

KOMUNIKACJA W CENTRACH MIAST. ANALIZA MOŻLIWOŚCI ZASTOSOWANIA HISZPAŃSKIEGO ROZWIĄZANIA KOMUNIKACJI TYPU „LA RAMBLA” W WARUNKACH POLSKICH NA PRZYKŁADZIE LUBLINA

Ewelina Siestrzewitowska¹
Marzena Joanna Siestrzewitowska

Wydział Budownictwa i Architektury, Politechnika Lubelska, ul. Nadbystrzycka 38D, 20-618 Lublin
E-mail: mjb.lublin@onet.eu

COMMUNICATION IN THE CITY CENTRES. THE ANALYSIS OF THE POSSIBILITY TO APPLY SPANISH STREET SOLUTIONS LIKE “LA RAMBLA” IN POLISH CONDITIONS, WITH AN EXAMPLE OF LUBLIN

Abstract

Lublin is an example of a city whose communication in the central places is difficult to solve because of the upland location, negligence and wrong planning in the past. Problems connected with communication exist not only in the historical centre of the city (Krakowskie Przedmieście and “Podzamcze” - a functional hub) but also in the new shopping centre in T. Zana street. Following Jan Gehl's researches and projects which call for the transformation of the streets into pedestrian ways and cycle lanes, as well as substituting cars with public transport, the authors prefer the streets in the city centre to be with public transport. Barcelona example of pedestrian and motor traffic may inspire Lublin's authorities and designers to make decisions favourable for pedestrians and the establishment of fellowship bonds.

Streszczenie

Lublin jest przykładem miasta, którego komunikacja w miejscach centralnych jest trudna do rozwiązania, m. in. ze względu na położenie na wzgórzach, zaniedbania i błędy planistyczne z przeszłości. Problemy komunikacyjne w mieście występują zarówno w historycznym centrum - na Krakowskim Przedmieściu, w węźle funkcjonalnym „Podzamcze”, jak i nowo powstałym centrum handlowo – administracyjnym na ul. T. Zana. Doceniając badania i projekty Jana Gehla, postulujące przekształcanie ulic w ciągi piesze i rowerowe oraz ograniczanie komunikacji samochodowej na rzecz transportu zbiorowego, autorki preferują ulice w centrach miast właśnie z dopuszczeniem komunikacji publicznej. Rozwiązania ruchu pieszego i samochodowego Barcelony mogą zainspirować władze i projektantów Lublina do decyzji bardziej sprzyjających nawiązaniu więzi wspólnotowych oraz przyjaznych pieszym uczestnikom życia miejskiego.

Keywords: city centre; public transport; promenades in Barcelona; Ildefons Cerda.

Słowa kluczowe: centrum miasta; transport zbiorowy; promenady w Barcelonie; Ildefons Cerda

WPROWADZENIE

Niekontrolowany rozwój motoryzacji, brak edukacji na temat katastrofalnych skutków ciągłego poruszania się samochodem - ekologicznych i zdrowotnych

dla człowieka - spowodował, że centra wielu miast świata (wielkich i małych) stały się miejscem „trąbiących klaksonami” lub szukającymi bez powodzenia miejsca

¹Architekt – projektant w pracowni „Bulanda – Mucha Architekci” w Warszawie, e-mail: ise.ska@gmail.com.

do zaparkowania znerwicowanych ludzi, miejscem, do którego pieszy użytkownik nie ma jak dotrzeć i w którym czuje się uczestnikiem drugorzędnym.

Wskaźnik nasycenia pojazdami w Polsce wzrósł w 2011 r. do 484 pojazdów na 1000 mieszkańców (na jeden samochód przypada więc dwóch Polaków, wliczając niemowlęta)². Korki w centrach miast powodują jednak przeważnie samochody, w których siedzą „samotni jeźdźcy”,³ oburzeni na władze za złe rozwiązania komunikacyjne. Naukowcy, ekolodzy i światłe władze miast starają się zmienić tę „antyhumanitarną” rzeczywistość już od połowy XX wieku. Pierwszymi symptomami „otrzeźwienia z zachwyty motoryzacji” oraz ponownego odkrycia znaczenia historycznych śródmieść dla budowania wspólnoty, dla promocji miasta i rozwoju biznesu (dotyczy Polski lat 90-tych), było budowanie tzw. „deptaków”. Już w latach 1978 – 1980 na ulicę ruch pieszego został przekształcony odcinek ul. Żeromskiego w Radomiu, najbliższy Staremu Miastu⁴. Deptak na Krakowskim Przedmieściu w Lublinie (od skrzyżowania z ul. Kapucyńską do placu Łokietka) otwarto w październiku 1997 roku⁵.

Następne lata przynoszą „wysyp pomysłów” i realizacji projektów dotyczących ograniczenia parkowania w centrach miast oraz ograniczenia w nich (lub spowolnienia) ruchu samochodowego. Pod koniec XX i w XXI wieku pojawiają się pomysły na bus-pasy (studium dotyczące bus-pasów dla Warszawy powstało w 2008 r.⁶) i obowiązek projektowania ścieżek rowerowych w planach miejscowych oraz w SUIKZP, który jeszcze przez wielu decydentów traktowany jest jako „konieczna poprawność polityczna”.

Od 1960 roku wybitny duński urbanista Jan Gehl zmienia oblicza centrów wielu miast na świecie, poczynając od Kopenhagi. F. Springer w satyrycznym artykule pisze: „Ostatnio Gehl (...) wymyślił, że zamknie Broadway i robi z niego deptak(...), mieszkańcy (...) zamierzali go ukatrupić, gdy to zrobił – chcieli go nosić na

rękach. (...) Samochody znikają z tych centrów miast, które przyjmują do wiadomości rzeczy oczywiste.(...) Tallin wprowadza więc **bezpłatną komunikację publiczną**, (...) z holenderskiego Drachten i niemieckiego Bohmote usuwa się znaki drogowe i zmusza kierowców do takiej jazdy, która nie zagrazi pieszym i rowerzystom. Bo w mieście wszyscy użytkownicy są równi.”⁷

Autorki nie mają ambicji analizowania dokonań Jana Gehla, które są powszechnie znane, jednak pragną przypomnieć kilka bezcennych myśli, które Jan Gehl wypowiedział podczas wizyt w Polsce.

„Przez ostatnie 60 lat miasta podupadały przez modernizm i motoryzację. (...) w Europie Wschodniej tyśiące osób wciąż marzą o samochodzie z klimatyzacją, a władze zastanawiają się, jak je pomieścić. W Skandynawii zrozumieliśmy już, że w miastach trzeba postawić na transport publiczny, jazdę na rowerze i ruch piesz. (...) Liczba samochodów w mieście zawsze jest proporcjonalna do liczby ulic. (...) Chcecie mieć więcej korków i większe natężenie ruchu? Budujcie więcej dróg! Czas na mądre pomysły - tworzenie szerokich chodników i dróg rowerowych. (...) W Polsce potrzebujecie bardziej humanistycznego planowania miast, a nie skupiania się na potrzebach pojedynczych kierowców. Postawcie na transport zbiorowy, to prawdziwe rozwiązanie dla dużych miast...”⁸

„[Należy – przyp. aut.] ograniczać ilość samochodów w centrum. Pamiętać, że w mieście najważniejsi są piesi, spacerowicze. Człowiek został stworzony do chodzenia, nie do jeżdżenia.”⁹

„Chociaż życie w miastach nie polega na przemieszczaniu się z punktu A do punktu B, do tego właściwie zostało sprowadzone. Skutkiem ubocznym jest prywatyzacja życia: ludzie jeżdżą do pracy prywatnymi samochodami, zamykają się w biurach, a wieczorem w mieszkaniach. (...) Publiczny składnik naszego życia zanika. (...) Dlatego ważne jest to, żeby miasta zapraszały ludzi do wspólnej przestrzeni. Wtedy będziemy mogli spotkać mieszkańców twarzą w twarz i doświadczyć

² Wg danych opublikowanych przez Centralną Ewidencję Pojazdów, źródło: *Dwóch Polaków, jeden samochód. Dogoniliśmy średnią UE w liczbie posiadanych aut*, Gazeta Prawna.pl Biznes.Transport z 09.01.2012 r.: www.serwis.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/582,2353, stan z 24.06.2013.

³ F. Springer, *Kogo powiesić za korek?* „Magazyn Reporterów. Duży Format” nr 29/1035, 18 VII 2013, wyborcza.pl/df.

⁴ K. Wejchert, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa 1984, reprint 2008, s. 58.

⁵ *Krakowskie Przedmieście – historia ulicy*, Teatr NN. PL Leksykon Lublin Witryna internetowa. teatrn.pl/leksykon/mode/190/krakowskie_przedmieście_-_historia_ulicy [dostęp: 06.08.2013]

⁶ TransEko (praca zbiorowa), *Studium możliwości uprzywilejowania komunikacji autobusowej w Warszawie* (opr. – maj 2008), źródło: www.siskom.waw.pl/komunikacja/buspas/studium_buspasy.pdf [dostęp: 06.08.2013].

⁷ F. Springer, *Kogo powiesić...*, op. cit.

⁸ M. Wybieralski, *Miasta są dla ludzi, nie dla słoni*, gazeta wyborcza.pl (Poznań 18.03.2013) www.wyborcza.pl/1,75515,7676126,Miasta_s%C5%82a_dla_ludzi_nie_dla_sloni, [dostęp: 06.08.2013] - „Dziś (w Kopenhagie – przyp. aut.) podróże rowerem stanowią 36 proc. ruchu w mieście, 33 proc. to transport publiczny, 27 proc. to samochody, a 4 proc. to ruch piesz”.

⁹ K. Kuziolek, Jan Gehl: *Projektując miasto, trzeba więcej poczucia humoru* (wywiad z 27.08.2012) „Głos Wielkopolski”, www.gloswielkopolski.pl/qrtkul/644953, [dostęp: 01.08.2013].

ich obecności na własnej skórze. Dzisiaj w miastach żyje 50 proc. mieszkańców świata. Do 2050 r. będzie to 80 proc., problemy będą narastały. Żeby je rozwiązać, można budować nowe autostrady, a ludziom podawać prozac. Ale tworząc deptaki, ścieżki rowerowe i parki, można im zaoferować powrót do życia.”¹⁰

Celem pracy jest propozycja zastosowania na wybranych ulicach Lublina sprawdzonych rozwiązań Barcelony w zakresie rozwiązań ruchu pieszego i transportu publicznego, które podziwiamy jako turyści, ale nie staramy się z nich skorzystać i przystosować ich do naszych warunków i oczekiwań. Mogą stać się one w Polsce dobrym kompromisem pomiędzy „deptakami” a ulicami podporządkowanymi komunikacji kołowej.

1. PROBLEMY KOMUNIKACYJNE OŚRODKÓW USŁUGOWYCH LUBLINA

Krakowskie Przedmieście – główna, reprezentacyjna ulica centrum Lublina (ryc.1) prowadząca do Starego Miasta - jest obecnie ulicą o podstawowym znaczeniu w układzie drogowym Lublina. W *Studium komunikacyjnym miasta Lublina. Etap I – diagnoza stanu istniejącego*¹¹ Krakowskie Przedmieście jest ulicą lokalną (L1 x 4). W rzeczywistości w ulicy biegną trzy pasy ruchu (jezdnia ok. 10,5 m szerokości). Ciąg zawierający w sobie ulicę Krakowskie Przedmieście (mimo jej niskiej lokalnej klasy) ma istotną dla ruchu w Śródmieściu kontynuację poprzez ulicę Kapucyńską (L1 x 2) oraz ważną ulicę zbiorczą śródmiejską - Bernardyńską (Z 1 x 2)¹².

Władze Lublina przedstawiły trzy koncepcje rewitalizacji placu Litewskiego opracowane przez biuro „Idea”¹³, w których odcinek ulicy na szerokości placu Litewskiego zostaje zamieniony w ciąg pieszy i z nim zespolony funkcjonalnie i wizualnie. Spotkały się one z krytyką mieszkańców Lublina i architektów. „Nadal nie

brakuje protestów wobec przedłużenia deptaka do ul. 3 Maja, co skutkować będzie likwidacją ruchu ulicznego i usunięciem komunikacji miejskiej z tej części Krakowskiego Przedmieścia”¹⁴. Zdaniem prof. Dobrośława Bagińskiego, „likwidacja komunikacji, tworzenie wielkiego traktu pieszego, z którego pomnik Marszałka Piłsudskiego będzie wyglądać jeszcze śmieszniej niż dziś – to nie jest wizja, to nie jest propozycja dla ludzi”¹⁵.

W wariantcie 1 (ryc. 2) na Krakowskim Przedmieściu (na długości placu Litewskiego) przewiduje się priorytet dla transportu zbiorowego TZ¹⁶. W wariantcie 2 pojawia się wydzielony pas ruchu dla transportu zbiorowego¹⁷.

Analiza przestrzenna Krakowskiego Przedmieścia i oczekiwań społecznych prowadzi więc do konkluzji:

- całkowite wykluczenie ruchu kołowego na Krakowskim Przedmieściu wzbudza kontrowersje zarówno w aspekcie „komunikacyjnym”, jak i ze względu na odbiór przestrzeni przez użytkowników; usunięcie transportu zbiorowego znacząco obniży dostępność głównych przestrzeni publicznych miasta dla osób starszych, niepełnosprawnych oraz osób z małymi dziećmi;
- z kolei znaczenie Krakowskiego Przedmieścia i placu Litewskiego jako głównych przestrzeni publicznych miasta potwierdza zasadność ograniczenia ruchu samochodowego na tym obszarze i udostępnienia tej przestrzeni pieszym i rowerzystom.

W efekcie konsultacji eksperckich i społecznych władze Lublina postanowiły skierować do realizacji poprawioną koncepcję biura „Idea” i tym samym zamknąć ruch na odcinku placu Litewskiego¹⁸. Decyzja ta, której słuszność będzie można ocenić po kilku latach, nie powinna wykluczać jednak dalszych dyskusji i poszu-

¹⁰ Ł. Długowski, *Niech odżyją miasta*, 10.05.2013, www.wyborcza.pl/jakurzadzicswiat/1,129508.13888952,Niech_odzyja_nasze_miasta.html [dostęp: 03.08.2013].

¹¹ A. Brzeziński z zespołem, *Studium komunikacyjne miasta Lublina. Etap I – diagnoza stanu istniejącego*, TransEko Sp.j., Warszawa styczeń 2012, (dalej: *Studium komunikacyjne...*), źródło: <http://pl.scribd.com/doc/88288419/Studium-Komunikacyjne-Etap-I>, [dostęp: 24.05.2013].

¹² Ibid., s. 45.

¹³ BIP Urząd Miasta Lublina z dnia 05.04.2012., *Więści z ratusza* (Spotkanie w sali obrad Rady Miasta), www.um.lublin.pl/um/index.php?t=2008=164589 [dostęp: 20.07.2013].

¹⁴ M. Bieleś, *I po konsultacjach. Rewolucji na pl. Litewskim nie będzie*, *Gazeta.pl* > lublin > Wiadomości Lublin, 10.05.2013 r., lublin.gazeta.pl/lublin/1,48724,138895921, [dostęp: 25.07.2013].

¹⁵ D. Bagiński, prof. Wydziału Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej, *Jedyna atrakcja w nowej koncepcji placu Litewskiego*, „Gazeta Lublin”, 07.05.2013, źródło: lublin.gazeta.pl/lublin/1,48724,1386535. *Jedyna atrakcja w nowej koncepcji placu Litewskiego*.html [dostęp: 20.07.2013].

¹⁶ A. Brzeziński, *Doświadczenia Lublina w przygotowaniu studium rozwoju systemów komunikacyjnych*, Politechnika Warszawska /TransEko, prezentacja, s. 56, www.2011.st.org.pl/uslugi/image, www.2011.jst.org.pl/uslugi/pdf/gwd/miasta/transport/spotkania-4/A.Brzeziński-Doświadczenia%20Lublina_Studium_Transportowe [dostęp: 12.07.2013].

¹⁷ Ibid., s. 75

¹⁸ D. Smaga, *Tak ma wyglądać plac Litewski*, 04.06.2013, „Dziennik Wschodni”, www.dziennikwschodni.pl/apps/pbcs.d/article?A-ID=/20130604/LUBLIN/130609821 oraz inne media, np. www.tvp.pl/Lublin/Aktualności/Spoleczne, [dostęp: 04.06.2013].

kiwań rozwiązań odmiennych i - mimo że znanych na świecie - w naszej kulturze innowacyjnych.

Centrum Zana (ryc. 3) w dzielnicy LSM (dzielnica administracyjna Rury) jest drugim w hierarchii (po historycznym) centrum Lublina. Dzisiaj LSM (Lubelska Spółdzielnia Mieszkaniowa, której budowa rozpoczęła się w 1957 r.) zajmuje obszar 242 ha i skupia 7 osiedli zaprojektowanych przez pięciu architektów.¹⁹ W Centrum Zana, usytuowanym wzdłuż ul. Tomasza Zana, od skrzyżowania z ul. Bohaterów Monte Cassino do skrzyżowania z ul. Filaretów (ok. 800 metrów długości), zlokalizowane są podstawowe i ważne dla mieszkańców Lublina usługi publiczne (ZUS, II Urząd Skarbowy oraz Sąd Rejonowy i osiedlowy Dom Kultury) oraz wiele atrakcyjnych usług komercyjnych (hipermarkety, przychodnia zdrowia, firmy ubezpieczeniowe i banki). W Centrum został wybudowany najwyższy biurowiec w Lublinie – 14 kondygnacji (55 m wys.), z 2-poziomowym parkingiem podziemnym „Gray Office Park”²⁰ oraz 7-kondygnacyjny biurowiec „Żagiel”. Centrum rozwija się od połowy lat dziewięćdziesiątych XX wieku.

Przez ulicę T. Zana – przecinającą ten ośrodek usługowy „na pół” - kursuje 9 linii autobusowych oraz dwie linie trolejbusowe w dwie strony i dwie – w jedną stronę.

W przewodniku z lat siedemdziesiątych XX wieku *Ulicami Lublina* czytamy: „Znajdzie się tu ośrodek dyspozycyjny dzielnicy, administracja, kino-teatr, hotel i centrum handlowe”.²¹ Tzw. kompleks centralny (z główną osią kompleksu - ul. Zana) miał stanowić najważniejszą oś komunikacyjną LSM, zintegrowaną z resztą miasta.

W 2013 roku Centrum Zana jest miejscem odwiedzanym przez interesantów ZUS i innych usług publicznych oraz zmotoryzowanych i pieszych klientów hipermarketów. Centrum jest „surowe” i niespójne w klimacie architektonicznym, nieprzystępne i nieprzyjazne dla użytkownika. Odpycha „modernistyczno-socjalistycznym” rozmachem w szerokości arterii przeznaczonej tylko dla samochodów. Zasmuca brakiem udogodnień dla zwykłego człowieka (sprawnego i niepełnosprawnego), traktowaniem go jako petenta, który bez względu na wszelkie niedogodności i tak „będzie

musiał się tutaj przywlec”. Nie jest centrum życia społeczności dzielnicy LSM, mimo iż wszyscy mieszkańcy tej dzielnicy robią zakupy w tanim „Leclerku” i innych hipermarketach.

Głównym problemem Centrum Zana jest dzieląca je ulica T. Zana, bardzo trudna do pokonania przez pieszego. Ulicę tę, przebiegającą przez środek Centrum, można sforsować poprzez trzy przejścia piesze na długości od skrzyżowania z ul. Boh. Monte Cassino do skrzyżowania z ul. Juranda oraz poprzez dwa przejścia piesze na dalszym i dłuższym (!) odcinku (obudowanym po obu stronach usługami).

Pieszy korzystający z Centrum, znajdujący się na środku pomiędzy przejściami dla pieszych na odcinku drugim, jest zmuszony pokonać ok. 330 metrów, aby przedostać się na drugą stronę ulicy. Dla osób z małymi dziećmi, osób starszych (już nawet nie wspominając o niepełnosprawnych) przemierzających Centrum pieszo dystans ten jest bardzo uciążliwy i odstręczający od wizyty w nim. Centrum Zana jest „podręcznikowym przykładem” braku pomysłu na przestrzeń publiczną, powodującym, że jest ona „wymarła” i pusta.

Ulica T. Zana - klasy zbiorczej Z (1 x 4) - jest drogą gminną. Ulica od skrzyżowania z ulicą Filaretów do skrzyżowania z ul. Boh. Monte Cassino prowadzi cztery pasy ruchu (jezdnie ok. 14,0 m szerokości). Ulica ta nie leży w ciągu Obwodnicy Miejskiej i Małej Obwodnicy Śródmiejskiej oraz nie należy do ulic o podstawowym znaczeniu w układzie drogowym Lublina (ryc. 4).²²

Centrum Zana położone jest stycznie do Obwodnicy Miejskiej, której odcinkiem jest ul. Filaretów. W *Studium komunikacyjnym...*²³ ulica Zana jest umieszczona w wykazie ulic, na których **priorytetem powinno być transport zbiorowy** (ryc. 5).

Nie wiadomo, z jakich powodów odległości pomiędzy przejściami dla pieszych w Centrum Zana są tak wielkie. Odległości pomiędzy skrzyżowaniami (a przy skrzyżowaniach z reguły umieszcza się przejścia dla pieszych) na drodze zbiorczej KDZ, na terenie zabudowanym mogą być rozmieszczone co 150 m²⁴. W ulicy Zana nie wykorzystano tego przepisu dla spowolnienia ruchu i ułatwienia dojazdu do usług. Władze sugerują mieszkańcom Lublina, że w tym centrum samochód jest ważniejszy od pieszego.

¹⁹ Dzielnice Lublina - Rury (LSM), Ośrodek Brama Grodzka Teatr NN.PL Leksykon Lublin, www.teatrn.pl/leksykon/node/759/dzielnice_lublina_rury_lsm [dostęp: 24.05.2013].

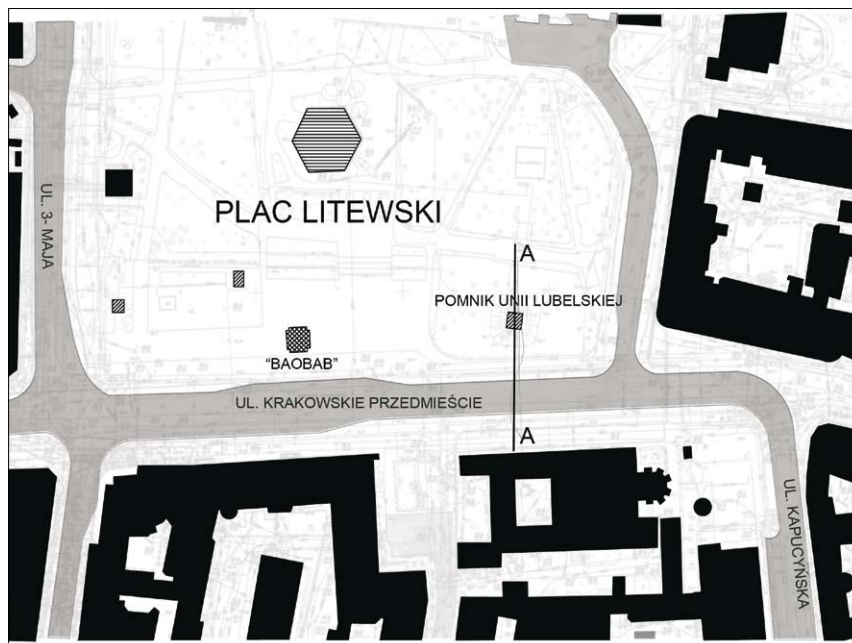
²⁰ Lublin Gray Office Park A, www.urbanity.pl/lubelskie/gray-office-park-budynek-a,b2081, [dostęp: 29.07.2013].

²¹ H. Gawarecki, Cz. Gawdzik *Ulicami Lublina*, Lublin 1976, źródło: Biblioteka Multimedialna Teatr NN.pl – Ulicami Lublina, www.teatrn.pl/biblioteka, [dostęp: 24.05.2013].

²² A. Brzeziński *Studium komunikacyjne*, op. cit., s. 46, rys. 4.11.

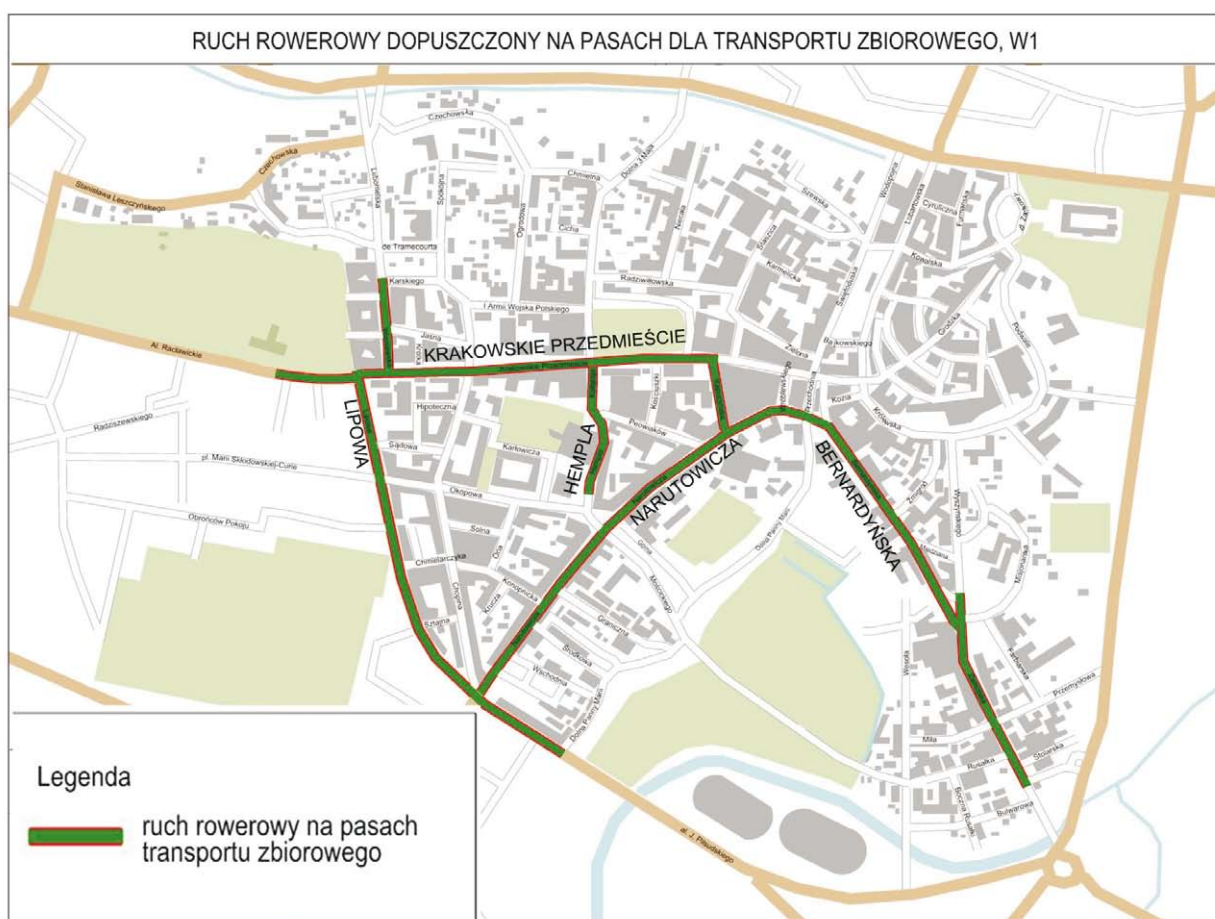
²³ A. Brzeziński *Doświadczenia Lublina*, op. cit., s. 54.

²⁴ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku, z późniejszymi zmianami, § 9.1 pkt 5.



Ryc.1. Fragment ulicy Krakowskie Przedmieście od skrzyżowania z ulicami 3 Maja i H. Kołłątaja do ul. Kapucyńskiej – schwarzplan w relacji do szerokości jezdni; rys. autorki

Fig. 1. Part of Krakowskie Przedmieście street from the junction of 3 Maja street and H. Kołłątaja street to Kapucyńska street – figure-ground diagram in relation to the width of the roadway; drew up by the authors

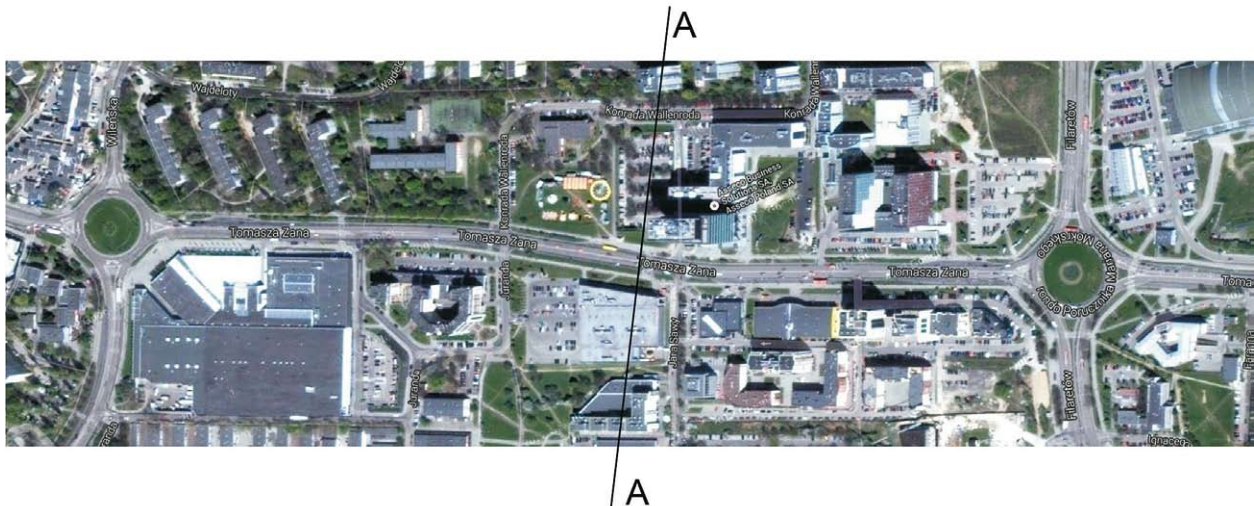


Ryc. 2. Wariant 1 – ruch rowerowy na trasach transportu zbiorowego

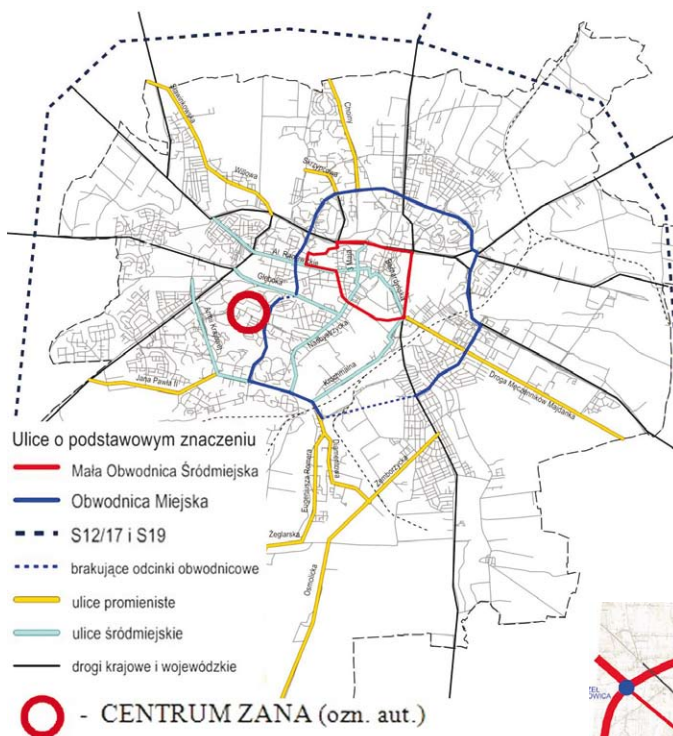
Źródło: A. Brzeziński, *Doświadczenia Lublina w przygotowaniu studium rozwoju systemów komunikacyjnych*, Politechnika Warszawska / TransEko 2011, s. 65.

Fig. 2. Variant 1 – bicycle traffic on the routes of public transport

Source: A. Brzeziński, *Doświadczenia Lublina w przygotowaniu studium rozwoju systemów komunikacyjnych*, Politechnika Warszawska / TransEko 2011, pp. 65.



Ryc. 3. Zdjęcie lotnicze Centrum Zana (ozn. miejsca wykonania przekroju – autorki), źródło: www.maps.google.pl.
Fig. 3. Aerial photo of Zana Center (the place of the section was marked by the author), source: www.maps.google.pl.



Ryc. 4. Ulice o podstawowym znaczeniu w układzie drogowym Lublina

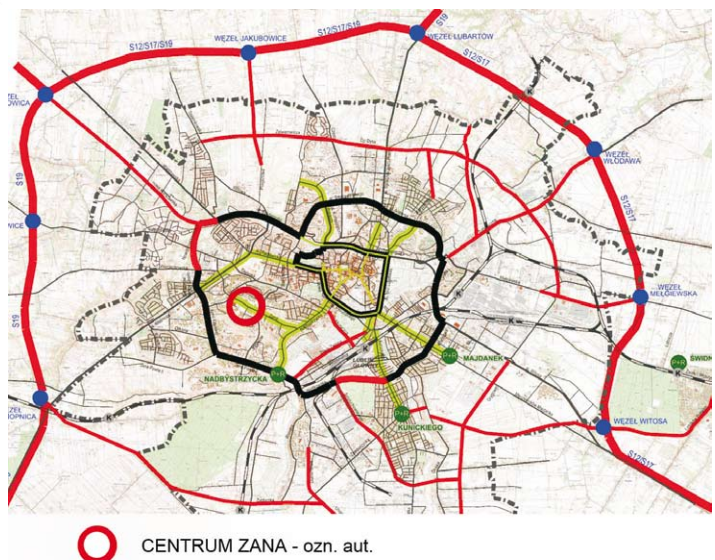
Źródło: A. Brzeziński i inni, *Studium komunikacyjne miasta Lublina Etap I – diagnoza stanu istniejącego*, TransEko, Sp.j., Warszawa 2012, rys. 4.11, s. 46.

Fig.4. Important streets in Lublin's road network.
 Source: A. Brzeziński i inni, *Studium komunikacyjne miasta Lublina Etap I – diagnoza stanu istniejącego*, TransEko, Sp.j., Warszawa 2012, drawing 4.11, pp. 46.

Ryc. 5. Trasy z priorytetami dla transportu zbiorowego TZ - wariant 1

Źródło: A. Brzeziński, *Doświadczenia Lublina w przygotowaniu studium rozwoju systemów komunikacyjnych*, Politechnika Warszawska/TransEko 2011, s. 55.

Fig. 5. Priority routes for TZ public transport – variant 1
 Source: A. Brzeziński, *Doświadczenia Lublina w przygotowaniu studium rozwoju systemów komunikacyjnych*, Politechnika Warszawska/TransEko 2011, pp. 55.



Można mieć nadzieję, że władze samorządowe nie zrealizują, zamiast spowolnienia ruchu, kładki dla pieszych nad ulicą Zana, po obu stronach której ulokowano tak wiele usług użyteczności publicznej i komercyjnych. Będzie to wielkie utrudnienie nawet przy zaopatrzeniu kładki w podnośniki dla niepełnosprawnych.

Ścieżka rowerowa przez Centrum Zana nie jest planowana. Wyznaczona w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina droga rowerowa przecina ul. T. Zana pod kątem prostym, zmierzając do ul. Głębokiej.²⁵

Plan miejscowy dla Centrum Zana nie wnosi żadnych innowacyjnych treści w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych dla jej pieszych użytkowników, dlatego jego analiza zostanie tutaj pominięta.

Z analizy *Studium komunikacyjnego Lublina – Etap I* wynikają dwa ważne przekazy dla władz miasta:

- a) ponad 50% mieszkańców Lublina jako główny środek transportu wskazuje komunikację zbiorową.²⁶ Mieszkańcy Lublina akceptują ją i z jej pomocą docierają do pracy, szkół, na uczelnie oraz do centrum miasta i centrów dzielnic, w tym do Centrum Zana, w którym ulokowano wiele instytucji publicznych, ważnych dla całego miasta, a nie tylko dla dzielnicy LSM;
- b) dane, mówiące o tym, że wypadki i kolizje powodują głównie kierujący²⁷, przemawiają za ograniczeniem w centrum miasta ruchu innych pojazdów niż transport zbiorowy (powinien tam być dozwolony przejazd busów wożących niepełnosprawnych oraz ewentualnie ruch taksówek). W drugim co do rangi funkcjonalnej Centrum Zana - ruch innych pojazdów (poza transportem zbiorowym) powinien być uspokojony i zminimalizowany ze względu na bezpieczeństwo pieszych – najważniejszych użytkowników, którym centrum jest dedykowane.

Analizy Centrum Zana prowadzą do następujących wniosków:

- ulica Zana jest niedostosowana do potrzeb jej użytkowników generowanych przez zlokalizowane wzdłuż niej funkcje,
- z powodu pełnionych funkcji jezdni ulicy Zana powinna być zwężona, dostosowując ulicę w głównej mierze do transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego,
- zwężenie jezdni i przeprojektowanie ulicy Zana nie spowodowałoby utrudnień komunikacyjnych dzielnicy ani miasta.

2. INSPIRUJĄCE ROZWIĄZANIA KOMUNIKACJI BARCELONY

Barcelona jest przykładem miasta wielokrotnie nagradzanego za rozwiązania, jakość urbanistyki i przestrzeni publicznych. Już pod koniec lat 80. miasto zostało wyróżnione nagrodą Księcia Walii za strategię dotyczącą przestrzeni publicznych, a na początku lat 90. w tej samej dziedzinie nagrodą Unii Europejskiej.²⁸ W 1987 roku Barcelona zdobyła odznaczenie Harvardu za wysoką jakość planowania miejskiego, a w 2002 roku odznaczenie w tej samej dziedzinie na Biennale Architektury w Wenecji.²⁹ W roku 1999 miasto dostało złoty medal RIBA (Royal Institute of British Architects) za „połączenie naukowych projektów urbanistycznych z poprawą jakości przestrzeni placów i ulic w małej skali”. Był to pierwszy w historii medal RIBA nadany miastu, a nie konkretnej osobie.³⁰

Miasto, rozwijające swoje przestrzenie publiczne już od 150 lat na solidnym fundamencie autorstwa Ildefonsa Cerdy, wykształciło wiele tradycji, z których można by czerpać także w Polsce. Doskonale przemyślaną skalą ulic i placów, ilość przestrzeni przeznaczonych tylko dla pieszych, zasada równoważności wszystkich środków transportu, dbałość o dostęp do zieleni dla każdego mieszkańca miasta – to tylko niektóre z cech

²⁵ A. Brzeziński, *Studium komunikacyjne*, op. cit. (rys. 6.4. Zakres realizacji dróg rowerowych), s. 84.

²⁶ Z komunikacji miejskiej w Lublinie korzysta 81,5 % mieszkańców w wieku 15-75 lat (223,4 tys.), w tym 27% codziennie, 60% co najmniej raz w tygodniu. 50% mieszkańców jako główny środek transportu wskazuje komunikację zbiorową, ok. 50% mieszkańców korzysta z komunikacji miejskiej w podróży do Śródmieścia (średni czas dojazdu 18 minut). Dla ok. 40% jadących do pracy docelową dzielnicą jest Śródmieście i dla 55% jadących do szkoły/na uczelnię. Układ linii transportu zbiorowego ma charakter koncentryczny: ze strefy zewnętrznej do centrum głównego lub przez centrum (tylko nieliczne powiązania omijają centrum historyczne). Jeden z trzech największych węzłów przesiadkowych w Lublinie znajduje się przy Ogrodzie Saskim (miejscu, od którego zaczyna się ul. Krakowskie Przedmieście), ibid., s. 37, 38.

²⁷ W 2010 roku zdarzyły się w Lublinie 272 wypadki (12 osób zginęło). W 89% sprawcami byli kierujący, w 8% piesi. W przypadku 5539 kolizji, które wydarzyły się w 2010 roku - w 95% przypadków sprawcami byli kierujący, a tylko w 1% wypadków piesi. Ibid., s. 57.

²⁸ J. Borja, *Barcelona and its town planning. Past successes, current challenges, future opportunities*, "Critical Barcelona", wyd. Motta Architettura srl 2004, nr 06.

²⁹ Ibid.

³⁰ Antonio Piza, *A 'critical' Barcelona. Contemporary scenarios*, "Critical Barcelona", wyd. Motta Architettura srl 2004, nr 06.

wyróżniających przestrzenie Barcelony spośród innych miast europejskich.

I. Cerda - jak pisze S. Gzell³¹ - twórca pierwszego „miasta nowoczesnego”, poza swoim niewątpliwym sukcesem w kształtowaniu siatki i całej zasady urbanistyki Barcelony, wniósł do tradycji hiszpańskiej także całą filozofię myślenia o mieście. Podstawą jego podejścia do urbanistyki było przekonanie, że ulice miasta nie są głównie komunikacją, ale miejscem życia ludzi, którzy przy nich mieszkają i na nich przebywają, a często – najważniejszym dla tych ludzi miejscem. Taka spuścizna – mimo dynamiki życia i rozwoju technologii oraz komunikacji przez ostatnie 150 lat – pozostała jednak po Cerdzie w tradycjach urbanistyki hiszpańskiej. To I. Cerda zaszczylił zasadę równowagi między wszystkimi rodzajami transportu w hiszpańskim planowaniu przestrzennym, do której powrócono, rozpoczynając proces wielkich przemian urbanistycznych miasta w latach 80.³²

W 1996 roku Rada Miasta Barcelony powołała do życia twór o nazwie ProEixample, którego celem było zrewitalizowanie dzielnicy Eixample w myśl zasad Ildefonsa Cerdy tak, by do 2010 roku każdy z mieszkańców miał dostęp do terenów zielonych (zielonego patia/parku/skweru) w odległości 5 minut pieszego spaceru. Do 1999 roku zrewitalizowano w ten sposób 34 tys. m² przestrzeni publicznych, a do 2007 roku 85 tys. m², czyniąc Barcelonę jednym z miast najbardziej przyjaznych do życia w całej Europie.³³

Urbanistyka Barcelony tworzona jest tak, aby kształtować miasto i życie jego społeczeństwa, a nie dostosowywać się do warunków istniejących. Przestrzeń zarezerwowaną dla ruchu wszelkiego rodzaju, a szczególnie dla pieszych i rowerzystów, uznaje się za fundamentalną wartość jakości miasta. W 2004 roku łączna powierzchnia dróg i ulic na terenie aglomeracji Barcelony wynosiła 11 390 007 m², natomiast powierzchnia chodników i deptaków łącznie 7 367 050 m² (czyli ponad 60% powierzchni zajmowanej przez jezdnie), co jest zdecydowanym ewenementem w skali europejskiej.³⁴

Cała Barcelona zbudowana jest tak, aby w pierwszej kolejności pieszego, w drugiej rowerzystę, w trzeciej użytkownika publicznego transportu, a do-

piero w czwartej prowadzący samochód czuli się dobrze i komfortowo. Zasada tworzenia chodników co najmniej tak szerokich jak jezdnie dla aut – zastosowana w wielu miejscach miasta – oraz zmniejszanie skali ulicy poprzez wydzielanie jezdni pasami drzew sprzyja poczuciu komfortu i bezpieczeństwa pieszych chodzących ulicą oraz mieszkańców korzystających z niej jak z podwórka.

Jednym z najgodniejszych naśladowania rozwiązań urbanistycznych Barcelony jest ulica typu rambla. Rambla posiada 3 ciągi piesze – jeden na środku, dwa po bokach – przedzielone dwoma pasami jezdni.³⁵ Taki układ ulicy tworzy z niej przestrzeń publiczną przyjazną pieszym, matkom z dziećmi, spacerowiczom i młodzieży, bez konieczności ograniczania komunikacji samochodowej.

Poza słynną La Ramblą, Rambla del Raval i Rambla de Catalunya, układ ten ma też przebudowana ruchliwa Avenue Diagonal czy przyportowa promenada dzieląca Passeig de Colom od Ronda Litoral.



Ryc. 6. Rambla del Raval, fot. Zygmunt Skibicki; źródło: www.skibicki.pl.

Fig.6. Rambla del Raval. Photo by Zygmunt Skibicki; source: www.skibicki.pl.

La Rambla (ryc. 8, 9 i 12) ma długość ok. 1,5 km. Jej „ściany” – tworzone głównie przez 5-7-kondygnacyjne kamienice z parterami na poziomie chodnika, dużą ilością przeszkleń i wejść – nadają przestrzeni bardzo dobre dla ludzkiego oka proporcje. Środkowy ciąg pieszy La Rambli ma szerokość ok. 18 m, a chodniki boczne po ok. 3 m. Jezdnie po obu stro-

³¹ S. Gzell, *Miastotwórcza rola transportu w teorii urbanistyki*, „Czasopismo Techniczne”, Wyd. Politechniki Krakowskiej, 1-A/2010, zeszyt 3 rok 107, s. 14, za: I. Cerdá, *La théorie générale de l'urbanisation*, Editions du Seuil, Paris 1979.

³² J. Borja, op. cit.

³³ O.B. Rum, <http://byensrum.dk> [dostęp: 06.09.2013].

³⁴ G. Delbene, *Virtue of necessity. A brief overview of the infrastructures in present-day Barcelona*, „Critical Barcelona”, wyd. Motta Architettura srl 2004, nr 06.

³⁵ Wikipedia.org, http://pl.wikipedia.org/wiki/La_Rambla, [dostęp: 06.09.2013].

³⁶ Ibid.

nach są jednokierunkowe; każda z nich ma po 2 pasy ruchu (w niektórych fragmentach jeden pas jest zamieniony na miejsca postojowe dla samochodów i motorów/skuterów). Środkowy ciąg pieszy oddzielony jest od obu jezdni rzędem drzew.³⁶

Rambla del Raval (ryc. 6) to główny deptak średniowiecznej dzielnicy położonej na zachód od La Rambla, do niedawna uważanej za jeden z najmniejbezpieczniejszych rejonów Barcelony, którego stworzenie poskutkowało ciągiem pozytywnych przemian całego fragmentu miasta. Projekt Rambla del Raval powstał w 1995 roku w ramach programu uratowania i oczyszczenia tej dzielnicy z powszechnej tam prostytucji i przemocy. Promenada ma 3 ciągi piesze przedzielone dwiema jezdniami. Środkowy ciąg pieszy jest oddzielony od jezdni rzędami drzew po obu stronach. Cała przestrzeń (od pierzei do pierzei) ma 58 metrów szerokości i 317 metrów długości.³⁷ Deptak poprawił komunikację pieszą dzielnicy, bezpieczeństwo, skupia życie towarzyskie okolicznych mieszkańców, a w ostatnich latach także przyciąga wielu turystów. Środkowa część wykorzystywana jest jako ogródki kawiarniane, miejsce aktywności społecznych, teatrów miejskich i wydarzeń publicznych. W ciągu ostatnich lat uliczki w otoczeniu Rambl del Raval stają się obszarem zainteresowania turystów, inwestorów i zaczynają „odżywać”.

Kolejnym przykładem jest przeprojektowanie alei Avenue Diagonal (ryc. 7) – jednej z największych ulic w centrum Barcelony – narzucającej jej zasadę rambl. Dzięki zawężeniu bocznych chodników na korzyść pieszego traktu między pasami jezdni stworzono przestrzeń, z której bez problemu korzystają mieszkańcy z psami, randkujące młode pary albo młodzież na deskorolkach.

Układ ulicy typu rambla ma niezaprzeczalne zalety, głównie z punktu widzenia socjologii miasta. Jest to ulica funkcjonująca jako przestrzeń publiczna i miejsce życia ludzi – zgodnie z filozofią I. Cerdy – a nie tylko jako ciąg komunikacyjny. Proporcje szerokości 5 traktów (trakt pieszy pośrodku jest co najmniej tak szeroki jak jezdnie obok, a najczęściej szerszy) tworzą poczucie bezpieczeństwa i sprawiają, że pieszy czuje się tam komfortowo i ma słuszne wrażenie, że przestrzeń przeznaczona jest dla niego, a nie tylko dla przejeżdżających obok aut. Dodatkowo rzędy drzew oddzielające poszczególne trakty zmniejszają skalę przestrzeni i czynią ją bardziej przytulną. Z kolei przedzielenie ulicy na dwie jezdnie traktem pieszym i obsadzenie ich drze-

wami powoduje w kierowcach odczucie, jakby ulica była węższa, co naturalnie ogranicza prędkość jazdy bez potrzeby jej sztucznego wymuszania. Wracamy więc do idei Cerdy, gdzie ulica jest miejscem do życia, a nie nieprzyjemnym ciągiem komunikacyjnym, który musimy pokonać.

Godne naśladowania w Barcelonie, na ulicach typu rambla, są także, inne niż w Polsce, lokalizacje przejść dla pieszych. Nielicznie występujące w Polsce rozwiązania komunikacyjne zbliżone do rozwiązań ulic typu rambla nie spełniają swojej funkcji w należyty sposób właśnie przez zupełnie inne rozwiązania przejść dla pieszych. Poniższe schematy pokazują przykładowy układ – ulicy Kasprowicza w Warszawie (ryc. 10) oraz Rambla de Catalunya (ryc. 11).



Ryc. 7. Avenue Diagonal – jedna z największych i najbardziej ruchliwych ulic centrum Barcelony; fot. E. Siestrzewitowska 2013

Fig.7. Avenue Diagonal – one of the biggest and the busiest streets in the centre of Barcelona.
Photo by E. Siestrzewitowska 2013

³⁷ Barcelona Field Studies Centre, <http://geographyfieldwork.com> [dostęp: 06.09.2013].



Ryc. 8. La Rambla; fot. E. Siestrzewitowska 2013
Fig. 8. La Rambla. Photo by E. Siestrzewitowska 2013



Ryc. 9. La Rambla; fot. E. Siestrzewitowska 2013
Fig. 9. La Rambla. Photo by E. Siestrzewitowska 2013

Ulica Kasprowicza, tak jak rambla, ma 3 ciągi piesze – środkowy szerszy i dwa boczne, przedzielone dwiema jezdniami. Środkowy pas pieszy jest zaprojektowany bardzo dobrze: ma wprowadzone po bokach pasy zieleni, szeroki chodnik pośrodku wyposażony jest w ławki, śmietniczki; zlokalizowano tam nawet stacje Venturilo. Po bokach środkowego ciągu posadzono drzewa – co prawda, nie tworzą jeszcze „ściany urbanistycznej” przestrzeni (prawdopodobnie w przyszłości będą), ale wprowadzają przyjemny nastrój. Zagospodarowanie uprawomocnia i nobilituje lokalizacja na środkowym ciągu pieszym wyjść ze stacji metra. Dobry układ funkcjonalny i dobrze zaprojektowana przestrzeń powinny więc przyciągać pieszych z okolicznych rejonów. Jednak zdecydowana ich większość korzysta z chodników bocznych, a na środkowym cią-

gu można jedynie czasem zauważyć pojedyncze osoby spacerujące z psem. Największą wadą tego układu jest właśnie układ przejść dla pieszych – łączących zawsze środkowy ciąg pieszy z bocznymi, a nigdy bezpośrednio środkowy ciąg z następnym środkowym ciągiem po drugiej stronie skrzyżowania. Korzystanie więc, w ramach zwykłej pieszej komunikacji, ze środkowego traktu jest nieopłacalne, bo znacznie wydłuża czas i komplikuje trasę. Wykorzystanie patentu barcelońskiego z całą pewnością przyciągnęłoby ludzi na trakt środkowy i dało możliwość pełnego wykorzystania potencjału całej przestrzeni ulicy.

Nawiązując do problemów komunikacyjnych i sytuacji przestrzeni publicznych polskich miast - S. Gzell w swoim artykule *Miastotwórcza rola transportu w teorii urbanistyki*, przywołując przykłady najważniejszych teorii urbanistyki od momentu powstania pierwszych „miast nowoczesnych” w XIX wieku aż do dziś pró-



Ryc. 10. Układ przejść dla pieszych przy ulicy Kasprowicza w Warszawie. Źródło: www.maps.google.pl.

Fig. 10. The position of zebra crossings in Kasprowicza street, Warsaw. Source: www.maps.google.pl.



Ryc. 11. Układ przejść dla pieszych przy Rambla de Catalunya w Barcelonie (uczytelnienie przejść – autorki)
 Źródło: www.maps.google.pl.

Fig. 11. The position of zebra crossings in Rambla de Catalunya, Barcelona (zebra crossings were made legible by the authors)
 Source: www.maps.google.pl.



Ryc. 12. La Rambla; fot. E. Siestrzewitowska 2013
Fig. 12. La Rambla. Photo by E. Siestrzewitowska 2013

buje znaleźć odpowiedź na pytanie: „Co czemu ma być podporządkowane: przestrzeń miejska rozwiązaniom komunikacyjnym z ich żądaniami technicznymi czy owe rozwiązania komunikacyjne potrzebom przestrzeni miejskiej?”³⁸. Barcelona jest godnym naśladowania przykładem miasta, w którym to drugie rozwiązanie sprawdza się doskonale.

3. TEORETYCZNE MOŻLIWOŚCI ZASTOSOWANIA „WZORCÓW HISZPAŃSKICH” W LUBLINIE

Ulica Krakowskie Przedmieście (ryc. 13), jako ulica lokalna, mogłaby mieć dwa pasy ruchu po 3,0 m każdy.³⁹ Pomiędzy pasami, przeznaczonymi wyłącznie dla transportu zbiorowego (minimalna szerokość pasa dla autobusów wynosi 3 m⁴⁰), możliwe byłoby urządzenie 4,5-metrowej pieszej promenady w granicach dzisiejszej jezdni, tj. bez przebudowy infrastruktury podziemnej i oświetlenia. Zastosowanie proponowanego rozwiązania nie oznaczałoby ingerencji w dotychczasową fizjonomię historycznej ulicy. Na wybranych

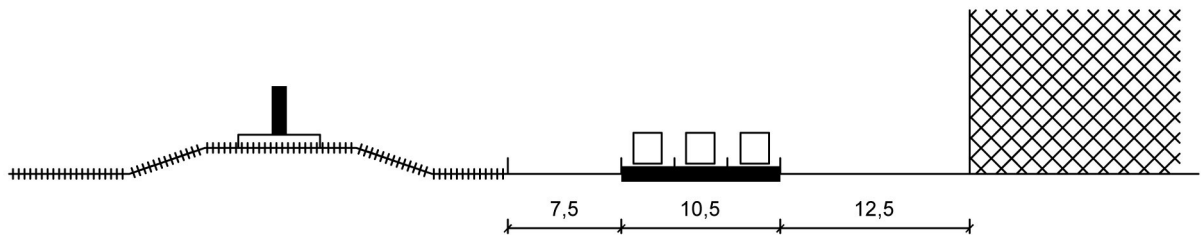
odcinkach można byłoby proponować ewentualne poszerzenia. Dokonując przebudowy wyłącznie sieci elektrycznej (i oświetlenia ulicznego) oraz fragmentu sieci wodociągowej i zwężając chodniki wzdłuż pierzei ulicy, promenadę taką (oczywiście, na badanym odcinku) można byłoby poszerzyć do 10,5 m szerokości (ryc. 14), ewentualnie zwężając ją o 1,5 – metrowe ścieżki rowerowe, lub wydzielić te ścieżki z ciągle bardzo szerokich chodników zewnętrznych. Dla takiego rozwiązania należałoby, oczywiście, uzyskać zgodę konserwatora zabytków, ale rozwiązanie to również (bardziej niż proponowany „deptak”) byłoby zgodne z historyczną rolą ulicy, przeznaczonej pierwotnie dla komunikacji konnej, a potem samochodowej.

W przypadku, gdy obecnie proponowane przez władze miasta rozwiązanie się sprawdzi (związana z przebudową placu Litewskiego zamiana ulicy na „deptak” już od skrzyżowania z ul. 3 Maja) i spotka się z aprobatą Lublinian, przekrój „barceloński” można byłoby zastosować na odcinku wcześniejszym, tj. od skrzyżowania z ul. Ewangelicką do skrzyżowania z ul. 3 Maja.

³⁸ S. Gzell, *Miastotwórcza rola transportu w teorii urbanistyki* „Czasopismo Techniczne. Architektura”, Wyd. Politechniki Krakowskiej, 1-A/2010, s. 14.

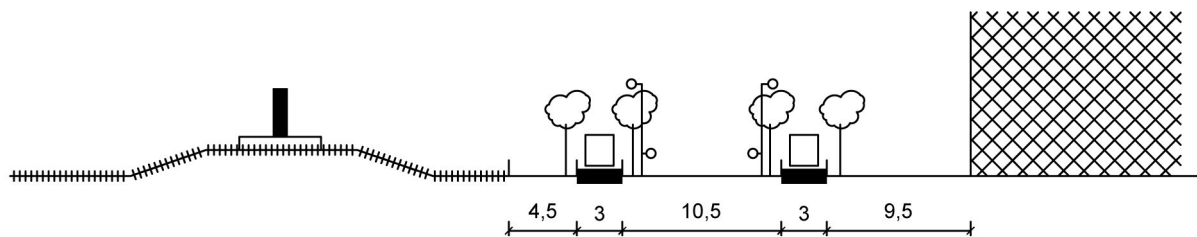
³⁹ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku, z późniejszymi zmianami), § 15.1.

⁴⁰ TransEko (praca zbiorowa), *Studium...*, op. cit., s. 26.



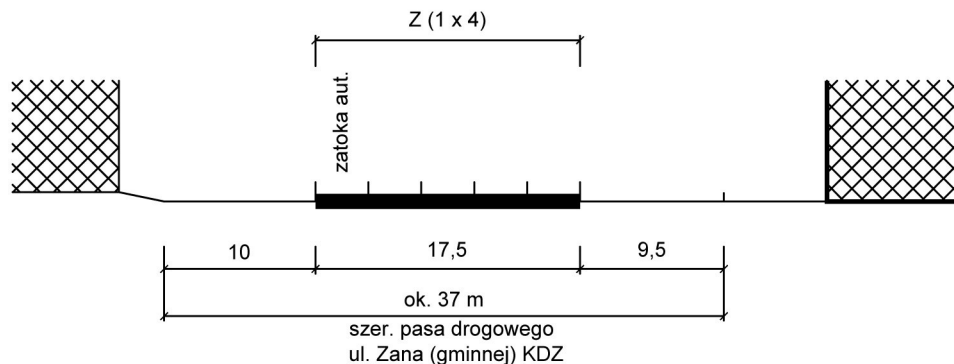
Ryc. 13. Schematyczny przekrój przez ul. Krakowskie Przedmieście na wysokości pomnika Unii Lubelskiej (stan istniejący); miejsce wykonania przekroju zostało pokazane na ryc. 1; opr. autorki

Fig.13. Schematic section of Krakowskie Przedmieście street at the level of Unii Lubelskiej monument (existing state). The place where the section was made is shown in figure 1 (drew up by the authors)



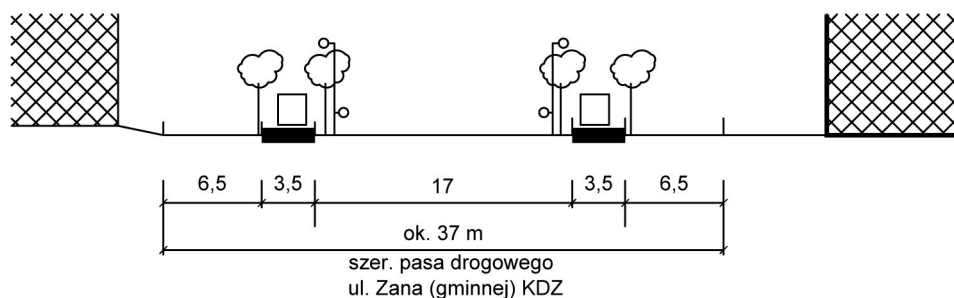
Ryc. 14. Teoretyczna możliwość zmiany przekroju Krakowskiego Przedmieścia na wysokości pomnika Unii Lubelskiej; opr. autorki

Fig.14. Theoretical possibility of changing the section of Krakowskie Przedmieście street at the level of Unii Lubelskiej monument (drew up by the authors)



Ryc. 15. Schematyczny przekrój przez ul. T. Zana, w granicach działki komunalnej; miejsce przekroju zostało pokazane na ryc. 3; opr. autorki

Fig. 15. Schematic section of T. Zana street within the communal property. The place where the section was made is shown in fig. 3 (drew up by the authors)



Ryc. 16. Teoretyczna możliwość zmiany przekroju ul. T. Zana w Lublinie w granicach pasa drogowego (działki komunalnej) na wysokości parkingu - za skrzyżowaniem z ul. Juranda; opr. autorki

Fig. 16. Theoretical possibility of changing the section of T. Zana street, in Lublin, within the lane (communal property), at the level of the car park, behind the junction of Juranda street (drew up by the authors)

Z badań studialnych A. Brzezińskiego przytoczonych w rozdz. 2 wynika, że ulica T. Zana (ryc.15) nie odgrywa znaczącej roli w podstawowym układzie komunikacyjnym miasta, dlatego też zachowując swoją klasę ulicy zbiorczej, mogłaby mieć tylko dwa pasy ruchu, po 3,5 metra szerokości każdy (a nawet po 3,25, czyli szerokości pasów, które stosuje się przy uspokajaniu ruchu)⁴¹ i w żadnym wypadku nie wpłynęłoby to niekorzystnie na układ komunikacyjny Lublina. Na wybranych odcinkach należałoby zastosować poszerzenia i zatoki zapewniające bezpieczeństwo ruchu. Ulica taka, z priorytetem dla transportu zbiorowego, mogłaby być też dostępna dla transportu indywidualnego (z celowymi utrudnieniami dla niego), ale wówczas powinna mieć przekrój 2x2 i wymagałaby zwężenia zupełnie obecnie nieprzydatnych chodników. W granicach pasa drogowego (działki komunalnej), którego szerokość wynosi około 37 metrów, możliwe jest wydzielenie jego środkiem pieszej promenady o szerokości około 17 m (ryc. 16) czyli zbliżonej do ulicy La Rambla w Barcelonie. Oczywiście, zwężenie chodników wzdłuż pierzei dałoby efekty jeszcze bardziej spektakularne.

WNIOSKI

1. Całkowite „wyrzucanie” transportu publicznego z centrów miast, poprzez wprowadzanie bardzo długich „deptaków”, świadczy o dyskryminacji osób z małymi dziećmi, a zwłaszcza osób starszych oraz niepełnosprawnych (którzy często nie życzą sobie „być pchanymi kilometrami” na wózkach, ale pragną być samodzielnymi uczestnikami życia publicznego). Jest to zły pomysł, nawet przy zorganizowaniu ścieżek rowerowych przechodzących przez wszystkie centra (co uznaje się w XXI wieku za niepodlegające dyskusji).
2. Hiszpańskie rozwiązania komunikacji pieszej mogłyby być najlepszym kompromisem w wielu centrach polskich miast i dzielnic, gdzie natężenie komunikacji samochodowej jest nieproporcjonalne do charakteru przestrzeni miejskiej, a z kolei pełne usunięcie ruchu samochodowego jest kontrowersyjne. Omówione rozwiązania dają możliwość ogromnych przekształceń przestrzeni publicznych (i nadania im nowych funkcji) przy stosunkowo mało ofensywnych zmianach – minimalnej ingerencji w istniejącą infrastrukturę.
3. Należy w myśleniu o mieście czerpać z filozofii Ildefonsa Cerdy, według której ulice powinny być miejscem życia ludzi, a nie głównie arteriami komunikacyjnymi. Ulice polskich miast powinny być projektowane według zasady stosowanej w Barcelonie - najbardziej komfortowo powinni się na nich czuć: piesi, potem rowerzyści, następnie użytkownicy transportu publicznego, a dopiero na końcu prowadzący samochody.
4. W przypadku historycznego centrum Lublina najlepsze rozwiązania komunikacyjne nie pomogą, jeżeli nie doczekamy się dobrego i bardzo rygorystycznego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Lokowanie wzdłuż deptaka i na pozostałym odcinku ulicy samych banków i instytucji kredytowych wróży „rychłą śmierć” tej przestrzeni publicznej. Aby przestrzeń publiczna mogła „żyć”, ludzie muszą „mieć po co” tam przychodzić. **Z powodu braku transportu publicznego** nawet do banków nie przyjdą, lecz udadzą się do ich licznych oddziałów w innych dzielnicach miasta.⁴²
5. Centrum Zana jest nieprzyjazne pieszemu użytkownikowi i poszukiwanie dla tego centrum nowych rozwiązań powinno stać się priorytetem dla urbanistów. Zamiast szerokiej, zbytecznej arterii dla samochodów, środkiem centrum – wzorem barcelońskiej La Rambl - powinna przebiegać promenada dla pieszych, pełna integrujących się ze sobą ludzi, napotykających na swej drodze estetyczne „kubiki”: wystawiające sztukę, edukacyjne, oferujące usługi małej gastronomii, kwiaty, sezonowe wyroby regionalne, zapraszające do różnego rodzaju warsztatów, działań, w których, poprzez uczestnictwo, ludzie z różnych grup wiekowych mogliby znaleźć rozrywkę i naukę.

LITERATURA

1. **Borja J. (2004),** *Barcelona and its town planning. Past successes, current challenges, future opportunities*, „Critical Barcelona”, wyd. Motta Architettura, nr 06.
2. **Brzeziński A. et al. (2012),** *Studium komunikacyjne miasta Lublina Etap I – diagnoza stanu istniejącego*, TransEko, Sp.j., Warszawa, źródło: <http://pl.scribd>.

⁴¹ Rozporządzenie..., op. cit., § 15.1.

⁴² Jak słusznie zauważył prof. Dobrosław Bagiński ludzie, przychodzą dzisiaj na plac Litewski głównie dla restauracji McDonalds. Z powodu „windowania czynszów” przez właścicieli w najbliższym czasie znikną z „deptaka” ostatnie puby, kawiarnie i restauracje - D. Bagiński, *Jedyna atrakcja...*, op. cit.

- com/doc/88288419/Studium-Komunikacyjne-Etap-I, [dostęp: 24.07.2013].
3. **Delbene G. (2004)**, *Virtue of necessity. A brief overview of the infrastructures in present-day Barcelona*, "Critical Barcelona", wyd. Motta Architettura, nr 06.
 4. **Gawarecki H., Gawdzik Cz. (1976)**, *Ulicami Lublina*, Lublin, źródło: Biblioteka Multimedialna Teatr NN.pl – Ulicami Lublina, www.teatrnn.pl.biblioteka [dostęp: 24.05.2013].
 5. **Gzell S. (2010)**, *Miastotwórcza rola transportu w teorii urbanistyki*, „Czasopismo Techniczne. Architektura”, Wyd. Politechniki Krakowskiej, 1-A/2010.
 6. **Pizza A. (2004)**, *A 'critical' Barcelona. Contemporary scenario*, „Critical Barcelona”, wyd. MottaArchitettura, nr 06.
 7. **Rozporządzenie** Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku, z późniejszymi zmianami).
 8. **TransEko, praca zbiorowa (2008)**, *Studium możliwości uprzywilejowania komunikacji autobusowej w Warszawie*, źródło: www.siskom.waw.pl/komunikacja/buspas/studium_buspasy.pdf [dostęp: 06.08.2013].
 9. **Wejchert K. (1984)**, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa, reprint 2008.
 - images/pdf/gwd/miasta/transport/spotkanie-4/A.Brzezinski-Doswiadczenia%20Lublina_Studium.Transportowe_24.05.2012.pdf [dostęp: 12.07.2013].
 6. **Długowski Ł. (10.05.2013)**, *Niech odżyją miasta*, gazeta wyborcza .pl, wyborcza.pl/jakurzadzicswiat/1,129508.13888952, Niech_odzyja_nasze_miasta.html [dostęp: 03.08.2013].
 7. **Gazeta Prawna.pl Biznes (09.01.2012)**, *Dwóch Polaków, jeden samochód. Dogoniliśmy średnią UE w liczbie posiadanych aut*, wg danych opublikowanych przez Centralną Ewidencję pojazdów, źródło: Gazeta Prawna.pl.Biznes.Transport, www.serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly 582,2353 [dostęp: 24.06.2013].
 8. **Kuziołek K. (27.08.2012)**, *Jan Gehl: Projektując miasto, trzeba więcej poczucia humoru*, „Głos Wielkopolski”, http://www.gloswielkopolski.pl/artukul/644953,jan-gehl-projektujac-miasto-trzeba-wiecej-poczucia-humoru,id,t.html [dostęp: 01.08.2013].
 9. **Om Byens Rum**, http://byensrum.dk [dostęp: 06.09.2013].
 10. **Ośrodek Brama Grodzka Teatr NN.PL Leksykon Lublin, Dzielnice Lublina - Rury (LSM)**, Teatr NN.pl, www.teatrnn.pl/leksykon/node/759/dzielnice_lublina_rury_lsm [dostęp: 24.05.2013].
 11. **Ośrodek Barama Grodzka Teatr NN. PL Leksykon Lublin, Krakowskie Przedmieście – historia ulicy** Teatr NN.pl, www.teatrnn.pl/leksykon/mode/190/krakowskie_przedmieście_-_historia_ulicy [dostęp: 06.08.2013].
 12. **Skibicki.pl.**, http://skibicki.pl/forum/viewtopic.php?f=43&t=2353 [dostęp: 06.09.2013].
 13. **Smaga D. (04.06.2013 r)**, *Tak ma wyglądać plac Litewski*, www.dziennikwschodni.pl/apps/pbcs.d/article?AID=/20130604/LUBLIN/130609821 [dostęp: 04.06.2013].
 14. **Springer F. (18.07.2013)**, *Kogo powiesić za korek?*, „Magazyn Reporterów. Duży Format” nr 29/1035, wyborcza.pl/df.
 15. **The Atlantic Cities**, http://theatlanticcities.com, [dostęp: 06.09.2013].
 16. **urbanity.pl, Lublin Gray Office Park A**, www.urbanity.pl /lubelskie/gray-office-park-budynek-a,b2081 [dostęp: 29.07.2013].
 17. **Wikipedia**, http://pl.wikipedia.org/wiki/La_Rambla [dostęp: 06.09.2013].
 18. **Wybieralski M. (18.03.2010)**, *Miasta są dla ludzi, nie dla słoni*, gazeta wyborcza.pl, Poznań, www.wyborcza.pl/1,75515,7676126, Miasta_sa_dla_ludzi_nie_dla_sloni [dostęp: 06.08.2013].

STRONY INTERNETOWE:

1. **Bagiński D. (07.05.2013)**, *Jedyna atrakcja w nowej koncepcji placu Litewskiego*, „Gazeta Lublin”, źródło: gazeta.pl>lublin>wiadomości, www.lublin.gazeta.pl/lublin/1,48724,1386535. Jedyna-atrakcja-w-nowej-koncepcji-placu.Litewskiego.html [dostęp: 20.07.2013].
2. **Barcelona Field Studies Centre**, http://geographyfieldwork.com [dostęp: 06.09.2013].
3. **Bielez M. (10.05.2013)**, *I po konsultacjach. Rewolucji na pl. Litewskim nie będzie*, Gazeta. pl.> lublin>Wiadomości, www.lublin.gazeta.pl/lublin/1,48724,138895921 [dostęp: 25.07.2013].
4. **BIP Urząd Miasta Lublina (05.04.2012)**, *Wieści z ratusza (Spotkanie w sali obrad Rady Miasta)*, www.um.lublin.pl/um/index.php?t=2008=164589 [dostęp: 25.07.2013].
5. **Brzeziński A. (2011)**, *Doświadczenia Lublina w przygotowaniu studium rozwoju systemów komunikacyjnych*, Politechnika Warszawska/TransEko, 2011 - http://2011.jst.org.pl/uslugi/