

PRZED

Przestrzeń publiczna

Przestrzeń publiczna

# TO SAMOCHODY SĄ DLA LUDZI, A NIE LUDZIE DLA SAMOCHODÓW

Wiem, że temat, który poruszę jest kontrowersyjny, jednak z uwagi na ogromne zainteresowanie kwestią parkowania naszej społeczności spróbuję podjąć to wyzwanie...

Jerzy Sołtan, pod koniec życia, powiedział mi: „Gdy osiągniesz współczynnik jednego samochodu na mieszkańca, oznacza to iż straciłeś poczucie człowieczeństwa”. Nie trzeba przypominać, iż prof. Sołtan, jeden z ojców modernizmu i najwybitniejszych architektów XX w., współpracownik Le Corbusiera był przedstawicielem epoki, która gloryfikowała nie tylko rozwój techniki, zachłystywała się budową autostrad czy drapaczy chmur, ale także zorientowana była na budowę miast po to by obsłużyć wszechobecne cztery kółka.

W latach osiemdziesiątych, podczas pisania pracy dyplomowej w Houston w Teksasie, doradzał mi nie kto inny jak właśnie on. Polak. To był dla mnie prawdziwy zaszczyt. Studiowałem wtedy w mieście, w którym ilość aut na mieszkańca była najwyższa na świecie poza Arabią Saudyjską i Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi. Był to i nadal jest najlepszy, wręcz podręcznikowy przykład, który uzmysławia, co dzieje się z miastem, jeśli jego układ podporządkowany jest motoryzacji. Każdego dnia, przeciętny mieszkaniec Houston przejeżdża autem ponad 60 kilometrów. Te statystyki dotyczą także osób w podeszłym wieku – niezdolnych do jazdy, młodzież – jeszcze nieuprawniona, czy tych bez samochodu i prawa jazdy. Jest to miejsce, w którym piętrowe garaże są często klimatyzowane, a woń wydobywająca się z rafinerii ropy naftowej jest uosobieniem prosperity. W takim wypadku najlepiej zapamiętać o ekologii czy emisji dwu-

tlenu węgla. Pociąga to za sobą jeszcze inną „niewygodną prawdę”. W tak zaprojektowanym mieście mamy do czynienia z najwyższym w USA odsetkiem osób otyłych, chorujących na nadciśnienie i cukrzycę. Co ciekawe, im dalej zaszycjemy się w zorientowane na ruch samochodowy przedmieścia jakiegokolwiek miasta w Stanach Zjednoczonych, tym bardziej te problemy nasilają się. Skłepem osiedlowym jest tam stacja benzynowa a namiastką śródmieścia miejskiego centrum handlowe otoczone zewsząd samochodami, które oferuje wyroby z drugiego końca świata. Piaseczno i Marki wpisują się w ten scenariusz. Mieszkańcy utworzonych w oparciu o takie założenia miejsc ponoszą i ponosić będą konsekwencje zdrowotne z tym związane. To tylko kwestia czasu.

Miasteczko Włanów powstało w oparciu o zasady mające na celu przeciwstawienie się wyżej opisanym a dominującym pod koniec XX wieku wzorcom projektowania miast. Nie znaczy to, że projekt nie przewidywał udziału ruchu kołowego na osiedlu, ale to, że samochód nie miał być elementem dominującym. Chodziło o uzyskanie ludzkiej skali z zachowaniem możliwości korzystania z aut na osiedlu. Kwestie związane z parkowaniem były i są ogromnym wyzwaniem planistów, kiedy ci mają projektować przyjazne ludziom przestrzenie miejskie w XXI w. Dwanaście lat temu, gdy zaczynaliśmy pracę nad Miasteczkiem, trudno było nie zauważyć zamilowania Polaków do aut – tak symptomatycznego dla

Amerikanów. Ten sentyment później się jeszcze tylko nasilił tym bardziej, że przez pół wieku, przed upadkiem komunizmu, posiadanie auta było czymś nieosiągalnym.

Obowiązujące od 2001 r. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla Przedpola Pałacu Włanowskiego, Włanowa Zachodniego a tym samym i dla Miasteczka Włanów wprowadzają, w sposób hojny, obowiązek pokrycia potrzeb parkingowych na terenach własnych według ustalonych wskaźników minimalnych (dla biur, handlu i usług po 35 miejsc postojowych na 1000 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, a dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej 1,5 miejsca na 1 mieszkanie). Warto też wspomnieć, iż budowa części handlowej Miasteczka Włanów w tym czasie planowana była w pierwszej kolejności i miała zapewnić ponad 2500 miejsc parkingowych.

Garaże podziemne zlokalizowane w miasteczkowych inwestycjach stanowią luksus, o którym marzyć mogą mieszkańcy Saskiej Kępy, Żoliborza czy centrum Warszawy. Nieliczne, jeśli w ogóle jakiegokolwiek, dzielnice w Europie Zachodniej mogą się poszczycić posiadaniem takich miejsc, w takiej ilości i na takim obszarze (współczynnik 1,5 jest tam często nielegalny). Co więcej są one nie tylko pod ręką, ale w sposób niezauważalny integrują się z tkanką osiedla.

Spójne nasadzenia, dodatkowe elementy małej architektury (ławeczki, słupki, wymiana koszy na bardziej estetyczne), a także kilkanaście dodatkowych, równoległych miejsc parkingowych wzdłuż ul. Sarmackiej – to propozycja IN-VI, którą pracownia będzie się starała wdrożyć w ramach akcji „Move & Plant 8 – Elegancka Sarmacka”. Wizualizacje: IN-VI.

*Najdroższe dzielnice świata mają niedobór miejsc parkingowych. Spróbujmy zaparkować w Górnym Manhattanie Upper – East Side, Georgetown w Waszyngtonie, Belgraviu czy South Kensington w Londynie. Takie samo nie lada zadanie czeka nas w siódmej lub szesnastej dzielnicy Paryża, koło Rambla Catalunya w Barcelonie czy Hiro-o w Tokyo. Prawda jest taka, że w tych miejscach, jeśli ma się samochód często trzeba go zaparkować setki metrów od miejsca zamieszkania. O dziwo to wcale nie przeszkadza by wspomniane miejsca należały do najbardziej pożądanых – jeśli patrzeć na ceny za mkw – na świecie. G.C.P*

PRZED

PO

PRZED

PO





## Agnieszka Kowalewska

Porównując Miasteczko z innymi dzielnicami Warszawy, możemy się przekonać, że jeśli chodzi o problem parkowania, jesteśmy w dobrej sytuacji. Spójrzmy na Żoliborz. Jego najstarsza część, do której należy m. in. Żoliborz Oficerski, uznawany za jeden z najlepszych projektów urbanistycznych dwudziestolecia międzywojennego, w ogóle nie zakładał parkowania prywatnych samochodów. Wtedy nie były one w powszechnym użyciu. Mieszkańcy – oficerowie – parkowali swe pojazdy w Cytadeli. Dziś sytuacja uległa zmianie – jest to ekskluzywna dzielnica mieszkaniowa, lecz w rzeczywistości wąskie chodniki zastawione są samochodami, co skutkuje brakiem możliwości przejścia. Pomysł wprowadzenia opłat i regulacji czasowej na naszym osiedlu w odniesieniu do usług jest rozsądny. Miasteczkowe liczne parkingi równoległe sprawdzają się w innych miastach. Wyposażone w parkometri, świetnie funkcjonują np. w Gdyni przy ul. Świętojańskiej.

Autorka wypowiedzi jest arch. krajoznawcą, urbanistką, mieszkanką osiedla i autorką branżowych publikacji naukowych m.in. w temat Miasteczka Wilanów (wydawnictwo Urbanista 2006, 2007 i 2010), w latach 2002-2007, członek zespołu IN-VI ■

## Przestrzeń publiczna

wych udostępnianych jest w parterach budynków nie wspominając planowanej budowy supermarketu ALMA jako części kompleksu biurowego dewelopera. Zarówno te planowane jak i już istniejące usługi stanowią niewątpliwą wartość dodaną osiedla jednak wiele z nich by przetrwać potrzebuje miejsc parkingowych. Nie utrzymają się tylko i wyłącznie licząc na klientów odwiedzających je na piechotę, a przynajmniej nie do momentu, gdy potrójona zostanie liczba obsługujących to miejsce linii autobusowych, pojawi się tramwaj a cena benzyny wzrośnie do 10 zł za litr. Temu wyzwaniu można stawić czoła na dwa sposoby. Po pierwsze należałoby oznaczyć istniejące, wybrane miejsca, sako strefy krótkoterminowego parkowania w godzinach otwarcia sklepów. Po drugie należy starannie dodać taki czasowy parking przed istniejącymi usługami w miejscach niewłaściwych.

Te zorientowane na usługi miejsca parkingowe zaproponowałbym dla m.in.:

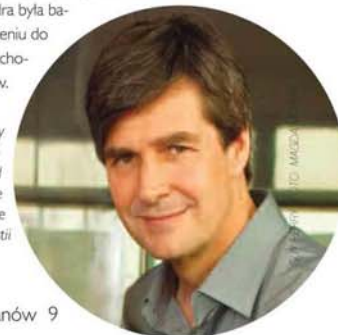
- zachodniej strony ul. Sarmackiej na odcinku od Al. Wilanowskiej do ul. Branickiego;
- po obu stronach Osi Królewskiej od ul. Sarmackiej do Al. RP - z uwzględnieniem miejsc przy skrzyżowaniu z Rzeczypospolitą (min. Rossmann);
- wzdłuż południowej strony ul. Klimczaka, (kiedy docelowa zostanie wybudowana - na razie parking mógłby być tymczasowy) oraz w jej północnej części koło restauracji Vilanova;
- po wschodniej stronie ul. Kazachskiej (China Garden czy Cafe deli Paris);
- wzdłuż północnej strony ul. Hłonda koło Al. RP (pralnia, sklep spożywczy i inne) jak i z drugiej strony nieopodal naronie zlokalizowanej Ambasady Urody;
- wzdłuż ul. Rycerstwa Polskiego na północ od Osi Królewskiej (okolice poczty, klubu fitness);
- po wschodniej i północnej stronie placu miejskiego (m.in.: Vilano, Gusto).

W gestii władz miasta i dzielnicy leżałoby opracowanie systemu pobierania opłat na zasadach: bez opłaty za pierwsze 30 minut parkowania, a potem rozsądna taryfa dla kolejnych godzin (z wyłączeniem okresu nocnego 21.00 – 09.00). Nic skomplikowanego, a skutecznego. Na zasadzie formuły, która działa w innych miastach, na lotniskach, w centrach handlowych na całym świecie. Niestety zgodnie z obowiązującymi tu przepisami bezpośrednim beneficjentem tej metody byłoby miasto a nie dzielnica, ale przynajmniej pomoglibyśmy rozwinąć skrzydła setkom sklepów, które są tu nie tylko niezbędne, ale dodają wigoru i charakteru temu miejscu. Nie można jednak łączyć proponowanej formuły z systemem abonenta mieszkańca (w odniesieniu do miejsc dla usług) gdyż uderzyłoby to cel, który mielibyśmy wypracować – wsparcie małego biznesu. Generalnie proponujemy dodanie miejsc parkingowych w dzień dostępnych głównie dla sklepów, nocą dla mieszkańców. Koszt realizacji powinien zostać wypracowany w porozumieniu dzielnicy i deweloperów. Dodanie miejsc ponadto musiałyby być połączone z wzbogaceniem ilości jak i jakości nasadzeń (przy. red.: patrz wizualizacje).

Wracając do Jerzego Soltana... Gdy po raz ostatni odwiedziłem go w jego domu w Cambridge (Massachusetts) na ścianie w salonie wisiał jego portret w mundurze na koniu. Zdjęcie zrobiono – no właśnie – na Polach Wilanowskich. Ze względu na tą wybitną postać oraz pokolenia jeźdźców przemierzających te zabytkowe tereny pamiętamy, iż poza czterema kółkami Wilanów obfituje w dziedzictwo historyczne, wartości ponadczasowe, których żywot jest znacznie dłuższy niż historia motoryzacji. Dziedzictwo to należy pielęgnować, a samochody bez wątpienia grają w tym teatrze rolę drugoplanową. IN-VI od dawna mówi o konieczności zachowania osi wilanowskich, wykonania istniejących w planie miejscowych ścieżek zdrowia/konnych, dbałości o tereny zielone (linearne parki np. Klimczaka czy Oś Królewską), zapewnienia odpowiedniej ilości chodników po to by stworzyć miejsce przyjazne pieszym. Zachowajmy integralny charakter tych miejsc, celebrymy obecną tu tradycję, sąsiedztwo terenów cennych kulturowo i wartościowych przyrodniczo. Nawet sam mistrz modernizmu, dziekan Wydziału Architektury na Uniwersytecie Harvarda (za jego kadencji katedra była bastionem tego kierunku), nie szczędził nam pochwał w odniesieniu do prób wkomponowania, a zarazem poskromienia ruchu samochodowego w organizacji przyszłego życia w Miasteczku Wilanów. Jego słowa nie powinny przejść bez echa. ■

Guy C. Perry

Guy C. Perry miał to szczęście, iż czerpał nauki bezpośrednio od Jerzego Soltana zarówno podczas studiów na Uniwersytecie Rice (Houston) jak i na Harvardzie (Cambridge). Pierwsze zawodowe zlecenie Perry'ego dotyczyło opracowania rozwiązań kwestii parkowania w kampusie Uniwersytetu Duke w 1981 r.



Teraz Wilanów 9

## Przestrzeń publiczna

Trzeba wspomnieć, iż w niektórych miejscach Miasteczka np. przy ul. Sarmackiej na północ od ul. Branickiego, czy w obrębie Sarmackiej/Al. RP/ Klimczaka (przy. red.: patrz mapa) jest niedobór naziemnych miejsc parkingowych. Te lokalizacje tracą z uwagi na fakt bezpośredniej bliskości „mega bloków” – inwestycji mieszkaniowych z bardzo niewieloma lub brakiem ulic wewnętrznych, na których nie da się zaparkować, w efekcie czego odwiedzający są zmuszeni do szukania miejsc dalej, na ulicach poza obszarem tych kompleksów skupiających nawet po kilkadziesiąt mieszkań. To kumuluje potem zapotrzebowanie przy wybranych, dostępnych ulicach takich jak Sarmacka właśnie. Koncepcja IN-VI nie przewidywała tworzenia tak ciasnej zabudowy. W wypadku ostatniej wymienionej ulicy dodatkowo problem potęguje zmniejszony współczynnik parkowania w dwóch mieszczących się tu budynkach (13 i 15). Choć i tu jest jeszcze kilka niewykupionych podziemnych miejsc parkingowych. Jednak dodawanie na obecnym etapie wielu miejsc naziemnych zaprzepściłoby wysiłek zarówno planistów jak i deweloperów, którzy wybudowali tak wiele miejsc pod ziemią. Gwoli sprawiedliwości mieszkańców trzeba dodać, iż normalnym jest, że dopóki infrastruktura publiczna nie zostanie usprawniona (budowa linii tramwajowej, na którą w dobre kultu aut IN-VI forsowało rezerwę już w 2000 r.; budowa ul. Branickiego, która ma służyć, jako główne połączenie z Ursynowem; budowa obiektów użyteczności publicznej – w tym publicznej szkoły i przedszkola) dopóty samochody będą się mnożyć na osiedlu!

Aktualnie, mimo faktu, iż Miasteczko patrząc na liczby jest wystarczająco wyposażone w miejsca parkingowe wiadomo, iż brakuje ich dla lokalnych sklepów, usług, czy restauracji. Te, wyrosły tu niczym grzyby pod deszczem w związku z opieszałą, przeciągającą się wiele lat budową handlowego serca projektu mającego udostępnić ponad 200 sklepów. Punkty usługowe zaczęły pojawiać się w miejscach wcześniej niezaplanych, jako naturalna odpowiedź na ogromny popyt ze strony mieszkańców. Robyły na przykład na początku w ogóle nie przewidywał tworzenia takich lokalności (wystarczy spojrzeć na pierwsze etapy NRKM). Teraz obserwując kolejne fazy widać jak w zręczny sposób wiele miejsc handlo-

8 Teraz Wilanów *Kwiecien*



Miasteczko Wilanów wraz z inwestycjami sąsiadującymi

### Strefy płatnego i kontrolowanego parkowania dla m. postojowych:

- Istniejących
- Postulowanych
- Mega bloki
- Postulowane (niedziela i święta dla ŚOB, Instytutu JP2 - bezpłatne)
- Postulowane (bezpłatne dla mieszkańców)
- Parkowanie sporadyczne na wyłączonym pasie ruchu (imprezy masowe ŚOB - bezpłatne)

## 3 X PARKING

### Prostopadły

Zalety: Pozwala zmaksymalizować ilość aut na małej przestrzeni, idealny do stowienia w parkingach podziemnych czy piętrowych naziemnych.  
Wady: Nie sprawdza się na drogach z pierwszeństwem przejazdu gdyż w momencie parkowania wprowadza utrudnienia na drodze dla obu kierunków jazdy. Stwarza przestrzeń zdominowaną przez samochody. Wymaga przygotowania szerokich ulic między budynkami, co wpływa negatywnie na walory estetyczne pobliskiej przestrzeni. Obniża wartość nieruchomości (widok na rozległy parking, nieprzyjemne otoczenie).

### Pod kątem

Zalety: Umożliwia bardzo wydajne parkowanie, dobry w parkingach podziemnych i piętrowych oraz na ulicach jednokierunkowych. Łatwy w korzystaniu.  
Wady: Stwarza krajobraz zdominowany przez samochody i utrudnia pieszym przejście, jeśli mieści się przy chodniku (wystające auta). W momencie wyjazdu utrudnia przejazd pojazdów na drodze. Wymaga zapewnienia szerszych dróg pomiędzy budynkami niż parking równoległy. Negatywnie wpływa na wartość pobliskich nieruchomości.

### Równoległy

Zalety: Typowy dla prestiżowych, przyjaznych pieszym dzielnic mieszkaniowych o wysokim standardzie. Umożliwia najłatwiejszą, z wymienionych opcji parkowania, możliwość włączenia się do ruchu. Służy za bufor między chodnikiem a ruchem ulicznym utrzymując ludzką skalę. Wymaga mniejszej ilości twardej nawierzchni, co pozwala na wkomponowanie największej ilości zieleni ze wszystkich w/w przykładów.  
Wady: Najmniejsza ilość miejsc parkingowych.

Oprac.: IN-VI