieczność szybkiego decydowania i nieubłagane terminy, co odbija się na jakości projektu i finalnym efekcie. Długi rozbieg jest również pożytecznym rozwiązaniem w sytuacji, gdy miasta często mają nierozpoznaną

¹¹ Opracowano na podstawie rozmów z przedstawicielami następujących samorządów: Rawicz, Kalisz, Krosno, Katowice, Lublin, Kraków, Starogard Gdański, Słupsk i Tarnów. Akapit podsumowujący przygotowała Agata Warchalska-Troll z OPM IRMiR.

sytuację w zakresie podziemnej infrastruktury, która potrafi opóźnić lub wręcz blokować rozpoczęcie czy ukończenie inwestycji w planowanym kształcie. Wówczas jest czas, tak jak w przypadku Katowic, na kontakt z ewentualnymi gestorami sieci i ustalenie ich statusu.

2. **„Rozpoznanie”**. Rozpoznanie potrzeb wszystkich interesariuszy. Nie chodzi tu wyłącznie i nie przede wszystkim o kwestie związane z partycypacją mieszkańców, ale o identyfikację wszystkich podmiotów, które w jakimkolwiek zakresie mogą znajdować się w „zasięgu” inwestycji, podmiotów, na funkcjonowanie których sam proces realizacji lub jego efekty wywrą jakiś wpływ, a także podmiotów, które powinny wypowiedzieć się na temat inwestycji. Istotą tego etapu jest w pierwszej kolejności identyfikacja głównych użytkowników przestrzeni, czyli podmiotów zlokalizowanych na przykład w ciągu ulicy, instytucji (np. miejskiego lub wojewódzkiego konserwatora zabytków), gestorów sieci i wreszcie mieszkańców.
3. **Partycypacja społeczna**. Samorządowcy zwracali uwagę, że wyzwaniem jest zarówno zaangażowanie odpowiedniej liczby mieszkańców, jak i uświadomienie uczestnikom konsultacji, kiedy oczekiwania mieszkańców są wzajemnie sprzeczne lub niemożliwe do spełnienia. Samorząd powinien umieć podejmować decyzje niepopularne.
 - 3.1. **Koordinacja**. Należy dopilnować, aby wszystkie podmioty działające w obszarze przekształcanej przestrzeni porozumiały się co do kolejności prac – aby prace związane z obiektami kubaturowymi, prace operatorów sieci (gestorów) oraz prace związane z przekształcaną przestrzenią odbyły się w odpowiedniej kolejności. *De facto* chodzi o to, żeby prace związane z wymianą nawierzchni czy nasadzeniami – faktyczne prace dotyczące przestrzeni publicznej – odbywały się na samym końcu tej sekwencji.
4. **Grupa robocza**. Należy powołać, nawet na etapach przedwstępnych, zespół składający się z przedstawicieli urzędu miasta lub miejskich jednostek organizacyjnych, których komórki organizacyjne na jakimkolwiek etapie będą zaangażowane w proces przygotowania, projektowania czy wykonania inwestycji. Zadaniem takiej grupy roboczej byłoby zatem wzajemne rozpoznanie oczekiwań i kompetencji w odniesieniu do konkretnego projektu, a także sformułowanie wytycznych, które powinien uwzględnić zarówno projektant jak i wykonawca. Warto także zaangażować mieszkańców w proces tworzenia przestrzeni, poznać ich zdanie na temat przygotowanych propozycji, oczekiwań odnośnie funkcji, jakie dana przestrzeń ma spełniać, tak aby jak najlepiej dopasować ją do docelowych odbiorców.
 - 4.1. Jeżeli przestrzeń zlokalizowana jest na obszarze historycznym, członkiem takiego zespołu powinien również zostać konserwator zabytków, w celu zapewnienia przepływu informacji na odpowiednio wczesnym etapie, dzięki czemu w późniejszych fazach realizacji inwestycji nie będzie przeszkód w uzyskaniu niezbędnych pozwoleń.
 - 4.2. Należy dobrze przemyśleć funkcję, jaką ma w przyszłości pełnić plac czy deptak. W badaniach spotkaliśmy się z pomysłami na przestrzeń w kontekście planowanych imprez czy jarmarków, co pociągnęło za sobą decyzje o ograniczeniu nasadzeń, umieszczeniu drzew w donicach, które można w razie potrzeby przestawić, jak i lokalizacji drzew, które zdecydowano się posadzić. Jakkolwiek zrozumiałe jest powiązanie planowanej przez miasto funkcji reprezentacyjnej z przestrzenią kluczową dla miasta, w której lokuje się inwestycję, to należy się zastanowić, czy na pewno zarówno deptak jak i rynek leżące od siebie kilka minut piechotą muszą służyć tym samym celom (mieć przypisane te same funkcje), nawet jeżeli imprezy będą różniły się skalą.
5. **Wytyczne, warsztaty i/lub konkurs urbanistyczno-architektoniczny**. Przeprowadzone badania dają pewne przesłanki by sądzić, że te spośród zbadanych inwestycji, które powstały w oparciu o tego rodzaju konkurs uzyskały średnio lepszą ocenę punktową, niż te, które przygotowano w oparciu o inną procedurę.

- a) Rekomendujemy zatem, by miasta dysponowały zestawem ogólnych wytycznych dotyczących zakładanych funkcji czy elementów, które mają się znajdować w kluczowych przestrzeniach publicznych i z ich uwzględnieniem zlecać przygotowanie projektu, który miałby być zlokalizowany na określonym obszarze. Jeśli jest to obszar rewitalizacji, to w celu zachowania spójności i lepszej koordynacji inwestycji, za punkt odniesienia można wziąć uwagi pod adresem kształtowania przestrzeni publicznej (i ich funkcji), które zawiera odnośny program rewitalizacji.
- b) Tego rodzaju wytyczne lub standardy powinny zostać odpowiednio umocowane na poziomie samorządu i stosowane jako punkt wyjścia dla sporządzania dokumentów związanych z przetargiem i procesem przygotowywania inwestycji. Stosowanie się do postanowień standardów powinno być obowiązkowe (w urzędzie) oraz podlegać audytowi (wobec wykonawcy).
- c) Projektu nie powinno się konsultować „na sucho” – należy pokazać mieszkańcom projekt, który mógłby być jakimś punktem odniesienia, a tym samym ułatwić dyskusję. Zwracano nam uwagę, że oparcie się tylko na procedurze przetargowej jest „kupowaniem kota w worku”, tymczasem ścieżka konkursu (Słupsk, Rawicz, Kalisz) bądź warsztatów architektoniczno-urbanistycznych (Katowice) powoduje, że miasto ma realny wpływ na jakość finalnej realizacji.
- d) Należy przy tym zadbać o odpowiednie przygotowanie takiego procesu, aby nie dopuścić do błędów, które mogą skutkować uchYLENIEM postępowania. Dzięki temu można uniknąć naśladowania złych wzorców i otrzymać projekt oryginalny. Oryginalność projektu powinna jednak korespondować z otoczeniem, stąd wspomniana wyżej konieczność zaangażowania konserwatora zabytków.

Oczywiście konkursu urbanistyczno-architektonicznego nie ma sensu organizować dla każdego typu inwestycji, z samej tylko racji, że zlokalizowana jest w przestrzeni publicznej. Chodzi raczej o inwestycje podobnego typu, jak te badane przez nas w niniejszym raporcie – lokalizowane w przestrzeniach reprezentacyjnych dla miasta i pełniących szereg rozmaitych funkcji (społecznych lub miastotwórczych). Chodziłoby zatem o rynki, place, promenady, bulwary, deptaki i ulice handlowe – czyli przestrzenie publiczne, które świadczą o charakterze i wizerunku danego miasta, a także są odwiedzane przez szerokie grono użytkowników.

6. **Prototypowanie.** Uzupełnieniem lub nawet działaniem poprzedzającym konkurs może być tymczasowa zmiana według zasad prototypowania urbanistycznego. To znany sposób na „eksperymentowanie” i ujawnianie ukrytego potencjału przestrzeni publicznej, który w Polsce popularny stał się za sprawą działań urbanisty Pawła Jaworskiego. Prototypowanie polega na ograniczonej czasowo interwencji w przestrzeń, a „Przekształcenia mogą dotyczyć nowych, wygodnych ławek, zieleni, miejsc do zabawy dla dzieci i odpoczynku dla dorosłych, dodatkowych obszarów dla lokalnych kawiarni, ale też wydarzeń kulturalnych i społecznych czy nowej organizacji ruchu” (*Co to jest prototypowanie* b.d.). Polskimi miastami, których ulice czy place poddano tego typu zmianom są np. Warszawa, Katowice, Dąbrowa Górnicza, czy Szczecin.
7. **„Prace odkrywkowe”.** Powtarzającym się w niemal wszystkich badanych samorządach problemem było to, że podziemne instalacje i sieci rozmaitych gestorów są rozbieżne, niekiedy wręcz istotnie, z podkładami geodezyjnymi. Przystąpienie do realizacji zadania po zdjęciu nawierzchni często kończyło się zaskoczeniem i koniecznością wstrzymania prac do momentu wyjaśnienia sprawy. To powoduje wymóg uprzedniego upewnienia się, czy pod terenem, na którym ma być realizowana inwestycja, nie ma sieci, które należy zinwentaryzować, a przynajmniej założyć, że podczas prac można natrafić na zupełnie inny układ i elementy sieci, niż informowałyby mapy. Warto zaznaczyć, że sieci podziemne wymieniane były jako

jeden z powodów, dla którego niemożliwe było zdecydować o posadzeniu zieleni – systemy korzeniowe drzew weszłyby wówczas w „konflikt” z infrastrukturą podziemną. Trzeba jednak zaznaczyć, że są sposoby by temu zapobiec, na przykład poprzez zastosowanie systemów dekompresyjnych, których zadaniem jest ukierunkowanie systemów korzeniowych (przykład Katowic).

8. **Projektowanie perspektywiczne.** Koncepcje dotyczące inwestycji w przestrzeniach publicznych powinny uwzględniać nie tylko obecne potrzeby, ale powinny być również oparte o aktualne dobre praktyki, wiedzę naukową oraz tak zwane megatrendy. Większość rekomendowanych kierunków rozwiązań dla miast, w tym także w zakresie projektowania przestrzeni publicznych, jest od kilkunastu lat stała. Brak obecności w debacie publicznej głównego nurtu wybranych aspektów kształtowania przestrzeni (i miasta) nie powinien być wytłumaczeniem dla błędnych decyzji.

Różnorodność funkcji i znaczenie lokalnego kontekstu w przypadku przestrzeni publicznych w mieście sprawiają, że twarde rozwiązania w postaci rozporządzeń i nakazów prawnych nie są możliwe do jednoznacznego określenia. Preregulowanie w tym obszarze mogłoby być wręcz szkodliwe¹².

Jednocześnie rekomendujemy wypracowanie na poziomie centralnym (np. w ramach centrum wiedzy o rewitalizacji) jednolitych wytycznych i standardów w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych (niekoniecznie tylko tych objętych rewitalizacją).

Dla szczebla centralnego:

- Systematyczny przegląd istniejących standardów na szczeblu centralnym, w celu wypracowania optymalnego, jednolitego zestawu wytycznych (swego rodzaju typ idealny standardu). Ułatwiłoby to samorządom – zwłaszcza mniejszych i średnich miast – formułowanie lepszych kryteriów przy ogłaszaniu przetargów na zaprojektowanie przestrzeni publicznych. Z pewnością nadal istnieje deficyt w przenikaniu tej wiedzy do świadomości decydentów i urzędników na poziomie lokalnym.
- Należy w związku z tym skupić się na analizie dokumentów pod kątem zgodności z technicznymi i wytycznymi zawartymi w europejskich normach ISO.
- Takie „krajowe” standardy powinny być przygotowane na szczeblu centralnym z wymogiem stosowania (przynajmniej pilotażowo) przy inwestycjach finansowanych przez państwo czy UE (więc należy rekomendować też przegląd standardów/wytycznych z państw unijnych). Docelowo powinny być stosowane przy inwestycjach finansowanych także ze środków własnych. Zapobiegnie to namnażaniu się kolejnych wersji standardów, przyjmowanych dla każdego miasta z osobna. Oczywiście nie wyklucza to istnienia wewnętrznych standardów, które uszczegóławiają konkretne kwestie, dopasowane do specyfiki zarządzanej przestrzeni.
- Uświadomienie samorządom kosztów związanych ze wzrostem udziału powierzchni nieprzeznaczalnych w miastach.
- Zmiany w przepisach, które doprowadzą do uaktualnienia danych dotyczących sieci w zasobach gminnych: zaplanowanie programu powszechnej inwentaryzacji infrastruktury podziemnej, wraz z przeznaczeniem dla samorządów funduszy na te działania.

¹² Przykładem takiego przeregulowania są kilometry barierek ustawianych bez wyraźnej potrzeby, często negatywnie wpływające na estetykę krajobrazu, czy ekrany akustyczne fragmentujące przestrzeń śródmiejską lub stawiane w szczyrim polu.

Dla samorządów:

- Stworzenie zaplecza eksperckiego. Stanowiłoby wsparcie w procesie projektowania przestrzeni miejskich, np. w ramach konsultacji planowanych inwestycji, pomocy w dostosowaniu projektu do potrzeb i wymogów.
- Przy wsparciu zaplecza eksperckiego powinno się przeprowadzać ewaluację realizowanych inwestycji, szczególnie pod kątem ewentualnych błędów, których można uniknąć przy planowaniu kolejnych projektów. Przykładowo: jeżeli inwestycja zakładała ograniczenie ruchu samochodowego i zwiększenie dostępności pieszej, to czy to się udało, a jeżeli nie – dlaczego? Projekty powinny być przemyślane, dostosowane do potrzeb interesariuszy i wpisane w rzeczywiste funkcje obszaru – lub kreujące nowe, jeśli zidentyfikowano taką potrzebę.
- Proponujemy tworzenie wewnętrznych, urzędowych standardów, które nie muszą nawet być przyjmowane uchwałą, być publikowane, ale powinny służyć jako swoisty podręcznik do opracowywania siwz dla inwestycji w przestrzeni publicznej lub warunków i wymogów dla konkursów architektoniczno-urbanistycznych. Jest to szczególnie istotne w przypadku najbardziej reprezentacyjnych przestrzeni miejskich – centralnych lub śródmiejskich.
- Tego rodzaju wytyczne powinny być przygotowane w oparciu o najlepsze praktyki, z udziałem możliwie szerokiego wachlarza interesariuszy i z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego. Należy przewidzieć dla nich miejsce w procedurach postępowania przy przygotowaniu inwestycji oraz stanowić punkt odniesienia przy audycie lub nadzorze inwestorskim.

Słowniczek

- **Bezpieczeństwo** – rozpatrywane jest głównie jako „poczucie” bezpieczeństwa, na które wpływają takie cechy jak oświetlenie, monitoring czy nawierzchnie minimalizujące ryzyko upadku, a także dowartościowanie potrzeb niechronionych uczestników ruchu. Chociaż chodzi o cechy związane z obiektywnym sposobem zaprojektowania przestrzeni, jednakże ważne jest, jak wpływa ono na jednostkę, która następnie postrzega ten obszar. Chodzi zarówno o dostępność, jak i poczucie, że dana przestrzeń ani nie stwarza zagrożenia, ani nie sprzyja okolicznościom, w efekcie których poczucie zagrożenia może powstać. Poczucie bezpieczeństwa jest jednym z elementów ładu społecznego, który wyraża się także w poczuciu identyfikacji z miejscem zamieszkania i funkcjonowaniem więzi/relacji społecznych (Szczepański 1991).
- **Dostępność** – rozpatrywana będzie przede wszystkim w wymiarze fizycznym (zob. Carr i in. 1992: 138) i definiowana na potrzeby badania m.in. przez brak barier architektonicznych, udogodnienia dla osób o obniżonej sprawności ruchowej czy dostępność transportową. Jest to rozumienie nie tak odległe od definicji dostępności sformułowanej w *Ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami*, gdzie mowa jest m.in. o dostępności architektonicznej (art. 2 ust. 2).
- **Funkcje** – związane są z użytecznością przestrzeni. W kontekście tego badania chodzi o dopasowanie do potrzeb różnych kategorii użytkowników i nasycenie różnego typu funkcjami (lub elementami stwarzającymi możliwość ich realizacji). Przyjęte rozumienie funkcji, w wymiarze fizycznym (związanym z miastem jako takim) oraz społecznym, wyczerpuje się w kontekście programów rewitalizacji w podstawowym podziale na: miejsce spotkań, wymiany (także w kontekście handlu) i komunikacji (Lorens 2010).
- **Miasta pow. 5 tys. mieszkańców** – gminy miejskie i miejsko wiejskie, w których ludność gminy miasta (dla całej gminy miejskiej) lub obszaru miejskiego (dla gminy miejsko-wiejskiej) wynosi co najmniej 5 tys. mieszkańców, wg stanu z BDL GUS na rok 2019.

- „**Miasta ze standardami**”, to zatem zarówno te, które zadeklarowały ich przyjęcie, jak i te, które zadeklarowały dokumenty ponadlokalne.
- **Przestrzeń publiczna** – pojęcie to definiujemy, opierając się nie na literaturze przedmiotu, ale z punktu widzenia sensu i celu raportu. W tym rozumieniu przestrzeń publiczna to fizyczny wymiar przestrzeni miejskiej, będący przedmiotem zadań własnych gminy, zarówno o charakterze infrastrukturalnym/inwestycyjnym, jak i społecznym. To znaczenie wynika z jednej strony z konieczności zapewnienia ładu przestrzennego i porządku publicznego (art. 7 ust. 1 *Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym*), z drugiej zaś ze sposobu zdefiniowania zawartych w programach rewitalizacji poszczególnych oczekiwań samorządu, które zakładają interwencje i działania o różnym charakterze, jakie z grubsza można podzielić na fizyczne oraz społeczne (art. 2 ust. 1 *Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji*). To rozumienie jest spójne z definicją zawartą w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która mówi, że przestrzeń publiczna to „obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne” (art. 2 pkt 6). Jednakże, ponieważ badane inwestycje znajdują się na obszarach rewitalizacji, oznacza to skupienie się na przestrzeniach publicznych centralnych lub śródmiejskich (choć oczywiście były tu wyjątki – w Warszawie i Gdyni). W tym kontekście zatem, kiedy mowa o przestrzeniach publicznych, mamy tu na myśli głównie najbardziej reprezentacyjne i kluczowe przestrzenie miejskie, takie jak rynki, skwery, deptaki, bulwary i główne handlowe ulice.
- **Standardy/wytyczne tworzenia przestrzeni publicznych** – nieobligatoryjne dokumenty, choćby przyjęte tylko na użytek wewnętrzny, które służą jako kryteria kształtowania przestrzeni publicznych pod kątem ich dostępności, zawierające takie między innymi elementy, jak wskazówki co do szerokości chodników czy stosowania nawierzchni przyjaznych osobom z wadami wzroku. Przykłady wytycznych, z którymi przystępowaliśmy do badania, zawiera *Załącznik 6*. Ze względu na różnice pomiędzy tym, jak postawiono pytanie (chodziło o standardy przyjęte przez miasto), a tym, co pojawiło się w odpowiedziach (dokumenty także metropolitalne) należy tu raczej mówić o dokumentach realnie funkcjonujących w miastach.

ANEKS METODYCZNY

Raport powstawał od sierpnia do listopada 2021 r.

Cel badań:

Cel przedsięwzięcia badawczego był czworakiemu rodzaju. Było nim¹³:

1. Ustalenie, czy miasta przyjmują standardy dotyczące kształtowania przestrzeni publicznej;
2. Charakterystyka standardów tworzenia przestrzeni publicznych oraz programów rewitalizacji wybranych miast pod kątem zagadnień związanych z jakością przestrzeni publicznych;
3. Ocena jakości przestrzeni publicznych w wybranych miastach, na podstawie badanych inwestycji realizowanych na obszarach rewitalizacji¹⁴;
4. Sformułowanie rekomendacji optymalnego sposobu postępowania przy realizacji inwestycji w kierunku otrzymania wysokiej jakości przestrzeni publicznej.

Tak sformułowane cele realizowano na drodze następujących wątków analizy:

1. identyfikacja (na zbiorze miast pow. 5000 mieszkańców – według stanu w GUS na 2019 r.) wytycznych i standardów funkcjonujących w polskich miastach w zakresie kształtowania przestrzeni;
2. analiza wytycznych i standardów kształtowania przestrzeni publicznych oraz programów rewitalizacji pod kątem odniesień do jakości przestrzeni publicznych i proponowanych tam rozwiązań;
3. analizy jakości przestrzeni dokonano na podstawie kategorii takich jak: bezpieczeństwo, dostępność i pełnione funkcje; ewaluacja (ocena) wybranych projektów/realizacji polegającej na tworzeniu lub modernizacji przestrzeni publicznych w polskich miastach z punktu widzenia dostępności dla wszystkich użytkowników (ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami), bezpieczeństwa oraz funkcji (w odniesieniu do przyjętych *a priori* modelowych rozwiązań i wytycznych w zakresie projektowania uniwersalnego);
4. przeprowadzenie pogłębionych wywiadów z przedstawicielami komórek urzędów miast lub jednostek odpowiedzialnych za przygotowanie, koordynację lub realizację inwestycji w wytypowanych miastach.

Dzięki temu w raporcie autorzy przedstawiają najważniejsze wyzwania, jakie towarzyszą wysiłkom zmierzającym do stworzenia przyjaznej dla mieszkańców przestrzeni publicznej. Wybrane inwestycje zostały wytypowane przede wszystkim spośród miast posiadających ww. standardy, ale i samorządów realizujących inwestycje w przestrzeni publicznej, a nie deklarujących posiadania standardów.

Podsumowując, badanie oparte na celu i zdefiniowanych pojęciach (patrz: *Słowniczek*) miało pozwolić na identyfikację kluczowych (według samorządów) wytycznych dotyczących kształtowania przestrzeni publicznych i sprawdzenie, czy to, że dany samorząd przyjął własne nieobowiązkowe standardy wpłynęło znacząco na jakość przestrzeni publicznej. Pojęcie jakości przestrzeni publicznej

¹³ Tak sformułowane cele należy jednocześnie traktować jako główne pytania badawcze.

¹⁴ Za pomocą narzędzia badawczego (matrycy), przygotowanego na podstawie wskazań w szeregu wytycznych, standardów i publikacji dot. kształtowania przestrzeni publicznych.

zostało uszczegółowione z wykorzystaniem kluczowych pojęć raportu (dostępności, funkcji i bezpieczeństwa) oraz na podstawie wybranych standardów funkcjonujących w miastach.

Innymi słowy, kiedy w raporcie mówimy o wysokiej jakości przestrzeni publicznej, zakładamy, że jest to przestrzeń dostępna, bezpieczna oraz spełniająca swoje funkcje, co (na przykład w kontekście funkcji komunikacyjnej czy wymiany) jest też istotne z punktu widzenia całego miasta¹⁵.

Metody, techniki i narzędzia badawcze

1. Technika „tajemniczego klienta” – ta technika została zastosowana w odniesieniu do wszystkich miast w Polsce powyżej 5000 mieszkańców.
2. *Desk research* – w miastach wytypowanych do dalszej analizy: przegląd dokumentów – standardów tworzenia przestrzeni publicznych oraz programów rewitalizacji, w celu:
 - a) w kontekście standardów: 1) ogólnej charakterystyki standardów; 2) charakterystyki standardów w miastach, które wytypowano do badania empirycznego w kontekście przyjętych cech (dostępność, bezpieczeństwo);
 - b) w kontekście programów rewitalizacji: 1) ustalenia ogólnej wizji przestrzeni publicznych; 2) charakterystyki przestrzeni publicznych w kontekście kluczowych cech przestrzeni: dostępności, funkcji i bezpieczeństwa.
3. Badanie terenowe – wizyty studyjne (inventaryzacja, spacer badawczy) w wytypowanych miastach w celu oceny wybranych przestrzeni publicznych z wykorzystaniem narzędzia badawczego – matrycy oceny przestrzeni publicznych.
4. Wywiady pogłębione z urzędnikami odpowiedzialnymi za procesy przygotowania lub realizacji inwestycji, przeprowadzone w celu identyfikacji ścieżki realizacji projektu (inwestycji), wyzwań z tym związanych oraz uzyskania rekomendacji dotyczących tworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznych.

Tab. 3. Charakterystyka metodyki postępowania badawczego

Faza badania	Badana zbiorowość (obiekty)	Przedmiot badania (problematyka)	Metoda/technika/działania badawcze	Narzędzie badawcze
Faza I	miasta pow. 5000 mieszkańców (wg stanu na 2019 r. – za GUS)	identyfikacja standardów lub wytycznych kształtowania przestrzeni publicznych	technika „tajemniczego klienta”	brak – zapytanie w formie elektronicznej, później: baza danych dla zakodowania pozyskanych informacji
Faza II	miasta wytypowane celowo do dalszej analizy	standardy lub wytyczne kształtowania przestrzeni publicznych – Zał. 6, cz. A1 programy rewitalizacji (15 dokumentów, z 14 miast – dwa programy rewitalizacji przypadają na Krosno) – Zał. 3	<i>desk research</i>	baza danych z poszukiwanymi wskaźnikami

¹⁵ Założenie, że te cechy są kluczowe, pojawiło się na samym początku dyskusji nad kształtem przyszłego raportu w Obserwatorium Polityki Miejskiej.

Faza badania	Badana zbiorowość (obiekty)	Przedmiot badania (problematyka)	Metoda/technika/działania badawcze	Narzędzie badawcze
Faza III	miasta wytypowane celowo do dalszej analizy: po 7 miast ze standardami i bez	jakość przestrzeni publicznej: w inwestycjach na obszarze rewitalizacji zrealizowanych po 2015 r.	wizyta studyjna – spacer badawczy i inwentaryzacja przestrzeni	matryca oceny przestrzeni publicznych (Zał. 5)
Faza IV	miasta wytypowane do analizy w fazie III – przedstawiciele samorządu	pozyskanie dodatkowych informacji oraz ocena procesu kształtowania przestrzeni przez urzędników zaangażowanych w powstawanie inwestycji	wywiad pogłębiony	karta dyspozycji do wywiadu (Zał. 8)

Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR

Realizacja badania

W pierwszej kolejności zwrócono się do urzędów miast¹⁶ z zapytaniem o przyjęcie standardów/wytycznych/katalogów regulujących kwestie planowania i urządzania przestrzeni publicznej na terenie gminy (Zał. 9). Niektóre miasta nie deklarowały przyjęcia żadnych wytycznych bądź standardów pomimo ich posiadania, np. Łódź i Bydgoszcz. W takim wypadku deklaracje samorządów w miarę możliwości uzupełniono o wiedzę własną. Dla zobrazowania kontekstu, w jakim się poruszamy, w raporcie przygotowano ogólne statystyki odpowiedzi dla wszystkich miast, które odpowiedź odeślały. Następnie, dla grupy miast, która została wybrana do przeprowadzenia badania empirycznego (inwentaryzacja, wizyty studyjne) dokonano pogłębionej analizy wytycznych – dla tych z wybranych miast, które takie dokumenty przyjęły. Dla zachowania większej spójności tematycznej badania, analizując standardy oparliśmy się na cechach, które posłużyły do zbudowania matrycy oceny przestrzeni publicznej.

Zastrzeżenie

Choć pytano o „przyjęcie” standardów, miasta udzielając odpowiedzi podawały również dokumenty, które funkcjonują z racji przyjęcia ich dla obszarów metropolitalnych (Tab. 1). Z tego względu, jak napisano już wcześniej, faktyczna liczba miast, w których standardy funkcjonują, jest większa, niż wynika to z deklaracji miast. Trzeba zaznaczyć, że czasem nawet miasta, które mają własne standardy, nie wykazywały ich, odpowiadając na zapytanie. Stąd wyniki procentowe tej części badania należy traktować raczej orientacyjnie.

Z kolei, by dowiedzieć się, w jaki sposób definiuje się w miastach przestrzeń publiczną, przeanalizowaliśmy zapisy programów rewitalizacji i przyjętych przez samorządy standardów lub wytycznych dotyczących kształtowania przestrzeni publicznych. Pod uwagę były brane dokumenty powstałe po 2015 r., a więc już po ukonstytuowaniu się pojęcia i charakterystyki rewitalizacji na gruncie prawa krajowego (*Ustawa z dnia 9 października 2015 o rewitalizacji*). W programach rewitalizacji szukaliśmy odniesień do kluczowych pojęć raportu, które wyznaczyły szkielet narzędzia badawczego (matrycy): bezpieczeństwa, dostępności i funkcji. Chcieliśmy zrozumieć, jak w badanych miastach rozumiano te pojęcia i poszukiwaliśmy ich desygnatów.

¹⁶ Zapytanie wysłano do gmin miejskich i miejsko-wiejskich pow. 5000 m. wg stanu na rok 2019 (dla gmin miejsko-wiejskich stan ludności w obszarze miejskim gmin) – BDL GUS (b.d.).

W analizowanych programach sprawdzaliśmy:

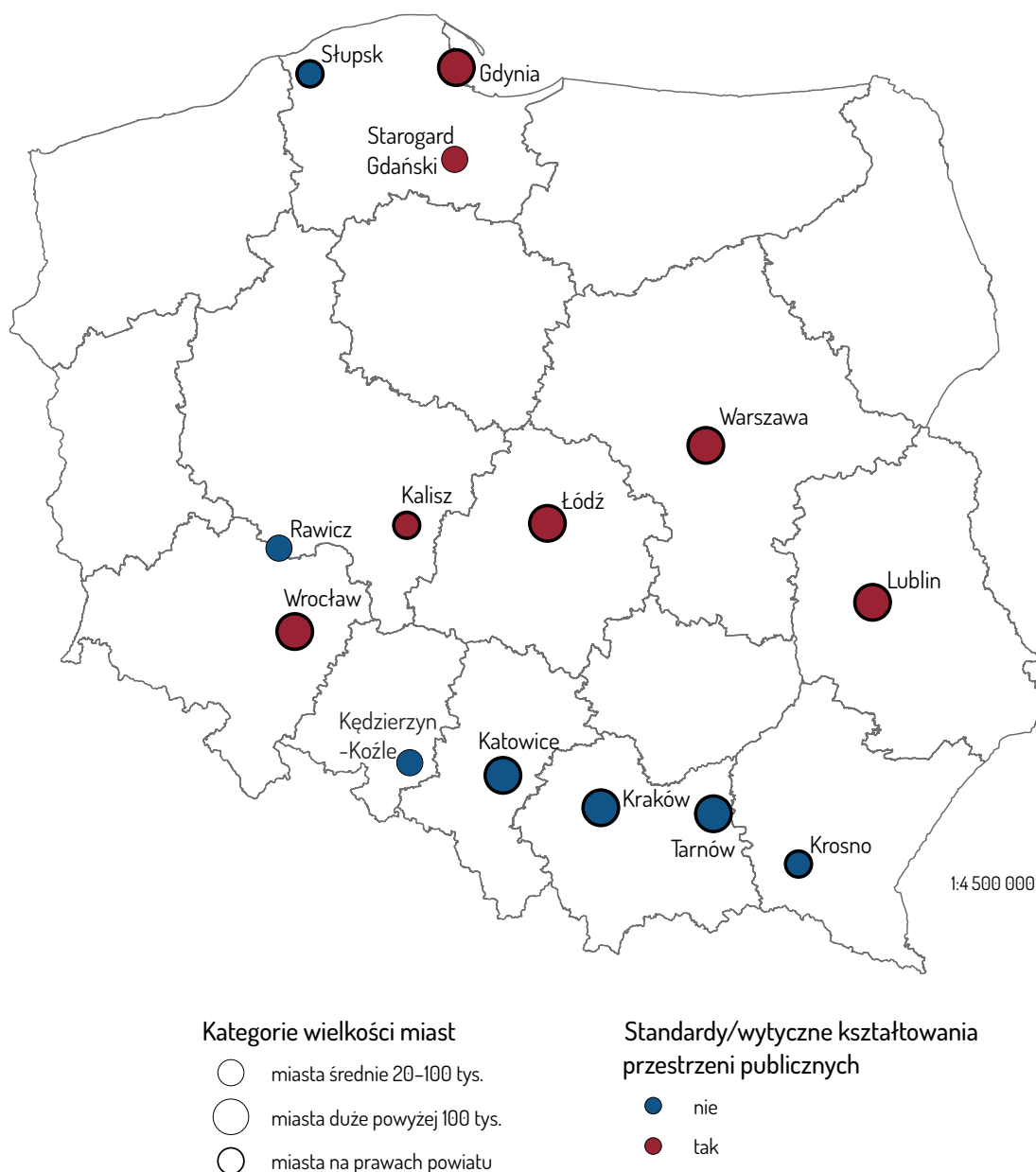
- W jaki sposób definiowano strategiczny (główny) cel lub wizję obszaru rewitalizacji – czy odwoływano się tam do przestrzeni publicznych?
- Poprzez jakie cechy definiuje się przestrzeń publiczną?
- Jakie pożądane funkcje powinna spełniać przestrzeń?
- Poprzez jakie cechy definiuje się dostępność?
- Jak definiuje się pojęcie bezpieczeństwa?

By odpowiedzieć na te pytania, szukaliśmy słów-kluczy – zasadniczo w całym dokumencie, ale skupialiśmy się też na opisie konkretnych podobszarów rewitalizacji (jeśli badana inwestycja leżała na konkretnie wyznaczonej strefie – np. Kamionek w Warszawie lub Starego Miasta w Krakowie) czy charakterystyce planowanego przedsięwzięcia (jeżeli badana inwestycja powstała jako przedsięwzięcie rewitalizacyjne). W celu zachowania spójności czasowej pozostaliśmy przy programach powstałych po 2015 r., nawet pomimo tego, iż niektóre z badanych przestrzeni już w toku badania okazały się być inwestycjami, których założenia powstały znacznie wcześniej – to przypadki Krosna (pl. Konstytucji) i Starogardu Gdańskiego (Rynek). Projekty te co prawda zostały zrealizowane nie wcześniej niż w 2016 r., niemniej zaplanowane zostały (lub ich założenia zdefiniowano) znacznie wcześniej. Jedynie w Starogardzie Gdańskim poinformowano nas, że ostatecznie na potrzeby realizacji projekt został poprawiony względem pierwotnej koncepcji.

W tym miejscu należy jeszcze zaznaczyć, iż dla zachowania spójności zarówno wytyczne/standardy jak i odpowiednie programy rewitalizacji analizowane były tylko dla tych miast, które wytypowano do analizy – tak, aby nie pisać o przestrzeniach publicznych i ich jakościach w oderwaniu od konkretnych miast, które badano.

A zatem, przedmiotem badania empirycznego były przestrzenie publiczne, zrealizowane po roku 2015 na obszarach rewitalizacji – w miastach zarówno posiadających (7 ośrodków) jak i nieposiadających (kolejne 7 ośrodków) standardów tworzenia przestrzeni publicznych. Wybór miast do analizy miał charakter celowy, choć uwarunkowany był: chęcią wybrania możliwie zróżnicowanych przypadków, możliwością dotarcia do tych ośrodków, informacjami na temat inwestycji pozyskanymi na podstawie kwerendy własnej, prowadzonej pod kątem czasu realizacji i charakteru przestrzeni (czy to deptak czy rynek). Był także z istoty rzeczy ograniczony (w przypadku miast ze standardami, których zidentyfikowano 20). Ostatecznie udało się odwiedzić zarówno Polskę południową, centralną jak i północą, choć w tym ostatnim przypadku były to miasta jednego województwa.

Z kolei wybór obszarów rewitalizacji podyktowany był założeniem, że w programach rewitalizacji znajdziemy odpowiedź na pytanie, w jaki sposób samorządy definiują przestrzeń publiczną i co chcą osiągnąć poprzez planowanie inwestycji zorientowanych na nie. Przy tym trzeba podkreślić, że same badane realizacje nie musiały być projektami *stricte* rewitalizacyjnymi, wystarczyło, że powstały na obszarze rewitalizacji. Obszar rewitalizacji to w polskich miastach przeważnie obszar centralny lub śródmiejski, a więc o kluczowym znaczeniu z punktu widzenia struktury miasta. Stąd uznaliśmy, że inwestycje, nawet niezwiązane bezpośrednio z procesem rewitalizacji, a ulokowane na jej obszarze powinny być co najmniej niesprzeczne z tym, co postuluje się wobec tych obszarów w programach rewitalizacji. Badane przez nas inwestycje to zatem rynki i place miejskie (np. Starogard Gdański), deptaki lub ulice śródmiejskie (np. Kalisz), jak i przestrzenie wewnątrzsiedlowe (np. Gdynia).



Ryc. 7. Miasta wytypowane do badań terenowych z uwzględnieniem faktu przyjęcia standardów/wytycznych kształtowania przestrzeni publicznych (zał. 1., poz. 1-14; bez pilotażu)
 Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR

Dodatkową przesłanką było to, że przestrzenie powstałe po 2015 r. są względnie świeżymi realizacjami i urzędnicy, z którymi zamierzaliśmy rozmawiać, będą osobami bądź bezpośrednio odpowiedzialnymi za przebieg inwestycji, bądź nie powinno sprawić im problemu dotarcie do ewentualnej bardziej szczegółowej dokumentacji.

Jak wyżej wspomniano, przestrzenie typowane do analizy również powstały w ramach inwestycji zrealizowanych po roku 2015. Miało to na celu ujednoczenie perspektywy czasowej, aczkolwiek trzeba zaznaczyć, że nie zawsze udało się to w pełni osiągnąć.

W celu realizacji badania empirycznego, będącego podstawą niniejszego Raportu, sporządziliśmy matrycę oceny przestrzeni publicznych, mającą w założeniu być narzędziem pozwalającym nie tylko na ocenę konkretnej przestrzeni publicznej, ale również umożliwiającym porównywanie jakości różnych przykładów przestrzeni między sobą lub porównanie stanu przed i po realizacji inwestycji. Stąd matryca jest bardzo prostym narzędziem służącym inwentaryzacji przestrzeni pod kątem kluczowych

czynników wpływających na bezpieczeństwo, dostępność i funkcje przestrzeni publicznych. Jednocześnie należy zaznaczyć, że wysoka lub niska ocena danej przestrzeni nie świadczy jednoznacznie o jej jakości i atrakcyjności, ponieważ odbiór i sposób funkcjonowania przestrzeni publicznej uwarunkowane są także szeregiem innych zmiennych, takich jak m.in.: lokalizacja, estetyka, liczba i typ działalności gospodarczych w jej sąsiedztwie, czy rola w systemie przestrzeni publicznych – to, jak funkcjonuje ona w kontekście.

Matryca (Załącznik 5) została przygotowana na podstawie analizy opracowań z polskich miast, będących wytycznymi lub standardami tworzenia przestrzeni publicznej (zob. Załącznik 6).

Na ich podstawie wybrano osiem aspektów podlegających ocenie, tj. oświetlenie, przeszkody, kolizje między użytkownikami, nawierzchnia, szerokość przestrzeni pieszej, dostępność transportowa, zieleni i mała architektura. Każdemu z nich na podstawie wspomnianych dokumentów została przypisana punktacja od 0 do 3 punktów, gdzie dany aspekt może uzyskać maksymalnie 3 punkty. Dobierając te aspekty, w celu głębszego ich teoretycznego osadzenia, posłużyliśmy się klasyczną literaturą z zakresu socjologii miasta. Matryca została wykorzystana do oceny przestrzeni w 14 ośrodkach: siedmiu miastach posiadających standardy tworzenia przestrzeni publicznych oraz siedmiu nieposiadających tych standardów (załącznik: *Lista badanych miast i ich przestrzeni*). Za pomocą matrycy dokonaliśmy prostego porównania, by sprawdzić czy fakt funkcjonowania standardów w mieście wpływa pozytywnie na dobrane wskaźniki – jakość przestrzeni publicznej jest lepsza niż w mieście bez takich standardów. Finalnie jednak nie badano komponentu związanego z estetyką i szatą informacyjną.

W przypadku każdego miasta, z wyjątkiem Łodzi, Gdyni i Kędzierzyna Koźła, przeprowadzono wywiady pogłębione z przedstawicielami samorządów (urzędów miast i/lub miejskich jednostek) odpowiedzialnych za przygotowanie i/lub przebieg inwestycji (Załącznik 8). Właściwy proces badawczy trwał od sierpnia do grudnia 2021 r.

Zastrzeżenia

Jak zaznaczono w odpowiednich partiach niniejszego tekstu, już w trakcie prowadzenia analiz i wywiadów na potrzeby tego raportu okazało się, że w przypadku Krosna rewitalizacja zespołu staromiejskiego wynika z programu rewitalizacji na lata 2009–2015, zrealizowana została natomiast w roku 2016. Po wygaśnięciu PR 2009–2015 przyjęto kolejny, z którego jednak inwestycje przez nas badane już nie wynikają. Powstał więc problem, który z programów potraktować jako właściwy do analizy. Postanowiono uwzględnić oba – dla uspołnienia perspektywy czasowej badanych dokumentów. Definiując przestrzeń publiczną (rozdział: *Programy rewitalizacji w kontekście związków z przestrzenią publiczną*), do analizy dokumentów włączono program z 2019 r., natomiast tam, gdzie opisujemy badane programy i standardy w kontekście kryteriów, które wzięliśmy pod uwagę, budując matrycę oceny przestrzeni publicznych, zajrzeliśmy do programu wcześniejszego. Dzięki temu mamy nadzieję uwzględnić możliwie pełny obraz Krosna w kontekście badanej problematyki.

Jeśli chodzi o Wrocław, to o ile wiadomo autorom, program rewitalizacji wygasł w roku 2018, natomiast w roku 2021 przyjęto uchwałę o wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji (uchwała nr xxxviii/1019/21). Ulica Probusa oddana została do użytku w roku 2020, czyli pomiędzy oboma wydarzeniami, ale znajduje się zarówno na obecnym obszarze rewitalizacji, jak i na poprzednim (w ramach LPR 2016–2019) obszarze wsparcia (Nadodrze). W przypadku Krakowa badana przestrzeń jest rezultatem projektu dotyczącego przede wszystkim modernizacji torowisk tramwajowych – nowa przestrzeń publiczna ul. Krakowskiej to element pochodny tego projektu. *Załącznik 1* do tego raportu pokazuje zestawienie badanych przestrzeni i ich wynikanie (lub nie) z programów rewitalizacji.

Już w trakcie przygotowywania publikacji, na etapie analizy wyników, okazało się, że bardzo podobne narzędzie – bazujące na podobnym zestawie wskaźników – zostało sporządzone w ramach inicjatywy Pieszy Wrocław (Stowarzyszenie Akcja Miasto) i jest przygotowywane do wykorzystania w badaniach jakości przestrzeni pieszej w miastach wojewódzkich. O projekcie można przeczytać tutaj: <https://pieszywroclaw.akcjamiasto.org>. Autorzy niniejszego opracowania oraz uczestnicy projektu pieszego skonsultowali się ze sobą i zgodnie uznają, że obie wersje narzędzia powstały niezależnie od siebie i stanowią rezultat odrębnych procesów twórczych.

Informacja o wkładzie autorskim

- konceptualizacja: Paweł Pistelok, Piotr Salata-Kochanowski, w oparciu o założenia przygotowane przez Karola Janasa (OPM);
- opracowanie matrycy oceny przestrzeni publicznych: Piotr Salata-Kochanowski (przegląd standardów); Paweł Pistelok (przegląd literatury);
- identyfikacja standardów: Piotr Salata-Kochanowski;
- analiza programów rewitalizacji: Paweł Pistelok;
- analiza standardów i programów rewitalizacji (w kontekście kryteriów do badań): Aleksandra Mróz;
- wizyty studyjne: Aleksandra Mróz, Piotr-Salata Kochanowski, Paweł Pistelok;
- przygotowanie punktacji podsumowującej: Piotr Salata-Kochanowski;
- wywiady pogłębione: Aleksandra Mróz, Piotr-Salata Kochanowski, Paweł Pistelok;
- redakcja końcowa: Aleksandra Mróz, Paweł Pistelok;
- autorzy deklarują równy wkład w powstanie niniejszej publikacji.

Podziękowania

Autorzy składają serdeczne podziękowania Recenzentowi, którego uwagi przyczyniły się do znaczącej poprawy jakości prezentowanego materiału.

Podziękowania należą się również Katarzynie Spadło z Centrum Doradztwa Rewitalizacyjnego IRMiR za życzliwą lekturę i wniesienie szeregu cennych, odautorskich uwag, które pomogły w dopracowaniu niniejszego raportu.

Serdeczne podziękowania składamy również przedstawicielom wszystkich badanych samorządów, którzy zgodzili się z nami porozmawiać i podzielić się refleksjami na temat kształtowania przestrzeni publicznych w ich miastach.

LITERATURA

- Bartoszek A., Gruszczyński L.A., Szczepański M.S., 1997, *Miasto i mieszkanie w społecznej świadomości: Katowiczanie o Katowicach*, Wydawnictwo „Śląsk”, Katowice.
- Bierwiaczonek K., 2016, *Społeczne znaczenie miejskich przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice
- Bierwiaczonek K., Nawrocki T., 2012, *Teoretyczne spojrzenie na przestrzeń publiczną*, [w:] K. Bierwiaczonek, B. Lewicka, T. Nawrocki, *Rynki, malle i cmentarze. Przestrzeń publiczna miast śląskich w ujęciu socjologicznym*, Zakład Wydawniczy Nomos, Kraków, 23–63.
- Carmona M., De Magalhães C., Hammond L., 2008, *Public Space. The Management Dimension*, Routledge, Taylor and Francis Group, Londyn–Nowy Jork.
- Carr S., Francis M., Rivlin L.G., Stone A.M., 1992, *Public space*, Cambridge University Press, Nowy Jork.
- Co to jest prototypowanie, b.d. Dostępne na: <https://placorla.szczecin.eu/co-to-jest-prototypowanie> [data dostępu: 29.07.2022].
- Ercan M.A., 2010, *Less Public than Before? Public Space Improvement*, [w:] A. Madanipour (red.), *Whose Public Space? International Case Studies in Urban Design and Development*, Routledge, Londyn, 21–50.
- Flusty S., 1994, *Building Paranoia. The Proliferation of Interdictory Space and the Erosion of Spatial Justice*, Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design, West Hollywood.
- Jadach-Sepiolo A. (red.), 2021, *Ewaluacja systemu zarządzania i wdrażania procesów rewitalizacji w Polsce*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków, 75. Dostępne na: https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2021/04/ewaluacja-systemu-zarzadzania_i_wdrazania_procesow_rewitalizacji_w_polsce_jadach-sepiolo.pdf [data dostępu: 24.04.2023].
- Jałowiecki B., 2010, *Społeczne wytwarzanie przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Libura H., 1990, *Percepcja przestrzeni miejskiej (Rozwój regionalny, rozwój lokalny, samorząd terytorialny, 31)*, Instytut Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Lofland L.H., 1998, *The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Social Territory*, AldineTransaction, Nowy Brunzswik–Londyn.
- Lorens P., 2010, *Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej*, [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, 6–20.
- Mencwel J., 2020, *Betonoza. Jak się niszczy polskie miasta*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.
- Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFIR), 2022, *Krajowa Polityka Miejska 2030*. Dostępne na: <https://www.gov.pl/attachment/01114756-5e93-4607-a616-44d59a24e9d5> [data dostępu: 05.08.2022].
- Rzeńca A., Sobol A., Ogórek P. (red.), 2021, *Środowisko i adaptacja do zmian klimatu. Raport o stanie polskich miast*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Kraków–Warszawa.
- Szczepański M.S., 1991, „*Miasto socjalistyczne*” i świat społeczny jego mieszkańców, Europejski Instytut Rozwoju Lokalnego i Regionalnego, Warszawa. Dostępne na: https://www.euroreg.uw.edu.pl/dane/web_euroreg_publications_files/3679/32._miasto_socjalistyczne_i_wiat_spoeczny_jego_mieszkacw.pdf [data dostępu: 17.06.2021].
- Wallis A., 1977, *Miasto i przestrzeń*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Wallis A., 1979, *Informacja i gwar*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.

Wallis A., 1990, *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
Znanięcki F., 1922, *Wstęp do socjologii*, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Poznań.
Znanięcki F., Ziółkowski J., 1984, *Czym jest dla Ciebie miasto Poznań? Dwa konkursy: 1928/1964*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa–Poznań.

Akty prawne

Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych (Dz.U. z 2012 r., poz. 1169).
Uchwała nr xxv/916/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 września 2016 r. w sprawie przyjęcia Gminnego Programu Rewitalizacji miasta Łodzi. Dostępne na: https://rewitalizacja.uml.lodz.pl/files/public/PORTAL_REWITALIZACJA/GPR/Uchwała_ws._przyjecia_Gminnego_Programu_Rewitalizacji__28.09.2016_.pdf [data dostępu: 05.01.2023].
Uchwała nr xxxviii/1019/21 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2021 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji (Dz. Urz. Woj. 2021.2555). Dostępne na: <https://edzienniki.duw.pl/legalact/2021/2555> [data dostępu: 03.01.2022].
Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. z 2019 r., poz. 1696).
Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 r. nr 80, poz. 717 ze zm.).
Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 1990 r. nr 16, poz. 95 ze zm.).
Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. z 2015, poz. 1777 ze zm.).

Źródła internetowe i inne

BDL GUS, b.d., *Ludność ogółem za 2019 (gminy miejskie i obszary miejskie w gminie miejsko-wiejskiej)*. Dostępne na: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/temat> [data dostępu: 06.09.2022].
Brycka-Jaskierska A., 24.01.2021, *Zmiany w ruchu i parkowaniu*, Radio Elka. Dostępne na: <https://elka.pl/content/view/102131/81> [data dostępu: 05.09.2022].
Gawin M., 23.07.2021, *Pismo do Wojewódzkich Konserwatorów Zabytków*, sygn. DOZ-KiNK.6521.15.2021.KP. Dostępne na: <https://www.funduszedlamazowska.eu/wp-content/uploads/2021/09/pismo-do-wkz.-zasady-konserwatorskie-ochrona-zabytkowej-zieleni-i-zagospodarowanie-historycznych-ukladow1.pdf> [data dostępu: 05.08.2022].
Krakowska odNOWA – przegląd najważniejszych informacji, 11.07.2019, Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Dostępne na: <https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/krakowska-odnowa-przeglad-najwazniejszych-informacji> [data dostępu: 05.01.2023]
Ulica Jaracza – rewitalizacja, b.d., Rewitalizacja UML. Dostępne na: <https://rewitalizacja.uml.lodz.pl/dzialania/1-okolice-ul-wlokienniczej/ulica-jaracza> [data dostępu: 05.01.2023].

SPIS TABEL I RYCIN

- Ryc. 1. Posiadanie przez miasta standardów lub wytycznych w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych / **17**
- Tab. 1. Miasta z zadeklarowanymi standardami kształtowania przestrzeni miejskiej / **17**
- Ryc. 2. Rynek w Kędzierzynie-Koźlu (1) i ul. Dworcowa w Katowicach (2) / **28**
- Ryc. 3. Rynek w Rawiczu (1) i ul. Zamkowa w Kaliszu (2) / **30**
- Ryc. 4. Rynek w Starogardzie Gdańskim (1) i ul. Stefana Jaracza w Łodzi (2) / **30**
- Ryc. 5. Ulica Stefana Jaracza w Łodzi (1) i ul. Andrzeja Frycza-Modrzewskiego w Warszawie (2) / **31**
- Ryc. 6. Ulica Krakowskie Przedmieście w Lublinie (1) i Rynek w Kędzierzynie-Koźlu (2) / **32**
- Tab. 2. Matryca oceny przestrzeni publicznych wraz z punktacją dla odwiedzonych miast / **33**
- Tab. 3. Charakterystyka metodyki postępowania badawczego / **44**
- Ryc. 7. Miasta wytypowane do badań terenowych z uwzględnieniem faktu przyjęcia standardów/wytycznych kształtowania przestrzeni publicznych (Zał. 1., poz. 1–14; bez pilotażu) / **47**
- Ryc. 8. Wizja i/lub cel główny rewitalizacji / **69**
- Ryc. 9. Charakterystyka pojęcia przestrzeni publicznej w badanych programach rewitalizacji / **70**
- Ryc. 10. Charakterystyka funkcji przestrzeni publicznej w badanych programach rewitalizacji / **70**
- Ryc. 11. Charakterystyka pojęcia „dostępność” w badanych programach rewitalizacji w odniesieniu do przestrzeni publicznej / **71**
- Ryc. 12. Charakterystyka pojęcia „bezpieczeństwo” w badanych programach rewitalizacji w odniesieniu do przestrzeni publicznej / **71**

ZAŁĄCZNIK 1. BADANE MIASTA, ICH PRZESTRZENIE ORAZ POWIĄZANE DOKUMENTY

Lp.	Miasto	Standardy	Badana przestrzeń	Program rewitalizacji, z którego wynika inwestycja (lub ostatni aktualny)	Zadanie	Droga realizacji inwestycji	Rok zakończenia inwestycji	Czy w inwestycja była realizowana w ramach programu rewitalizacji?	Czy zaprojektowany w trakcie obowiązywania programu rewitalizacji?	Czy dofinansowany ze środków przeznaczonych a rewitalizację?	Ocena wynikająca z badania (na 24 pkt możliwe)	Czy projekt został wpisany jako przedsięwzięcie rewitalizacyjne w program rewitalizacji?
1	Gdynia	„Standardy dostępności dla miasta Gdyni”	osiedle Zamenhofa – Opata Hackiego	Gminny Program Rewitalizacji Miasta Gdyni na lata 2017–2026	Zagospodarowanie przestrzeni osiedla Zamenhofa – Opata Hackiego wraz z rozbudową ulicy Zamenhofa	brak danych	2019	tak	tak	środki UE	23,5	tak
2	Kalisz	„Standardy dla projektantów, wykonawców i zarządców infrastruktury dla pieszych”	ulica Zamkowa	Gminny Program Rewitalizacji Miasta Kalisza	Utworzenie woonerfu: przebudowa ul. Śródmiejskiej od ul. G.Narutowicza do ul. Złotej; przebudowa ul. Zamkowej od Głównego Rynku do ul. Grodzkie	konkurs architektoniczny „zaprojektuj i wybuduj”	2021	tak	tak	środki własne, środki zewnętrzne	20	tak
3	Katowice	brak	ulica Dworcowa	Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Katowice na lata 2016–2022	Przebudowa strefy śródmiejskiej – obszar ul. Dworcowej i Tylnej Mariackiej	warsztaty architektoniczno-urbanistyczne	2021	tak	tak	środki własne	22	tak
4	Kędzierzyn-Koźle	brak	Rynek	Program Rewitalizacji Miasta Kędzierzyn-Koźle (z perspektywą do roku 2030)	Przebudowa i rewaloryzacja średniowiecznego układu Starego Miasta w Kędzierzynie-Koźlu	brak danych	2019	tak	tak	tak, środki UE	20	tak, jako element projektu: Przebudowa i rewaloryzacja średniowiecznego układu Starego Miasta w Kędzierzynie-Koźlu
5	Kraków	brak	ulica Krakowska	Aktualizacja Miejskiego Programu Rewitalizacji Krakowa. Uchwała nr xcv/2485/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 lutego 2018 r.	Projekt modernizacji torowisk tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą – w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020	projekt wybrany w drodze przetargu	2020	nie – na obszarze rewitalizacji	tak	nie	19,5	nie (szczegóły: Krakowska odnowa – przegląd najważniejszych informacji, 2019)
6	Krosno	brak	plac Konstytucji 3 Maja	Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Krosna na lata 2009–2015	Rewitalizacja Zespołu Staromiejskiego w Krośnie	postępowania przetargowe w trybie zamówień publicznych	2016	tak	nie	środki własne, środki z budżetu państwa, środki EFRR	18,5	tak

Lp.	Miasto	Standardy	Badana przestrzeń	Program rewitalizacji, z którego wynika inwestycja (lub ostatni aktualny)	Zadanie	Droga realizacji inwestycji	Rok zakończenia inwestycji	Czy w inwestycja była realizowana w ramach programu rewitalizacji?	Czy zaprojektowany w trakcie obowiązywania programu rewitalizacji?	Czy dofinansowany ze środków przeznaczonych a rewitalizację?	Ocena wynikająca z badania (na 24 pkt możliwe)	Czy projekt został wpisany jako przedsięwzięcie rewitalizacyjne w program rewitalizacji?
7	Lublin	„Lubelskie Standardy Piesz. Kierunki Rozwoju Ruchu Pieszego W Lublinie”	Krakowskie Przedmieście	Program Rewitalizacji dla Lublina na lata 2017–2023	Rewitalizacja części Śródmieścia Miasta Lublin	dialog techniczny	2021	tak	tak	środki własne, środki zewnętrzne	21	tak, jako element projektu: Rewitalizacja części Śródmieścia Miasta Lublin
8	Łódź	„Łódzki Standard Dostępności”	ulica Stefana Jaracza	Program Rewitalizacji Łodzi 2026+ Gminny Program Rewitalizacji	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi – Projekt 1 i 4 – Przebudowa ulicy Wschodniej na odcinku od ul. Północnej do ul. Jaracza oraz ulicy Jaracza na odcinku od ul. Kilińskiego do ul. Wschodniej w systemie „zaprojektuj i wybuduj”	„Zaprojektuj i wybuduj”, przetarg	2019	tak	tak, ale przed jego najnowszą nowelizacją z 2020, powstał w czasie obowiązywania uchwały xxv/916/16	środki z budżetu państwa i środki UE	16,5	tak, jako element projektu: Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi (ulica Jaracza – rewitalizacja, b.d.)
9	Rawicz	brak	Rynek	Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Rawicz na lata 2016–2023	Przebudowa nawierzchni oraz zagospodarowanie Rynku i deptaków: ul. Wojska Polskiego i 17 Stycznia w Rawiczu	konkurs architektoniczny	2021	tak	tak	środki własne, środki EFRR	19,5	tak
10	Słupsk	brak	ulica Szarych Szeregów	Gminny Program Rewitalizacji Miasta Słupska na lata 2017–2025+	Przebudowa i modernizacja infrastruktury w ciągu pasów drogowych ulic: Mostnika, Dominikańska, Kowalska, Szarych Szeregów, Armii Krajowej	konkurs architektoniczny	2020	tak	tak	środki własne, środki UE	22	tak
11	Starogard Gdański	„Standardy dostępności dla miasta Starogard Gdański”	Rynek	Gminny Program Rewitalizacji Miasta Starogard Gdański na lata 2017–2025	Starogardzki Rynek od nowa	projekt bazował na projekcie przygotowanym w urzędzie w latach 2009–2010; zlecenie wykonania zamiennego projektu wykonawczego firmie, która przygotowała projekt pierwotny, oparty o wytyczne z urzędu	2018	tak	tak – dostosowany	środki własne, środki pomocowe	22	tak

Lp.	Miasto	Standardy	Badana przestrzeń	Program rewitalizacji, z którego wynika inwestycja (lub ostatni aktualny)	Zadanie	Droga realizacji inwestycji	Rok zakończenia inwestycji	Czy w inwestycja była realizowana w ramach programu rewitalizacji?	Czy zaprojektowany w trakcie obowiązywania programu rewitalizacji?	Czy dofinansowany ze środków przeznaczonych a rewitalizację?	Ocena wynikająca z badania (na 24 pkt możliwe)	Czy projekt został wpisany jako przedsięwzięcie rewitalizacyjne w program rewitalizacji?
12	Tarnów	brak	Rynek	Gminny Program Rewitalizacji dla Miasta Tarnowa na lata 2017–2022	Nowe Przestrzenie Zdarzeń – Modernizacja Płyty Rynku w Tarnowie	projekt wybrany na drodze przetargu na dokumentację	2020	tak	tak	środki własne, środki EFRR	17,5	tak
13	Warszawa	„Standardy dostępności dla m.st. Warszawy” wraz ze „Standardami projektowymi i wykonawczymi infrastruktury dla pieszych” oraz „Wytocznymi projektowymi i wykonawczymi infrastruktury dla pieszych w m. st. Warszawie”	ulica Andrzeja Frycza-Modrzewskiego	Zintegrowany Program Rewitalizacji Warszawa do 2022	Przebudowa ulicy Frycza-Modrzewskiego	przetarg na projekt i realizację	2017	tak	tak	krajowe środki publiczne	18,5	tak (zob. Zał. 3, poz. 15a)
14	Wrocław	„Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym”	ulica Probusa	Lokalny Program Rewitalizacji na lata 2016–2018	Przebudowa ul. Henryka Probusa we Wrocławiu	standardowa procedura PZP	2020	nie – na obszarze wsparcia (LPR)	nie, obecnie uchwała o przystąpieniu do sporządzenia PR	bd	13,5	nie

Starachowice (pilotaż)

Źródło: opracowanie autorów na podstawie informacji z podanych programów rewitalizacji, informacji pozyskanych z rozmów z przedstawicielami miast i podanych źródeł

ZAŁĄCZNIK 2. STANDARDY I MPZP Z WYTYCZNYMI¹⁷

A1. Standardy – miasta badane

1. Cebrat K., Wiszniowski J. (red.), 2017, *Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym*, Wrocław.
2. Kamińska-Fornal M., Laskowski T., Matuszak E., Sieńko G., Wiącek A., Brzeziński A., Dobrosielski M., Dybicz T., Jesionkiewicz-Niedzińska K., Rezwow-Mosakowska M., Rogala A., Sroka D., Szagała P., Szymański Ł., Włodarek P., 2016, *Lubelskie Standardy Pieszce. Kierunki Rozwoju Ruchu Pieszego W Lublinie*, Lublin. Zarządzenie nr 20/2/2017 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 9 lutego 2017 r.
3. Pacholski A., Janowski Ł., 2016, *Standardy dla projektantów, wykonawców i zarządców infrastruktury dla pieszych*, A3 Architekci Łukasz Janowski. Załącznik do Zarządzenia nr 55/2016 Prezydenta Miasta Kalisza z dnia 27 grudnia 2016 r.
4. Rymśza B., Kaperczak K., Tota P., Miśkowiec M., 2017, *Standardy dostępności dla m. stołecznego Warszawy*, Warszawa. Załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 1682/2017 z dn. 23.10.2017.
5. *Standardy projektowe i wykonawcze infrastruktury dla pieszych w m. st. Warszawie*, Warszawa. Załącznik nr 2 do Zarządzenia nr 1682/2017 z dn. 23.10.2017.
6. Stępień B., Kowalski M., Mikołajczyk A., Woźniak M., 2017, *Łódzki standard dostępności*, Spółdzielnia Socjalna Fado, Łódź. Zarządzenie nr 7120/VII/17 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 20 października 2017 r.
7. Tota P., 2019, *Wrocławskie standardy dostępności przestrzeni miejskich*, Fundacja Polska Bez Barrier, Wrocław.
8. Wysocki M., 2012, *Standardy Dostępności Dla Miasta Gdyni*, Centrum Projektowanie Uniwersalnego, Gdańsk. Zarządzenie nr 10740/13/VI/U Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 17 maja 2013 r.
9. Wysocki M., 2017, *Standardy dostępności dla miasta Starogard Gdański*, Gdańsk. Załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 197/05/2018 Prezydenta Miasta Starogard Gdański z dnia 22 maja 2018 r.
10. *Wytyczne projektowe i wykonawcze infrastruktury dla pieszych w m. st. Warszawie*, Warszawa. Załącznik nr 3 do Zarządzenia nr 1682/2017 z dn. 23.10.2017.

A2. Standardy – pozostałe miasta zidentyfikowane zapytaniem

11. *Standard Minimum na Rzecz Osób z Niepełnosprawnościami i Otoczenia*, 2021, Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, Gdańsk.
12. Bednarczyk M., 2021, *Wytyczne do projektów drogowych v.4.*, Starachowice.
13. Furgalińska K., Szubert-Tecl M., Staniek A., Wójkowski G., 2020, *Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)*, Górnośląsko-Zagłę-

¹⁷ Objasnienie: A1 – standardy z miast wybranych do wizyt studyjnych; A2 – pozostałe standardy i miasta zidentyfikowane w ramach zapytania; B – MPZP z przykładami określenia standardów omówionymi w raporcie.

biowska Metropolia, Katowice. Uchwała nr 284/2020 zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 17.11.2020 r.

14. Glazik R. (red.), Kuropatwiński P., Legutko T., 2019, *Wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot*, Polska Unia Mobilności Aktywnej, Gdańsk.
15. Klein J., Reimus R., Kasperek M., Górny P., Szurpita A., 2016, *Katalog dobrych praktyk w projektowaniu przestrzeni pieszej*, Stowarzyszenie na rzecz rozwoju transportu publicznego w Bydgoszczy, Bydgoszcz. Zarządzenie nr 144/2016 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 15 marca 2016 r.
16. Kowalski K., 2017, *Wytyczne Projektowanie Bez Barrier*, Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, Warszawa. Zarządzenie nr 159/2017 Prezydenta Miasta Konina z dnia 16 października 2017 roku.
17. Nizielski&Borys Consulting, 2008, *Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie*, Katowice. Załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 432/12 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 23 marca 2012 r.
18. Pyrzanowska A., Setlak A., Sulżycki Ł., *Wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych na obszarze metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot, w tym w zakresie elementów tzw. „małej architektury” i oznakowania*, Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, Gdańsk.
19. *Standardy Dostępności dla Miasta Nowa Sól*, 2021, Nowa Sól. Zarządzenie nr 0050.1.0067.2021 Prezydenta Miasta Nowa Sól z dnia 13 kwietnia 2021 roku.
20. *Standardy infrastruktury pieszo-rowerowej w zakresie nawierzchni dla Miasta Skawina*. Zarządzenie nr 87.2018 Burmistrza Miasta i Gminy Skawina z dnia 22 marca 2018 r.
21. Wysocki M., 2021, *Standardy dostępności dla miasta Środa Wielkopolska*, Centrum Projektowania Uniwersalnego, Gdańsk.
22. Wysocki M., 2017, *Standardy dostępności dla miasta Poznania*, Centrum Projektowania Uniwersalnego, Centrum Projektowania Uniwersalnego, Gdańsk. Zarządzenie nr 817/2018/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 14 listopada 2018 r.
23. Wysocki M., 2019, *Standardy dostępności dla miasta Sopot*, Centrum Projektowania Uniwersalnego, Centrum Projektowania Uniwersalnego, Gdańsk. Zarządzenie nr 473/2019 Prezydenta Miasta Sopotu z dnia 31 grudnia 2019 r. w sprawie powołania interdyscyplinarnego Zespołu do spraw dostępności oraz przyjęcia „Standardów Dostępności dla Miasta Sopotu”.
24. Wysocki M., 2017, *Standardy Dostępności*. Zarządzenie nr 159/2017 Prezydenta Miasta Konina z dnia 16 października 2017 roku, Centrum Projektowania Uniwersalnego, Gdańsk.
25. *Wytyczne dla projektowania chodników, ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych*, 2018, dokument wewnętrzny, Września.
26. Uchwała xxxvii/966/16 w sprawie ustalenia zasad i warunków sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane, dla miasta Łodzi.

B. MPZP

27. Uchwała nr IV/49/2011 Rady Miasta Siedlce z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy 3 Maja. Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego nr 40, poz. 1324.
28. Uchwała nr XLVII/300/2006 24.02.2006 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Debrzno. Dostępne na: <https://bip.debrzno.pl/200.html?file=847> [data dostępu: 5.08.2022].

ZAŁĄCZNIK 3. BADANE PROGRAMY REWITALIZACJI

1. *Aktualizacja Miejskiego Programu Rewitalizacji Krakowa*. Uchwała nr xcv/2485/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 lutego 2018 r. Dostępne na: http://www.rpo.malopolska.pl/download/program-regionalny/rewitalizacja/005_Miasto_Krakow_28022018.pdf [data dostępu: 08.08.2022].
2. *Gminny Program Rewitalizacji dla Miasta Tarnowa na lata 2017–2022*. Uchwała nr xxxvii/368/2017 Rady Miejskiej w Tarnowie z dnia 30 marca 2017 r. Dostępne na: <https://bip.malopolska.pl/umtarnow,a,1309578,uchwala-nr-xxxvii3682017-rady-miejskiej-w-tarnowie-z-dnia-30-marca-2017-r-w-sprawie-gminnego-program.html> [data dostępu: 08.08.2022].
3. *Gminny Program Rewitalizacji Miasta Gdyni na lata 2017–2026*. Uchwała nr xxx/721/17 Rady Miasta Gdyni z dnia 29 marca 2017 r. Dostępne na: <https://bip.um.gdynia.pl/module/Files/controller/Default/action/downloadFile/hash/ffc0895f94f6455a3c75ceeb247b20eb> [data dostępu: 08.08.2022].
4. *Gminny Program Rewitalizacji Miasta Kalisza*. Uchwała nr XLIX/657/2018 Rady Miasta Kalisza z dnia 1 marca 2018 r. w sprawie zmiany Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta Kalisza przyjętego uchwałą nr XLI/512/2017 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 27 lipca 2017 r. w sprawie przyjęcia Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta Kalisza. Dostępne na: https://www.bip.kalisz.pl/uchwaly/2018_49_657.pdf [data dostępu: 08.08.2022].
5. *Gminny Program Rewitalizacji miasta Łodzi*. Uchwała nr xxxiv/1122/20 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 24 grudnia 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Gminnego Programu Rewitalizacji miasta Łodzi. Dostępne na: https://rewitalizacja.uml.lodz.pl/files/public/PORTAL_REWITALIZACJA/dokumenty/Gminny_Program_Rewitalizacji_-_2020_r._wersja_obowiazujaca_interaktywna_.pdf [data dostępu: 08.08.2022].
6. *Gminny Program Rewitalizacji Miasta Starogard Gdański na lata 2017–2025*. Uchwała nr xxxix/379/2017 Rady Miasta Starogard Gdański z dnia 29 marca 2017 r. Dostępne na: <https://bip.starogard.pl/e,pobierz,get.html?id=34805> [data dostępu: 08.08.2022].
7. *Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Rawicz na lata 2016–2023*. Uchwała nr XLIII/479/17 Rady Miejskiej Gminy Rawicz z dnia 8 listopada 2017 r. Dostępne na: https://www.prawo-miejscowe.pl/UrządMiejskiGminyRawicz/document/452758/Uchwa%C5%82a-XLIII_479_17 [data dostępu: 08.08.2022].
8. *Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Katowice na lata 2016–2022*. Uchwała nr xii/272/19 Rady Miasta Katowice z dnia 26 września 2019 r. Dostępne na: <https://bip.katowice.eu/Lists/Dokumenty/Attachments/114613/sesja%20XII-272-19.pdf> [data dostępu: 08.08.2022].
9. *Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Krosna na lata 2009–2015*. Uchwała nr LX/1160/10 Rady Miasta Krosna z dnia 27 sierpnia 2010 r. zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Krosna na lata 2009–2015. Dostępne na: <https://bip.umkrosno.pl/?c=mdPliki-cmPobierz-7286-VWNod2HFgmEgTnlgTFhWSUktMTE2MCoxMC5wZGY=> [data dostępu: 08.08.2022].
10. *Lokalny Program Rewitalizacji na lata 2016–2018*. Uchwała nr xxiii/496/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 21 kwietnia 2016 r. Dostępne na: https://baw.um.wroc.pl/UrządMiastaWroclawia/document/27600/Uchwa%C5%82a-XXIII_496_16 [data dostępu: 08.08.2022].

11. *Program Rewitalizacji dla Lublina na lata 2017–2023*. Uchwała nr 735/XXIX/2017 Rady Miasta Lublin z dnia 27 kwietnia 2017 r. w sprawie Programu Rewitalizacji dla Lublina na lata 2017–2023. Dostępne na: https://bip.lublin.eu/gfx/bip/userfiles/_public/import/rada-miasta-lublin-vii-kaden/sesje-rm-lublin/uchwaly-rm-lublin/vii-kadencja-rady-miasta-lubl/sesja-nr-xxix-z-dnia-27-04-20/uchwala-nr-735xxix2017-rady-mi/138748_735_xxix_2017.pdf [data dostępu: 08.08.2022].
12. *Program Rewitalizacji Miasta Kędzierzyn-Koźle (z perspektywą do roku 2030)*. Uchwała nr xxxiv/292/16 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 29 września 2016 r. Dostępne na: <https://bip.kedzierzynkozle.pl/uchwala/1252/uchwala-nr-xxxiv-292-16> [data dostępu: 08.08.2022].
13. Uchwała nr XI/298/19 w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia Programu Rewitalizacji Miasta Krosna na lata 2016–2023. Dostępne na: <https://bip.umkrosno.pl/?c=mdPliki-cmPobierz-38096-WmHFgsSFY3puaWsgZG8gdWNodzHFgnkgTnlgWEktMjk4LTE5LnBkZg==> [data dostępu: 08.08.2022].
14. Uchwała nr xxvi/423/20 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 28 czerwca 2017 r. w sprawie zmiany Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta Słupska na lata 2017–2025+. Dostępne na: http://bip.um.slupsk.pl/rada_miejska/uchwaly_rady_miejskiej/33944.html [data dostępu: 08.08.2022].
15. *Zintegrowany Program Rewitalizacji miasta stołecznego Warszawy do 2022 roku*. Uchwała nr xvii/367/2015 Rady m. st. Warszawy z dnia 17.09.2015. Dostępne na: <https://bip.warszawa.pl/NR/exeres/71E55770-471B-42Bo-B8BF-F5E4622811A3,frameless.htm> [data dostępu: 08.08.2022].
- 15a. Zarządzenie nr 1252/2017 Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 26 lipca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie przyjęcia wykazu projektów wchodzących w skład kluczowych przedsięwzięć rewitalizacyjnych Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m. st. Warszawy do 2022 roku.

ZAŁĄCZNIK 4. ZAWARTOŚĆ MATRYCY OCENY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

<ul style="list-style-type: none"> • Oświetlenie – bezpieczna przestrzeń publiczna powinna być dobrze, tzn. w pełni oświetlona. Wedle szeregu rekomendacji oświetlenie barwy białej jest oceniane wyżej niż oświetlenie barwy żółtej, ponieważ poprawia ostrość widzenia. Punktowane jest również dodatkowe oświetlenie przejść dla pieszych jako miejsc potencjalnie niebezpiecznych.
◇ 0 pkt – brak oświetlenia
◇ 1 pkt – oświetlenie niepełne (lub pełne, ale żółte)
◇ 2 pkt – oświetlenie pełne (białe)
◇ 1 pkt – doświetlone przejścia
<ul style="list-style-type: none"> • Przeszkody – w ramach tego aspektu rozumie się wszelkie przeszkody utrudniające poruszanie się m.in. osobom o ograniczonej mobilności (np. osobom starszym), tj. słupy/ki ograniczające ruch pieszy (nie licząc koniecznych znaków, sygnalizacji świetlnej ustawionych możliwie na krawędzi przestrzeni pieszej); krawężniki; ławki, stojaki rowerowe i śmietniki ustawione w przestrzeni pieszej w sposób utrudniający ruch pieszy.
◇ 0 pkt – liczne przeszkody
◇ 1 pkt – brak słup(k)ów ograniczających ruch pieszy (nie licząc koniecznych znaków, sygnalizacji świetlnej)
◇ 1 pkt – obniżone krawężniki (lub wyniesione przejścia)
◇ 1 pkt – ławki i stojaki rowerowe poza trasami pieszymi
<ul style="list-style-type: none"> • Brak kolizji między użytkownikami – właściwie zaprojektowana przestrzeń publiczna powinna minimalizować potencjalne konflikty między różnymi użytkownikami: pieszy–auto (np. parkowanie na chodniku), pieszy–rowerzysta (np. wprowadzenie niekontynuowanej drogi rowerowej w przestrzeń pieszą; brak kontraruchu lub kontrapasu na ulicy jednokierunkowej), rower–auto. <p>Wyjątkiem są strefy zamieszkania (D-40), które w polskich warunkach coraz częściej są wykorzystywane do kształtowania przestrzeni publicznych w ramach idei <i>shared space</i>.</p>
◇ 0 pkt – liczne obszary potencjalnych kolizji
◇ 1 pkt – brak kolizji pieszy–auto
◇ 1 pkt – brak kolizji pieszy–rowerzysta
◇ 1 pkt – brak kolizji rower–auto
<ul style="list-style-type: none"> • Nawierzchnia – posadzka przeznaczona dla pieszych przede wszystkim równa, a także czytelna (np. materiałowe rozróżnienie w zależności od funkcji) oraz wyposażona w elementy przyjazne osobom z wadami wzroku (w szczególności w pobliżu przejść dla pieszych).
◇ 0 pkt – nierówna
◇ 1 pkt – równa
◇ 1 pkt – czytelna (np. materiałowe rozróżnienie w zależności od funkcji)
◇ 1 pkt – elementy przyjazne osobom z wadami wzroku

<ul style="list-style-type: none"> • Szerokość przestrzeni pieszej – stanowi część użytkową ciągu pieszego, całkowicie wolną od przeszkód, zapewniającą bezpieczne przemieszczanie się wszystkich grup użytkowników. Dlatego w ramach uwzględnianej szerokości przyjęto nawierzchnię gładką, tj. bez elementów pasów np. kostki granitowej, które są nieprzyjazne pieszym. W przypadku, gdy dla analizowanej przestrzeni publicznej występowały różne szerokości ciągu pieszego (np. po obu stronach ulicy) brano pod uwagę średnią arytmetyczną dla analizowanych ciągów pieszych. Liczne opracowania podają rekomendowane szerokości przestrzeni pieszej w kontekście potrzeb różnych użytkowników. W ramach nich autorzy wyróżnili cztery przedziały:
◇ 0 pkt – poniżej 1,25 m – szerokość utrudniająca swobodne mijanie się dwóch w pełni sprawnych pieszych
◇ 1 pkt – 1,25–1,5 m – szerokość umożliwiająca mijanie się dwóm pieszym lub mijanie pieszego z osobą na/z wózku/iem lub osobom o kulach
◇ 2 pkt – 1,5–2 m – szerokość umożliwiająca mijanie się trzem pieszym lub swobodne mijanie pieszego z osobą na/z wózku/iem lub osobom o kulach
◇ 3 pkt – co najmniej 2 m – szerokość umożliwiająca swobodne mijanie się kilku użytkowników przestrzeni pieszej, w tym osób o ograniczonej mobilności (z kulami, na/z wózku/iem)
<ul style="list-style-type: none"> • Dostępność transportowa – w raporcie przyjęto, że odległość od krawędzi analizowanej przestrzeni nie powinna wynosić więcej niż dla:
◇ 1 pkt – przystanku komunikacji publicznej – 400 metrów. W literaturze przyjmuje się różne wartości, w dodatku różnicowane ze względu na rodzaj komunikacji miejskiej (autobus/tramwaj/metro). Matryca oceny została zaprojektowana z myślą o możliwości powszechnego użycia do stosowania w różnych miastach i różnych typach przestrzeni publicznych, dlatego na podstawie literatury (Loose, Walker, Tyler) przyjęto uniwersalną dla różnych typów transportu miejskiego wartość wskaźnika
◇ 1 pkt – miejsca postojowego dla rowerów – 200 metrów. Miejsce i liczba stojaków rowerowych jest ustalana przeważnie w odniesieniu do generatorów ruchu, np. dworców przesiadkowych, liczby pracowników w biurach, liczby mieszkańców w budynkach mieszkalnych, itd.
◇ 1 pkt – miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnością – 50 m
<ul style="list-style-type: none"> • Zieleń – obecność terenów zieleni jest kluczowa we współczesnym mieście. Oprócz względów estetycznych zieleń zapewnia szereg usług: ogranicza negatywne skutki opadów, oczyszcza powietrze, obniża temperaturę podczas upałów, itd. Im większa liczba terenów przepuszczalnych, im dojrzała roślinność, jak krzewy i drzewa, tym większe korzyści ekosystemowe.
◇ 0 – brak zieleni
◇ 1 – zieleń niska – trawy, kwiaty, krzewy, brak drzew
◇ 2 – młoda zieleń wysoka – drzewa młode w przypuszczalnym wieku 0–25 lat, o pierśnicy 0–14 cm
◇ 3 – dojrzała zieleń wysoka – drzewa dojrzałe w przypuszczalnym wieku 26–50 lat, o pierśnicy większej niż 14 cm
<ul style="list-style-type: none"> • Mała architektura – ławki są ważne zwłaszcza dla najstarszych i najmłodszych użytkowników przestrzeni w kontekście odpoczynku. Dlatego ławki powinny pojawiać się, w zależności od typu przestrzeni, co kilkadziesiąt metrów, np. na ulicy powinno istnieć co najmniej jedno siedzisko na ok. 100 metrów, a na terenach zieleni min. co 25 m. Siedziska dla komfortu użytkowników powinny mieć oparcia, a części do siedzenia i opierania się powinny być wykonane z drewna. Wykonanie siedziska w całości z metalu może powodować bowiem dyskomfort u użytkowników podczas upalnych i mroźnych dni.
◇ 0 pkt – brak siedzisk
◇ 1 pkt – siedziska metalowe lub kamienne
◇ 2 pkt – siedziska drewniane
◇ 1 pkt – śmietniki

Uwaga: w uzasadnionych przypadkach przyznawano również oceny cząstkowe.

Źródło: opracowanie na podstawie standardów tworzenia przestrzeni publicznej (zob. Zał. 6)

ZAŁĄCZNIK 5. MATRYCA OCENY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

Punktacja	Miasto: Nazwa przestrzeni:	Miasto		Dostępność		Funkcje				Bezpieczeństwo		Uniwersalne/ partykularne:
		Przestrzeń	Ocena (0-3)	Dostępność fizyczna (ko- munikacyjna)	Dostęp- ność wi- zualna	funkcja handlo- wa	funkcja społecz- na	funkcja reprezen- tacyjna	funkcja komuni- kacyjna	Bezie- czeństwo fizyczne	Bezie- czeństwo (w sensie społecznym)	
OŚWIETLENIE												
0	brak oświetlenia				x					x	x	
1	oświetlenie niepełne (lub pełne, ale żółte)											
2	oświetlenie pełne (białe)											
3	oświetlenie pełne (białe) + doświetlone przejścia											
PRZESZKODY (KRAWĘŻNIKI, SŁUPKI, STOJAKI, REKLAMY)												
0	liczne przeszkody											
1	brak słup(k)ów ograniczających ruch pieszy (nie licząc koniecznych znaków, sygnalizacji świetlnej)											
2	...plus obniżone krawężniki (lub wyniesione przejścia)											
3	...plus ławki i stojaki rowerowe poza trasami pieszymi											
BRAK KOLIZJI MIĘDZY UŻYTKOWNIKAMI (Z WYŁĄCZENIEM STREF ZAMIESZKANIA – 3)												
0	liczne obszary potencjalnych kolizji											
1	brak kolizji pieszy-auto (np. parkowanie na chodniku)											
2	...plus brak kolizji pieszy-rowerzysta											
3	...plus brak kolizji rower-auto											
NAWIERZCHNIA												
0	nierówna i/lub nieczytelna											
1	równa											
2	...plus czytelna (np. materiałowe rozróżnienie w zależności od funkcji)											
3	...plus elementy przyjazne osobom z wadami wzroku											
SZEROKOŚĆ (PRZESTRZENI DLA PIESZYCH)												
0	poniżej 1,25 m											
1	poniżej 1,5											
2	poniżej 2 m											
3	co najmniej 2 m											
DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA												
0	brak poniższych											
1	przystanek MPK (w promieniu 400 m)											
2	...plus stojak rowerowy (w promieniu X m)											
3	...plus parking dla osób z niepełnosprawnością (w promieniu 50 m)											

Punkcja	Miasto: Nazwa przestrzeni:	Miasto		Dostępność		Funkcje				Bezpieczeństwo		Uniwersalne/ partykularne:
		Przestrzeń	Ocena (0-3)	Dostępność fizyczna (ko- munikacyjna)	Dostęp- ność wi- zualna	funkcja handlo- wa	funkcja społecz- na	funkcja reprezen- tacyjna	funkcja komuni- kacyjna	Bezie- czeństwo fizyczne	Bezie- czeństwo (w sensie społecznym)	
ZIELEŃ												
0	brak zieleni				x		x	x				
1	zielen niska											
2	zielen wysoka mloda											
3	zielen wysoka dojrzała											
MAŁA ARCHITEKTURA												
0	brak siedzisk (wzdłuż ulic min. 1 na długość kwartału, ok. co 100 m; na terenach zieleni min. co 25 m)				x	x	x	x				
1	siedziska metalowe + śmieniki											
2	siedziska drewniane + śmietniki;											
3	plus urządzenia rekreacji (plac zabaw, siłownia, itd)											
SZATA INFORMACYJNA MIASTA												
Znaki/symbole												
0	Brak											
1	Ograniczona liczba typów oznakowania											
2	Szeroki katalog znaków i symboli											
Szyldy												
0	Brak ujednoliconej estetyki szyldów											
1	Ujednolicona estetyka szyldów											
INNE												

Opracowano na podstawie: dokumentów wymienionych w zał. 6 (P. Salata-Kochanowski), oraz: Bierwiazonek, Nawrocki 2012, Lofland 2007 [1998], Carr et. al. 2009 [1992], Lynch 1981, Ercan 2010 (Paweł Pistelok)

ZAŁĄCZNIK 6. ŹRÓDŁA POMOCNE PRZY OPRACOWANIU MATRYCY

1. Akcja Miasto, 2015, Wpływ przepisów i stanu infrastruktury na jakość ruchu pieszego, Wrocław. Dostępne na: <https://www.akcjamiasto.org/wplyw-przepisow-i-stanu-infrastruktury-na-jakosc-ruchu-pieszego/> [05.07.2022].
2. Arczyńska M., Pancewicz Ł. (2018), Alfabet ulicy. 2P2 ARCHITECTURE & PLANNING, Łódź-Gdańsk. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2021/03/Alfabet-ulicy-poradnik-projektowania-ulic-Pancewicz-Arczynska.pdf> [05.07.2022].
3. Brzeziński A., Dobrosielski M., Dybicz T., Jesionkiewicz-Niedzińska K., Rezwow-Mosakowska M., Rogala A., Suchorzewski W., Szagała P., Szymański Ł., Włodarek P., 2013, Poradnik. Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, TransEko, Warszawa. Dostępne na: https://www.gov.pl/static/mi_arch/files/o/1796904/Poradnikorganizacjaprzestrzeniulic.pdf?fbclid=IwAR1ojfmoSSNekQN5tbVea3iwGT48yK1-oyj-joFu4k_m3GLvPSG4lQd_yhYg [05.07.2022].
4. Cebrat K., Wiszniowski J., red. (2017), Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym, Wrocław. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2021/03/standardy-piesze-wroc%C5%82aw.pdf> [05.07.2022].
5. Furgalińska K., Szubert-Tecl M., Staniek A., Wójkowski G., Medwid K., Tomczyk A., Oliwa A. – Stowarzyszenie Aktywności Obywatelskiej BONA FIDES (2020), Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, Katowice. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2021/03/Standardy-dost%C4%99pno%C5%9Bci-ruchu-pieszoch-dla-miast-i-gmin-G%C3%B3rno%C5%9Bl%C4%85sko-Zag%C5%82%C4%99biowskiej-Metropolii.pdf> [05.07.2022].
6. Kołacz P., 2015, Przepis na ulicę. EIKON, PZR, Toruń. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2016/08/przepis-na-ulice.pdf> [05.07.2022].
7. Kowalski K., 2018, Włącznik. Projektowanie bez barier. Fundacja Integracja, Warszawa. Dostępne na: <https://www.integracja.org/wp-content/uploads/2018/05/Wlacznik-projektowanie-bez-barier-2018.pdf> [05.07.2022].
8. Kusowska K., red., 2016, PIESZY WROCŁAW. Dobre praktyki i zestaw rekomendacji dla rozwoju miasta. Akcja Miasto, Wrocław. Dostępne na: <http://www.akcjamiasto.org/wp-content/uploads/2016/04/POLITYKA-PIESZA.pdf> [05.07.2022].
9. Lubelskie standardy piesze. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie – Cz. A – [kierunki rozwoju](#), cz. B – [diagnoza](#), cz. C – [koncepcja sieci pieszej](#), cz. C – [karty i przykłady](#). Wykonawca: TransEko. Zarządzenie nr 20/2/2017 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 9 lutego 2017 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania oraz sposobu wdrażania dokumentu „Lubelskie Standardy Piesze. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie”. Dostępne na: <https://bip.lublin.eu/prawo/zarzadzenia-prezydenta/2017/aktualne/zarzadzenie-nr-2022017-prezydenta-miasta-lublin-z-dnia-9-lutego-2017-r-w-sprawie-wprowadzenia-do-stosowania-oraz-sposobu-wdrazania-dokumentu-lubelskie-standardy-piesze-kierunki-rozwoju-ruchu-pieszego-w-lublinie,88,23032,2.html> [05.07.2022].

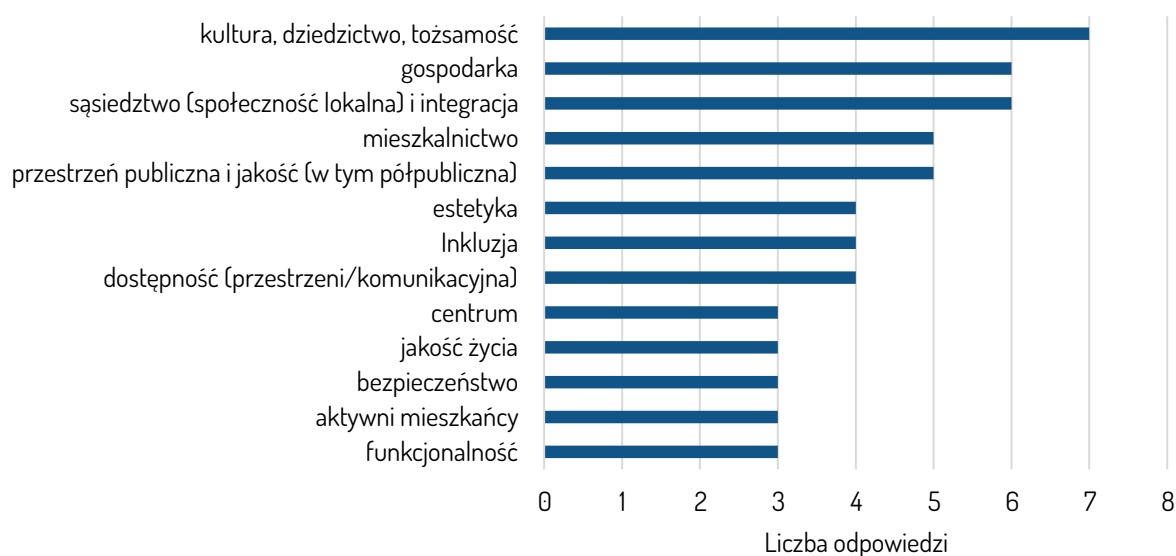
10. Pacholski A., Janowski Ł. (2016), Standardy dla projektantów, wykonawców i zarządców infrastruktury dla pieszych. A3 Architekci Łukasz Janowski. Załącznik do Zarządzenia nr 55/2016 Prezydenta Miasta Kalisza z dnia 27 grudnia 2016 r. Dostępne na: https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2017/01/standardy_piesze_kalisz.pdf [05.07.2022].
11. Rymśza B., Kaperczak K., Tota P., Miśkowiec M., 2017, Standardy dostępności dla m. stołecznego Warszawy, Warszawa. Załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 1682/2017 z dn. 23.10.2017. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2021/03/Standardy-dost%C4%99pnosci-Warszawa.pdf> [05.07.2022].
12. Skrzypek M., 2016, Atlas sytuacji pieszych, Fundacja tuobok, Lublin. Dostępne na: https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2017/02/Atlas_sytuacji_pieszych_Lublin_Marcin_Skrzypek.pdf [05.07.2022].
13. Standardy dostępności dla miasta Gdyni. Centrum Projektowania Uniwersalnego, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury. Zarządzenie nr 10740/13/vI/u z dn. 17 maja 2013 r. Dostępne na: <http://www.zdiz.gdynia.pl/dokumenty/ud/standardy.pdf> [05.07.2022].
14. Standardy projektowe i wykonawcze infrastruktury dla pieszych w m.st. Warszawie, Warszawa. Załącznik nr 2 do Zarządzenia nr 1682/2017 z dn. 23.10.2017. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2021/03/standardy-projektowe-i-wykonawcze-infrastruktury-dla-pieszych-warszawa.pdf> [05.07.2022].
15. Stępień B., Kowalski M., Mikołajczyk A., Woźniak M., 2017, Łódzki standard dostępności. Spółdzielnia Socjalna Fado, Łódź. Zarządzenie nr 7120/vII/17 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 20 października 2017 r. Dostępne na: https://uml.lodz.pl/files/public/user_upload/VII_7120.pdf [05.07.2022].
16. Stowarzyszenie na rzecz rozwoju transportu publicznego w Bydgoszczy (2016–2018), Katalog dobrych praktyk w projektowaniu przestrzeni pieszej, Bydgoszcz. Załącznik do Zarządzenia nr 539/2018 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dn. 21 września 2018. Dostępne na: https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2016/11/Katalog-Dobrych-Praktyk-W-projektowaniu-przestrzeni-pieszych-2018_przestrzenie-publiczne_piesi_bezpiecze%C5%84%C5%9Btwo_bydgoszcz.pdf [05.07.2022].
17. Sulmicki M., red., 2015, Bezpieczna i zrównoważona mobilność. Sposoby na usprawnienie ruchu w mieście. Zielone Mazowsze, Warszawa. Dostępne na: https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2021/03/Bezpieczna_i_zrownowazona-mobilnosc-sposoby-na-usprawnienie-ruchu-w-miescie.pdf [05.07.2022].
18. Tota P., (2019), Wrocławskie standardy dostępności przestrzeni miejskich. Fundacja Polska Bez Barrier, Wrocław. Dostępne na: [https://www.wroclaw.pl/beta2/files/dokumenty/63146/SW_%202019%2001%2012_wersja%20ostateczna_poprawki%202019%2001%2014%20\(1\).pdf](https://www.wroclaw.pl/beta2/files/dokumenty/63146/SW_%202019%2001%2012_wersja%20ostateczna_poprawki%202019%2001%2014%20(1).pdf) [05.07.2022].
19. Wysocki M., 2015, [Przestrzeń publiczna przyjazna seniorom](#). Poradnik RPO. Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich, Warszawa. Dostępne na: https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2016/08/Poradnik_Przestrzen_publiczna_przyjazna_seniorom_2015.pdf [05.07.2022].
20. Wytyczne projektowe i wykonawcze infrastruktury dla pieszych w m.st. Warszawie, Warszawa. Załącznik nr 3 do Zarządzenia nr 1682/2017 z dn. 23.10.2017. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2021/03/Wytyczne-projektowe-i-wykonawcze-infrastruktury-dla-pieszych-warszawa.pdf> [05.07.2022].
21. Zienkiewicz A., Stefanicki T., 2015, Poradnik ochrony chodników przed parkowaniem. Akcja Miasto, um Wrocław, Wrocław. Dostępne na: https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2017/02/Poradnik_ochrony_chodnikow_przed_parkowaniem.pdf [05.07.2022].

Inspiracją dla matrycy była również seria „Bezpieczne miasto. Inna droga”, a ściślej to, jakie zagadnienia stanowią tematykę poszczególnych publikacji, przygotowanych dla Fundacji Normalne Miasto – Fenomen. Z publikacjami zapoznać się można pod adresem: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja> [opracowanie „miejska rada BRD” (<https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja/miejska-rada-brd>) niedostępne – 22.08.2022].

1. Bużalek T., 2014, *Bezpieczne nawierzchnie*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://issuu.com/fundacja_fenomen/docs/innadroga_odsniezanie [data dostępu: 17.08.2022].
2. Bużalek T., 2015a, *Uspokajanie ruchu przy pomocy MPK*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: <https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga-uspokajanie-przy-pomocy-komunikacji-zbiorowej.pdf> [data dostępu: 22.08.2022].
3. Bużalek T., 2015b, *Zieleń przydrożna*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga_zielen.pdf [data dostępu: 22.08.2022].
4. Bużalek T., Makowski W., 2015, *Polityka parkingowa*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://issuu.com/fundacja_fenomen/docs/innadroga_parkowanie [data dostępu: 22.08.2022].
5. Bużalek T., Zuchora O., 2014, *Funkcje ulicy*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://issuu.com/fundacja_fenomen/docs/innadroga_funkcjeulicy [data dostępu: 16.08.2022].
6. Chojnacki D., 2015, *Infrastruktura rowerowa*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga_politykarowerowa.pdf [data dostępu: 22.08.2022].
7. Dobrzański M., Wojtaszczyk P., 2015, *Czasowa organizacja ruchu*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga_czasowa-organizacjaruchu.pdf [data dostępu: 22.08.2022].
8. Grunt-Mejer J., 2014, *Przejścia dla pieszych*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://issuu.com/fundacja_fenomen/docs/innadroga_przejsciadlapieszch [data dostępu: 16.08.2022].
9. Makowski W. 2014a, *Bezpieczeństwo przy szkołach*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://issuu.com/fundacja_fenomen/docs/innadroga_wspolnaprzestrzen [data dostępu: 16.08.2022].
10. Makowski W., 2014b, *Wspólna przestrzeń*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://issuu.com/fundacja_fenomen/docs/innadroga_wspolnaprzestrzen [data dostępu: 16.08.2022].
11. Maziarz M., 2016, *Kampanie społeczne*. Dostępne na: Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: <https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga-kampaniespoleczne.pdf> [data dostępu: 22.08.2022].
12. Mikołajczyk K., Makowski W., 2014, *Rola samorządu*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne

- na: https://issuu.com/fundacja_fenomen/docs/innadroga_rolasamorzadu [data dostępu: 16.08.2022].
13. Olczak B., Misiak J., 2016, *Tempo-30 na osiedlu*. Dostępne na: Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: <https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga-tempo-30-na-osiedlu.pdf> [data dostępu: 22.08.2022].
 14. Pabjańczyk W., 2015, *Bezpieczne oświetlenie*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga_oswietlenie.pdf [data dostępu: 22.08.2022].
 15. Wawrzonek T., 2015, *Uspokajanie ruchu*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga_ustpokajaniemruchu.pdf [data dostępu: 22.08.2022].
 16. Wysocki M., 2015, *Projektowanie uniwersalne*. Bezpieczne miasto. Inna droga. Fundacja Normalne Miasto – Fenomen. Źródło: <https://innadroga.dlalodzi.info/edukacja>. Dostępne na: https://innadroga.dlalodzi.info/images/polski/edukacja/innadroga_projektowanieuniwersalne.pdf [data dostępu: 22.08.2022].

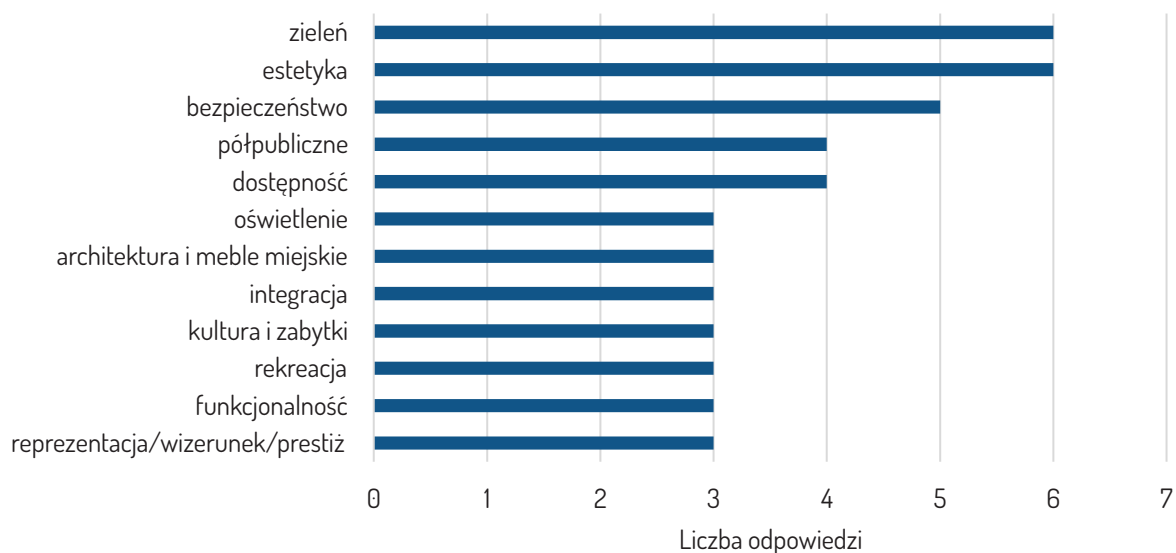
ZAŁĄCZNIK 7. CHARAKTERYSTYKA PROGRAMÓW REWITALIZACJI W KONTEKŚCIE JAKOŚCI PRZESTRZENI PUBLICZNYCH: CZĘSTOŚCI¹⁸



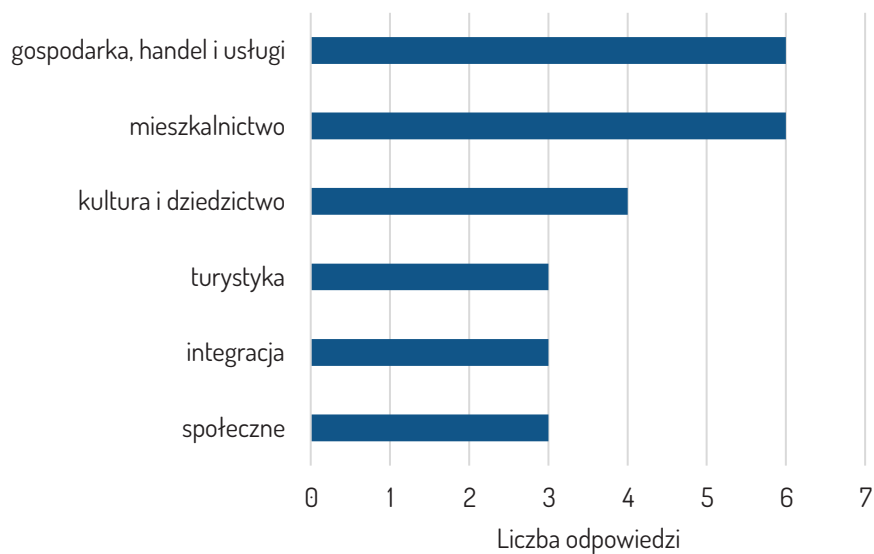
Ryc. 8. Wizja i/lub cel główny rewitalizacji

Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR na podstawie dokumentów wymienionych w Zał. 3. z wył. Uchwały nr LX/1160/10; wykres prezentuje identyfikację wybranej cechy w co najmniej trzech miastach; N=14

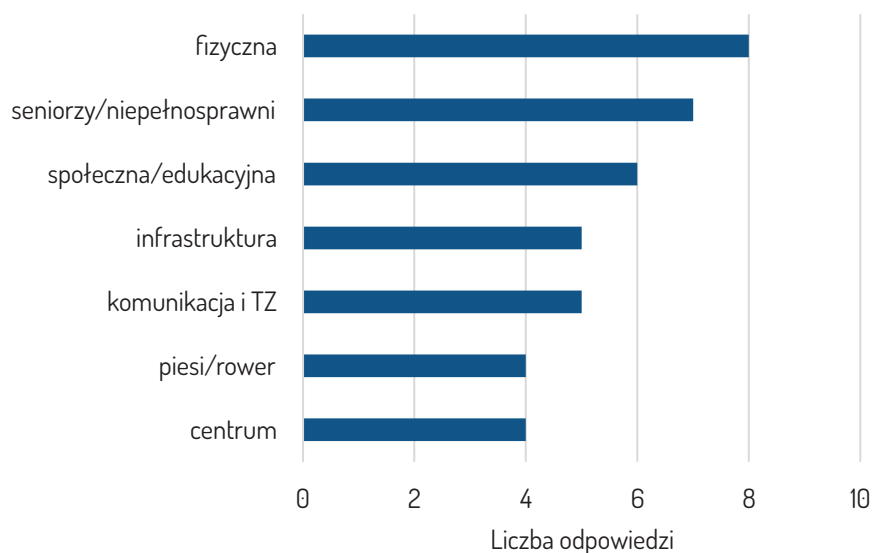
¹⁸ Opracowano na podstawie analizy programów rewitalizacji przyjętych uchwałami wymienionymi w Zał. 3 z wyjątkiem Uchwały LX/1160/10 Rady Miasta Krosna z dnia 27 sierpnia 2010 r.



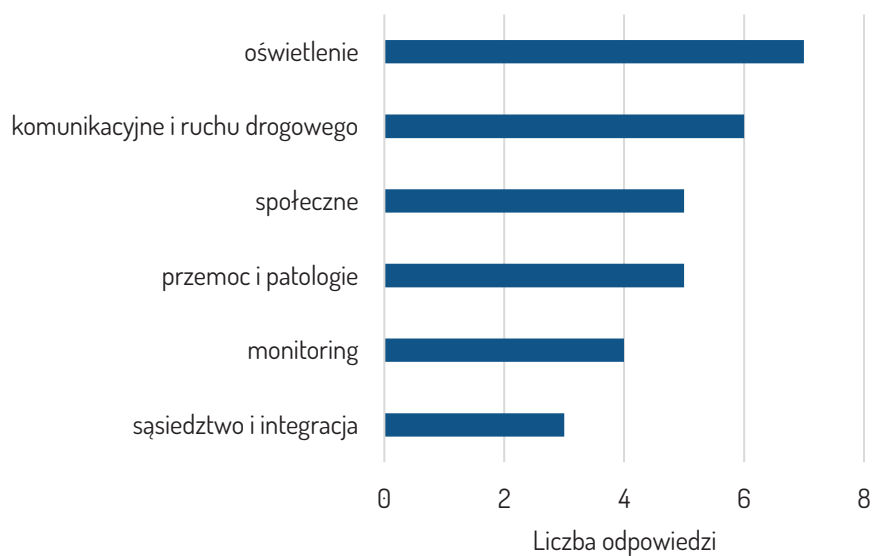
Ryc. 9. Charakterystyka pojęcia przestrzeni publicznej w badanych programach rewitalizacji
 Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR na podstawie dokumentów wymienionych w Zał. 3. z wył. Uchwały nr LX/1160/10; wykres prezentuje identyfikację wybranej cechy w co najmniej trzech miastach; N=14



Ryc. 10. Charakterystyka funkcji przestrzeni publicznej w badanych programach rewitalizacji
 Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR na podstawie dokumentów wymienionych w Zał. 3. z wył. Uchwały nr LX/1160/10; wykres prezentuje identyfikację wybranej cechy w co najmniej trzech miastach; N=14



Ryc. 11. Charakterystyka pojęcia „dostępność” w badanych programach rewitalizacji w odniesieniu do przestrzeni publicznej
 Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR na podstawie dokumentów wymienionych w Zał. 3.; TZ – transport zbiorowy; wykres prezentuje identyfikację wybranej cechy w co najmniej trzech miastach



Ryc. 12. Charakterystyka pojęcia „bezpieczeństwo” w badanych programach rewitalizacji w odniesieniu do przestrzeni publicznej
 Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR na podstawie dokumentów wymienionych w Zał. 3. z wył. Uchwały nr LX/1160/10; wykres prezentuje identyfikację wybranej cechy w co najmniej trzech miastach; N=14

ZAŁĄCZNIK 8. DYSPOZYCJE DO WYWIADU Z PRZEDSTAWICIELAMI SAMORZĄDÓW (PRZYKŁAD)

Tezy do rozmowy: Przestrzenie publiczne w polskich miastach

Katowice: ul. Dworcowa

1. Jakie były założenia (filozofia) zaplanowania danej inwestycji w obszarze rewitalizacji?
2. Aktorzy procesu: rola poszczególnych wydziałów, projektantów, wykonawców. W jaki sposób powstał projekt?
3. Jakie są najważniejsze wyzwania (prawne, organizacyjne, finansowe, inne) przy tego typu projektach? Wyzwania pojawiają się (dają o sobie znać) na etapie projektu czy wykonawstwa?
4. Kiedy ukończono przebudowę? Czy inwestycja będzie jeszcze uzupełniana remontem innych odcinków?
5. Co takiego pojawiło się na rynku w ramach tej inwestycji, czego nie było tam wcześniej?
6. Czy udało się zrealizować zakładane cele na tym obszarze? Jeżeli nie (lub nie do końca), to dlaczego? Co się na tym obszarze wydarzyło (gospodarczo, społecznie, przestrzennie)?
7. Czy i w jaki sposób podjęte działania na danym obszarze podkreślają lub wzmacniają relację z innymi obszarami miasta albo inwestycjami tam prowadzonymi (centrum, innymi dzielnicami)?
8. Czy realizując inwestycję, brano pod uwagę przyjęte przez Miasto standardy kształtowania przestrzeni dostępnych? Czy przyjęte w mieście standardy tworzenia przestrzeni publicznych przełożono na konkretne wytyczne do projektu przebudowy deptaka? Na jakim etapie dokonano operacjonalizacji? Prośba o scharakteryzowanie tych wytycznych, jeśli takowe zostały sformułowane, oraz:
 - a) Na którym etapie standardy czy wytyczne pojawiają się po raz pierwszy?
 - b) Na którym etapie standardy tak naprawdę są wcielane?
 - c) Jak weryfikuje się czy zostały zastosowane?
 - d) Jak nadzorowano ich wdrażanie (audyt/dialog techniczny/nadzór inwestorski)?
9. Jaki jest optymalny standard – jakie założenia są uniwersalne, żeby na końcu móc powiedzieć: *wykonaliśmy dobrą, przyjazną i bezpieczną przestrzeń publiczną*? Co zaważyło na tym, że inwestycja się udała? Co można było zrobić lepiej?

ZAŁĄCZNIK 9. LISTA PYTAŃ SKIEROWANYCH DO MIAST (DOT. ROZDZ. 2)

1. Czy w tut. Urzędzie przyjęto standardy/wytyczne/katalogi lub inne dokumenty, regulujące kwestie planowania i urządzania przestrzeni publicznych?

Uwaga: Chodzi o dokumenty, których przyjęcie nie wynika obligatoryjnie z istniejących przepisów. Przykłady:

- *Standardy dla projektantów/wykonawców infrastruktury pieszo-rowerowej;*
- *Standardy dostępności/bezpieczeństwa przestrzeni dla pieszych/osób z niepełnosprawnościami;*
- *Wytyczne w zakresie kształtowania terenów zieleni miejskiej;*
- *Katalog dobrych praktyk w zakresie urządzania terenów rekreacyjnych.*

Jeżeli tak:

2. Proszę podać nazwy tych dokumentów.
3. Proszę podać, jakimi aktami zostały przyjęte (np. Uchwała nr/Zarządzenie nr).
4. Czy dokumenty mają status aktu prawa miejscowego? Które z nich?
5. Od kiedy obowiązują lub kiedy obowiązywały?
6. Proszę podać link do tych dokumentów lub załączyć je w wiadomości zwrotnej.

„Raport porusza istotną dla tworzenia przyjaznego i funkcjonalnego miasta kwestię kreowania przestrzeni publicznych. Autorzy publikacji analizują, jak przestrzeń publiczna ujmowana jest w miejskich dokumentach dwojakiego rodzaju. Po pierwsze, odnoszących się do rewitalizacji, a po drugie ustalających standardy lub formułujących wytyczne odnoszące się do reguł, jakie należy stosować podczas projektowania miejskich przestrzeni publicznych. Dodatkowo przeprowadzają inwentaryzację kilkunastu przestrzeni publicznych w różnych miastach Polski. To zróżnicowane podejście do analizowanego zagadnienia skutkuje interesującą lekturą pokazującą aktualny sposób myślenia o przestrzeni publicznej w polskich miastach oraz przykłady zrealizowanych projektów. Przedstawiona przez autorów analiza prowadzi do jasnych konkluzji i rekomendacji. Raport stanowi zatem ważny materiał poglądowy dla władz miejskich, instytucji zajmujących się kształtowaniem przestrzeni publicznych oraz osób zainteresowanych taką tematyką.”

dr hab. Krzysztof Bierwiazzonek
(Instytut Socjologii,
Uniwersytet Śląski)



Naszym celem jest rozwijanie platformy będącej miejscem wymiany wiedzy, doświadczeń oraz pomysłów, dla wszystkich osób, którym bliski jest los polskich miast. Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR dostarczają informacji o tym, jakie zmiany dokonują się w polskich miastach i jak realizacja określonych polityk miejskich wpływa na kształt i rozwój miast.

Instytut Rozwoju Miast i Regionów
ul. Targowa 45, 03-728 Warszawa, www.irmir.pl

Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR
www.obserwatorium.miasta.pl