

Shared space

– ewaluacja idei odnowy przestrzeni w miastach niemieckich

Michał Beim

Artykuł przedstawia niemieckie doświadczenia na rzecz odnowy przestrzeni ulicznej w miastach. W tekst omawia poszukiwania optymalnego kształtu funkcjonowania wysokiej jakości przestrzeni miejskich wspólnie wykorzystywanych przez wszystkich użytkowników dróg. Samorządy miejskie sięgają nie tylko po „shared space” ale przede wszystkim poszukują nowego designu istniejących form uspokajania ruchu, zwłaszcza stref zamieszkania. Nowatorskie rozwiązania nie byłyby możliwe bez udziału społecznego w procesie tworzenia infrastruktury.



dr Michał Beim
 Adiunkt w Instytucie
 Geografii Społeczno-Eko-
 nomicznej i Gospodarki
 Przestrzennej Uniwersy-
 tetu im. Adama Mickiewi-
 cza w Poznaniu.

Od miasta przyjaznego samochodom do shared space

W debacie nad kształtem transportu w miastach bardzo często umyka uwadze fakt, iż ulice pełnią nie tylko funkcje komunikacyjne, ale również rolę społeczną, czy nawet kulturotwórczą. Od wieków przestrzeń ulic miejskich była miejscem handlu, spotkań, spierania się idei. Była ona świadkiem upadków i wzlotów społeczności zamieszkującej miasta towarzysząc zarówno jasnym, jak i ciemnym epizodom historii. Przestrzeń uliczna pełniła więc rolę przestrzeni publicznej: w jednych obszarach miasta miejsce zabaw dzieci, a w innych obszarach funkcję salonu miasta, gdzie mieszczańki prezentowały swój blask, a mieszczańskie wychodzili na spotkania ze znajomymi.

Przekształcenia, które nastąpiły na skutek masowej motoryzacji, doprowadziły do marginalizacji nie tylko pozostałych – niż transportowa – funkcji przestrzeni ulicznej, ale również wyparły z niej inne formy przemieszczania się. Procesy te zazwyczaj nie zachodziły rewolucyjnie. Dominacja samochodu w przestrzeni ulicznej kształtowała się na skutek zamierzonych (np. przekształcanie chodników na parkingi, poszerzanie jezdni), jak i nieplanowych działań (np. pogarszanie się bezpieczeństwa pieszych, wzrost poziomu hałasu i zanieczyszczenia

powietrza). Stopniowo, aczkolwiek systematycznie motoryzacja brała górę nad urbanistyką.

Proces przekształcania się przestrzeni ulicznej nie następował jednak chaotycznie. Był on wynikiem prądów determinujących filozofię planowania przestrzennego i transportu. W powojennej historii Niemiec Zachodnich – za Schmuckim [13] – wyróżnić można cztery zasadnicze okresy planowania miasta:

- miasto zorientowane na potrzeby transportu zarówno publicznego, jak i prywatnego – 1945-1955,
- miasto przyjazne dla samochodu – 1955-1971,
- miasto, w którym transport jest dopasowywany do charakteru struktury urbanistycznej – 1971-1980,
- miasto przyjazne dla mieszkańców – od 1980.

Wprawdzie można mocno polemizować, czy we wszystkich miastach przemiany następowały tak szybko, i czy wszystkie miasta kreują przestrzeń przyjazną ludziom, to jednak nie sposób zaprzeczyć, iż powyższy podział nie odpowiada rzeczywistości. Pierwsze lata odbudowy Niemiec odbywały się w bardzo trudnych warunkach i w rzeczywistości starano się przywrócić stan sprzed początków bombardowań – odtwarzać dawną strukturę zabudowy oraz przywracać dawne systemy transportu publicznego. Bardzo szybko jednak rozwój miast został podporządkowany potrzebom motoryzacji. Stało się to na skutek kilku czynników: niemieckiego cudu gospodarczego, wpływu idei modernizmu oraz rzeszy apologetów motoryzacji z Reichowem [11] na czele. Momentem przełomowym był kryzys naftowy w 1973 r., podczas którego władze federalne oraz komunalne zaczęły mocno weryfikować wcześniejsze paradygmaty rozwoju przestrzennego miast i transportu. Zmiana

ta następowała ewolucyjnie i sprzyjał jej wzrost zainteresowania problemami ekologicznymi wśród mieszkańców Niemiec. W efekcie nastąpiła zmiana filozofii planowania infrastruktury transportowej: to ją zaczęto dopasowywać do charakteru, a nie miasto do potrzeb transportowych.

Rozwój różnych form strefowego uspokojenia ruchu nastąpił jednak później. Wynikał on z rosnącej roli jakości życia w rozwoju miast. Nacisk na jakość życia, w tym na jakość przestrzeni miejskiej, wpływa ze zmieniającej się gospodarki – wzrostu znaczenia kreatywnych sektorów, których pracownicy zwracają uwagę nie tylko na same warunki pracy oferowane przez przedsiębiorców, ale również na miasto, w którym przyjdzie im żyć. Transport, obok oferty kulturalnej i atmosfery społecznej, jest jednym z najważniejszych czynników branych pod uwagę przy ocenach miast.

Działania na rzecz ograniczania i uspokajania ruchu samochodowego były i są prowadzone w dwóch głównych kierunkach: ograniczania prędkości pojazdów i zapewnienia wzajemnej koegzystencji różnych użytkowników dróg oraz w kierunku tworzenia wysokiej jakości przestrzeni miejskiej. Topp [17] zwraca uwagę na pewną ewolucję poglądów na uspokajanie ruchu. Wyróżnia on trzy podejścia do realizacji stref uspokojonego ruchu w Europie Zachodniej. W pierwszym z nich, dominującym w dwóch ostatnich dekadach XX w., dominowały kwestie związane z poprawą bezpieczeństwa. W tym czasie powstawały nie tylko pierwsze strefy uspokojonego ruchu na osiedlach mieszkaniowych, ale podejmowano się też prób implikacji ich w obszarach śródmiejskich czy nawet na trasach tranzytowych przechodzących przez centra miast i dzielnice mieszkaniowe. W drugim podejściu, dominującym od przełomu wieków, nacisk kładziony jest na design. Istota wysokiej jakości przestrzeni

Tab.1. Shared space a prawne formy uspokajania ruchu w Niemczech

	strefa ograniczonej prędkości	strefa zamieszkania	strefa ruchu pieszego	ulica rowerowa	shared space
ruch samochodowy	dopuszczony na ogólnych zasadach	dopuszczony, nie może jednak zakłócać ruchu pieszego	z zasady niedopuszczony – w praktyce dopuszczony czasem oznakowaniem; pojazdy nie mogą zakłócać ruchu pieszego – w razie potrzeby pojazdy muszą się zatrzymać i poczekać	z zasady niedopuszczony – w praktyce zazwyczaj dopuszczony oznakowaniem; pojazdy silnikowe nie mogą zakłócać ruchu rowerowego, nawet gdy odbywa się powoli – w razie potrzeby muszą zwolnić	wszyscy użytkownicy mają te same prawa – obowiązuje zasada pierwszeństwa z prawej
maksymalna prędkość pojazdów	30 km/h (też 20 lub 10 km/h)	prędkość pieszego (7 km/h)	prędkość pieszego (7 km/h)	30 km/h	jeśli nie zdefiniowano inaczej – 50 km/h
parkowanie	na ogólnych zasadach	tylko w wyznaczonych miejscach, dopuszcza się krótki postój poza wyznaczonymi miejscami w celu wy- i załadunku towarów oraz wsiadania i wysiadania osób	nie dopuszcza się (wyjątek osoby niepełnosprawne na miejscach przeznaczonych do wy- i załadunku towarów, tylko w wyznaczonych godzinach)	na zasadach ogólnych	na zasadach ogólnych – ograniczanie parkowania odbywa się przez design przestrzeni
ruch pieszy	na zasadach ogólnych – po chodnikach	pieszy ma pierwszeństwo na całej szerokości ulicy, jednak piesi nie mogą celowo utrudniać ruchu	pierwszeństwo nad pojazdami, na całej szerokości	na zasadach ogólnych – po chodnikach; istnieje możliwość dopuszczenia osób na wrotkach do korzystania z jezdni	wszyscy użytkownicy mają te same prawa – obowiązuje zasada pierwszeństwa z prawej
przejścia dla pieszych	z zasady nie wyznacza się, ale dopuszcza się ich realizację	nie wyznacza się wcale	nie dotyczy	z zasady nie wyznacza się, ale dopuszcza się ich realizację	z zasady nie wyznacza się, chyba, że rozstrzygnięcie procesu planowania jest inne
ruch rowerowy	dopuszczony na zasadach ogólnych – wyjątek: drogi rowerowe i pieszo-rowerowe nie są obligatoryjne	dopuszczony na ogólnych zasadach – wyjątek: drogi rowerowe i pieszo-rowerowe nie są obligatoryjne	z zasady niedopuszczony – w praktyce dopuszczony czasem oznakowaniem; pojazdy nie mogą zakłócać ruchu pieszego – w razie potrzeby pojazdy muszą się zatrzymać i poczekać	dopuszcza się jazdę na jezdni parami, które pojazdy silnikowe nie mogą zakłócać	wszyscy użytkownicy mają te same prawa – obowiązuje zasada pierwszeństwa z prawej

źródło: opracowanie własne na podstawie [1], [2], [3], [15] i [16].

ulicznej ma na celu poprawę warunków życia oraz zachęcenie mieszkańców „do wyjścia na ulicę” – do korzystania ze wszystkich dobrodziejstw przestrzeni publicznej. Choć nie da się zaprzeczyć, iż dobrze zaprojektowana przestrzeń uliczna wpływa pozytywnie na zachowania kierowców (por. [5]), to jednak nie jest najważniejszym celem działań. Jako trzecie podejście w zakresie uspokajania ruchu, które dominować ma w najbliższej przyszłości, Topp uważa oddziaływanie za pomocą kształtu przestrzeni na szeroko rozumianą kulturę mobilności: począwszy od zachowań na drodze, poprzez wybór środków lokomocji, skończywszy na zmianie preferencji odnośnie miejsc zamieszkania. Topp zauważa, iż w najbliższej przyszłości nastąpią zmiany prawne, które z stref „tempo 30” uczynią standard dla obszarów zabudowanych, a stosowanie stref zamieszkania będzie znacząco rozszerzone. W tym kontekście shared space wychodzi naprzeciw drugiego i trzeciego podejścia do uspokajania ruchu.

Prawne formy uspokajania ruchu w miastach

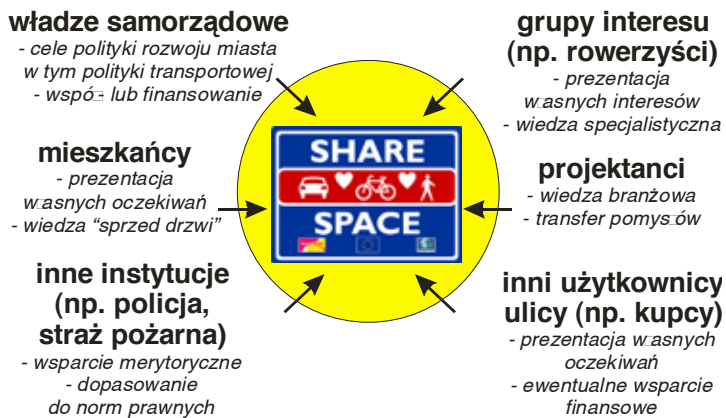
Zmiana filozofii planowania wiązała się zawsze ze zmianą instrumentów prawnych (por. [4]). W przepisach niemieckich sukcesywnie pojawiały się definicje stref ruchu pieszego, stref zamieszkania, stref ograniczonej prędkości (np. „tempo 30”) i ulic

rowerowych. Niemcy należą do pionierów w zakresie formalizacji tych sposobów uspokajania ruchu, choć większość rozwiązań stosowanych w Niemczech jest adaptacją rozwiązań pochodzących z zagranicy. Niewątpliwie można wyróżnić dwa kraje, które przodują w zakresie strefowego uspokajania ruchu: Holandię i Szwajcarię. O ile Królestwo Niderlandów wiedzie prym w tworzeniu i aplikacji nowych idei, to Konfederacja Szwajcarska jest liderem w dostosowywaniu przepisów do nowych rozwiązań na rzecz strefowego uspokajania ruchu. Na długo przed wprowadzeniem stref „tempo 30” do europejskiej praktyki planistycznej i prawodawstwa Szwajcaria posiadała strefy „tempo 40”. To na nich wzorowali się autorzy stref „tempo 30” w innych państwach. Jedyne pod wpływem badań naukowych nad bezpieczeństwem i płynnością ruchu została zmniejszona maksymalna prędkość do 30 km/h oraz rozszerzone zostały przywileje niezmotoryzowanych użytkowników dróg. Obecnie w samej Szwajcarii, jak i w większości państw Europy Zachodniej w praktyce nie stosuje się już strefowych ograniczeń prędkości do 40 km/h. Rozwijają się natomiast strefy z ograniczeniami do 20 km/h lub nawet w miejscach, gdzie występuje bardzo silny ruch pieszy (np. przy centrach przesiadkowych), do 10 km/h.

Najbardziej popularnym sposobem uspokajania ruchu w Niemczech są strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h, z

niemieckiego zwane jako strefy „tempo 30”. Pierwszą z nich, w ramach eksperymentu zrealizowano w liczącym blisko 32 tys. mieszkańców Buxtehude (Dolna Saksonia) w listopadzie 1983 r. [14]. Idea stref „tempo 30” bardzo szybko rozprzestrzeniła się w samych Niemczech i w całej Europie. Obecnie strefy ograniczonej prędkości obejmują znaczące obszary europejskich miast. W Berlinie w połowie 2010 r. było to 78% sieci ulicznej, we Wiedniu 53%, w Zurychu 75%. W niektórych miastach (np. w Monachium czy Strasburgu) podejmuje się próby wprowadzenia stref „tempo 30” jako generalnej zasady. Naprzeciw tym tendencjom wyszedł Parlament Europejski w rezolucji z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011–2020 (nr P7_TA/2011/0408) „zdecydowanie zalecił odpowiedzialnym organom wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na obszarach mieszkaniowych oraz na wszystkich drogach jednopasmowych na obszarach miejskich, które nie posiadają wydzielonego pasa dla rowerzystów, w celu lepszej ochrony słabszych uczestników ruchu”.

Niemieckie przepisy w strefach „tempo 30” ustalają jako generalną zasadę pierwszeństwo z prawej strony. Wyjątkiem są zastane, oznakowane skrzyżowania, w szczególności z sygnalizacją świetlną, choć przepisy sugerują likwidację sygnalizacji świetlnych, za wyjątkiem tych, które



1. Schemat przedstawiający filozofię shared space.
źródło: opracowanie własne

służą poprawie bezpieczeństwa pieszych. W strefach „tempo 30” został zniesiony obowiązek korzystania z dróg rowerowych lub dróg pieszo-rowerowych, niezależnie od istniejącego oznakowania. Obecne przepisy są jednak wynikiem ewolucji myślenia o uspokajaniu ruchu. Do 2001 r. możliwość tworzenia stref była uzależniona od zastosowania fizycznych ograniczeń prędkości, np. szykan oraz braku sygnalizacji świetlanych na danym obszarze. Wraz ze zniesieniem tej zasady, wprowadzono zasadę, że na obszarach zabudowanych należy liczyć się z faktem, że zjeżdżając z ulicy głównej można wjechać do strefy „tempo 30” (§ 39 Abs. 1a StVO [16]). Należy zwrócić uwagę na fakt, że w praktyce sama geometria skrzyżowania zazwyczaj ma akcentować granice strefy „tempo30” przy pomocy podniesionego szerokiego progu spowalniającego na przedłużeniu chodnika – przepis obowiązujący do 2001 r. stał się dobrą praktyką. Przepisy zakazują tworzenia stref „tempo 30” na ulicach tranzytowych, do których obligatoryjnie zaliczone zostały wszystkie drogi federalne, krajowe i powiatowe. Przepisy sugerują natomiast realizację stref o mniejszej prędkości („tempo 20” lub „tempo 10”) w śródmieściach miast – w miejscach, gdzie występuje intensywny ruch pieszy, a ulica pełni rolę przestrzeni publicznej (§ 45 Abs. 1c i 1d StVO [16]). Strefy „tempo 20” i „tempo 10” zyskały w prawie określenie „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich”, co można przetłumaczyć jako „obszary handlowe o uspokojonym ruchu”.

Najstarszą formą uspokajania ruchu są strefy zamieszkania, których idea pochodzi z Holandii (niderl. woonerf). Strefy zamieszkania były rozwijane w Niemczech wcześniej niż obszarowe ograniczenie prędkości – pierwsze eksperymentalne projekty realizowane były pod koniec lat siedemdziesiątych XX w. Strefy zamieszkania cechowały się także nieco inną filozofią – celem była nie tylko poprawa bezpieczeństwa ruchu czy ograniczenie uciążliwości związanych z ruchem samochodowym (np. hałas czy

zanieczyszczenie powietrza), ale przede wszystkim oddanie przestrzeni ludziom. Można więc postawić tezę, iż strefy zamieszkania stały się protoplastą filozofii shared space.

W prawodawstwie niemieckim strefy zamieszkania zostały zapisane w 1980 r. (na osiem lat przed Holandią). Idea stref zamieszkania szybko rozpowszechniła się również w innych państwach Europy Zachodniej. W niemieckich przepisach nazywane są jako obszar uspokojonego ruchu („verkehrsberuhigter Bereich”). Zwyczajowo używa się pojęcia „Spielstraße”, które oznacza „ulicę do zabaw (gier)”. Niemieckie prawodawstwo w strefach zamieszkania różni się od pozostałych przepisów europejskich przede wszystkim ograniczeniem prędkości do „tempa pieszego”, za które uważa się prędkość 7 km/h oraz dopuszczeniem krótkiego parkowania poza wyznaczonymi miejscami – tylko w celu wsiadania lub wysiadania pasażerów oraz załadunku i wyładunku towarów.

Przepisy prawne odnośnie stref zamieszkania też ulegały ewolucji. Pierwotnie strefy zamieszkania mogły być stosowane tylko na ulicach i obszarach (np. na placach), gdzie dominuje ich wykorzystanie jako przestrzeni związanej z pobytom osób, np. przestrzeni handlowej, spotkań, zabaw dzieci, miejsca wypoczynku, rekreacji czy korzystania z usług (por. [6] s. 333). Warunkiem koniecznym było, aby z ulicy nie korzystało więcej niż 100 pojazdów silnikowych na godzinę w obu kierunkach, w wyjątkowych sytuacjach dopuszczano natężenie ruchu dla obu kierunków wynoszące nie więcej niż 150 pojazdów silnikowych. Przestrzeń ulicy objęta strefą zamieszkania musiała być przejrzysta i przewidywalna. Ponadto organizacja ruchu musiała zapewniać eliminację funkcji tranzytowych. Przepisy wymagały, aby strefa została wyposażona w posadzkę urbanistyczną na jednym poziomie (bez różnicowania niwelacji poszczególnych części ulicy), urządzenia ruchu i „bramy wjazdowe” do strefy (np. w postaci przewężenia jezdni, wyniesienia

nawierzchni).

Wraz ze zmianami w prawie z 01.09.2009 r. [1] poszerzono stosowanie stref zamieszkania. Zniesiono szczegółowe warunki odnośnie wyposażenia w urządzenia bezpieczeństwa ruchu czy ograniczenia tranzytu za pomocą organizacji ruchu, natomiast posadzkę urbanistyczną w jednym poziomie stała się zaleceniem. Również zostały zliberalizowane wymagania odnośnie maksymalnej liczby pojazdów pozostawiając tylko samo sformułowanie mówiące o małej liczbie pojazdów. Liczba ta jest interpretowana w świetle Wytycznych Budowy Ulic Miejskich Niemieckiego Towarzystwa Naukowego Budowy Dróg i Transportu [12] na poziomie 400 pojazdów silnikowych dla obu kierunków w ciągu godziny. Rozporządzenie, w przeciwieństwie do stref ograniczonej prędkości, nie zabrania literalnie stosowania stref zamieszkania na ulicach tranzytowych. W strefach zamieszkania nie wolno stosować znaków drogowych za wyjątkiem wyznaczania miejsc parkingowych, które może odbywać się tylko za pomocą oznakowania poziomego lub różnic kolorystycznych tudzież materiałowych nawierzchni.

Ulice rowerowe stanowią rozwiązanie typowe dla Niemiec, choć sukcesy w ich wdrażaniu przyczyniły się i nadal przyczyniają się do włączania ich w systemy prawne innych państw. W niemieckich przepisach ulice rowerowe pojawiły się w 1997 r. Ich koncepcja zakłada, podobnie jak w przypadku stref ruchu pieszego, że jeśli oznakowanie nie wskazuje inaczej, z takich ulic mogą korzystać tylko rowerzyści (piesi korzystają z chodników na zasadach ogólnych). Na ulicach rowerowych obowiązuje wszystkie pojazdy, w tym rowerzystów, ograniczenie prędkości do 30 km/h. W przypadku dopuszczenia ruchu pojazdów mechanicznych, które odbywa się za pomocą specjalnych tabliczek uzupełniających znak strefy, kierowcy nie mogą utrudniać poruszania się rowerem, a gdy to konieczne, muszą zwalniać do takiej prędkości z jaką poruszają się rowerzyści, nawet jeśli jest to zdecydowanie poniżej 30 km/h. Rowerzyści mają prawo poruszać się obok siebie. Niemieckie przepisy ograniczają stosowanie ulic rowerowych jedynie do tych ulic, gdzie występuje znaczący udział ruchu rowerowego w strukturze pojazdów lub gdzie oczekuje się intensywnego ruchu rowerowego. Podobnie jak w przypadku stref zamieszkania, przepisy nie zabraniają stosowania ulic rowerowych na drogach tranzytowych, w tym na drogach federalnych, krajowych i powiatowych.

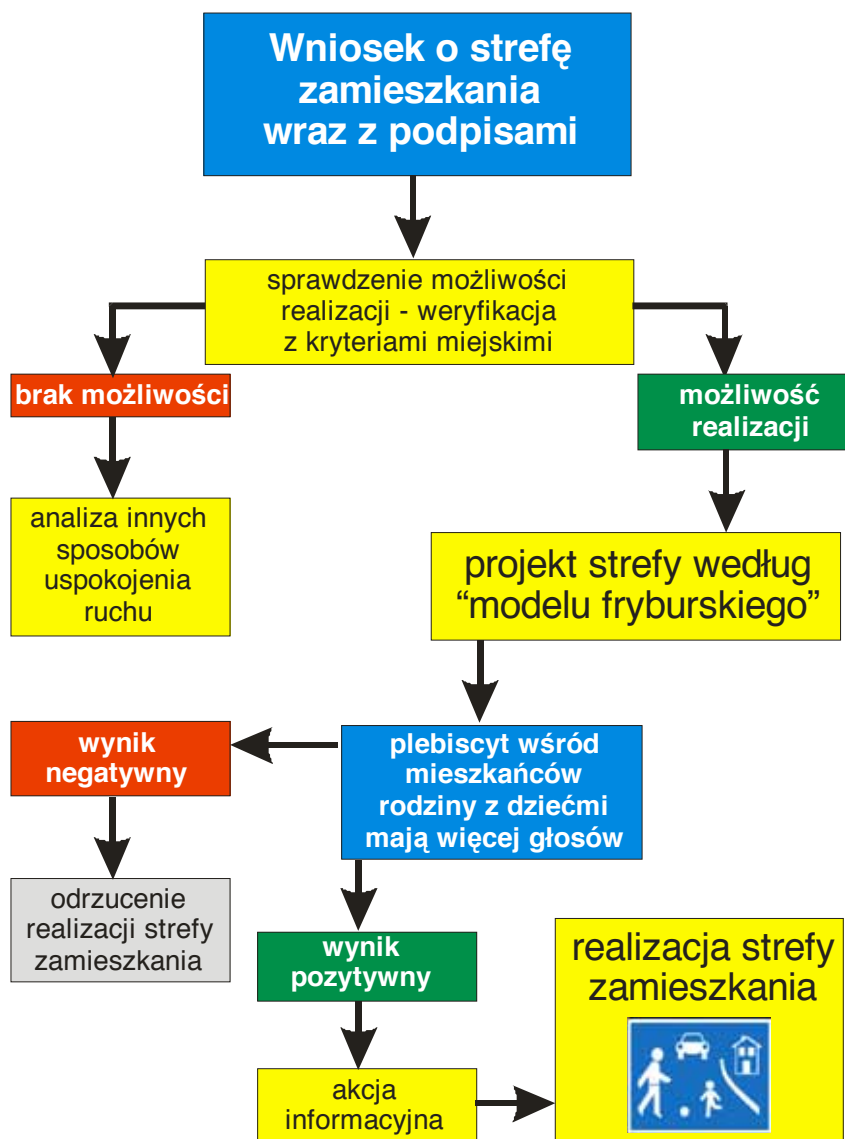
Ostatnim elementem strefowego uspokajania ruchu są strefy ruchu piesze-

go, które z definicji powinny służyć tylko pieszym, jednak w ostatnich latach coraz częściej dopuszcza się na nich ruch pojazdów, zwłaszcza rowerów i komunikacji miejskiej. Choć za pierwszą oficjalną strefę ruchu pieszego uważa się powstałą w 1927 r. strefę przy Limbecker Straße w Essen [9], to jednak w historii powojennej pierwszą ulicą ruchu pieszego została Treppenstraße w Kassel, którą oddano do użytku w listopadzie 1953. Stało się to parę miesięcy po tym, jak ukończono realizację strefy ruchu pieszego na ulicy Lijnbaan w Rotterdamie. Przekształcanie głównych ulic handlowych w strefy ruchu pieszego stało się wręcz wyróżnikiem miast niemieckich – stanowiły oś rozwoju dzielnic handlowych miasta. Strefy wpisywały się w modernistyczną wizję miasta, w którym wszystkie aktywności są od siebie oddzielone. Wokół stref rozbudowywane były liczne wielopoziomowe parkingi i systemy dróg prowadzących do nich. W efekcie następowała fragmentaryzacja śródmieścia na przestrzenie przyjazne człowiekowi i przestrzenie niskiej jakości, w których dominował ruch samochodowy. To właśnie krytyka tego faktu doprowadziła do poszukiwania takich form wykorzystania przestrzeni, które służyłyby wszystkim użytkownikom ulicy, nie dzieląc jednocześnie przestrzeni śródmieścia.

Zestawienie wszystkich czterech form strefowego uspokajania ruchu wraz z porównaniem idei shared space prezentuje tabela 1.

Shared space jako filozofia planowania

Najczęstszym skojarzeniem, jakie wywołuje termin „shared space”, jest przestrzeń uliczna pozbawiona jakichkolwiek znaków drogowych, a nawet podziału na część dla pieszych, rowerzystów i pozostałych pojazdów. Skojarzenie to ma swoje uzasadnienie, gdyż Tim Pharoah – brytyjski planista i jeden z propagatorów humanizacji przestrzeni ulicznych – używał tego określenia wobec ulic, na których dąży się do likwidacji podziału przestrzeni pomiędzy poszczególnych użytkowników. W rzeczywistości – choć jest to jeden z najczęstszych efektów shared space, to jednak nie jest on tożsamy z tym pojęciem. Shared space nie jest ani zdefiniowaną przepisami lub normami technicznymi formą uspokajania ruchu, ani sposobem aranżacji przestrzeni ulicznej. Shared space jest filozofią planowania infrastruktury drogowej. Podstawową zasadą jest fakt, iż wszyscy uczestnicy procesu planowania uczestniczą w nim na równych zasadach – przy okrągłym stole. Dążenie do likwidacji podziału przestrzeni pomiędzy różne grupy użytkowników ulicy, poprawa bezpieczeństwa ruchu czy estetyki przestrzeni publicznej traktowane



2. Schemat postępowania na rzecz realizacji strefy zamieszkania. Kolorem niebieskim zaznaczone zostały etapy, w których uczestniczą mieszkańcy, kolorem żółtym działania leżące po stronie władz miejskich.

źródło: opracowanie własne na podstawie Urzędu Miasta we Fryburgu Bryzgowijskim

są jako kierunki, w których ten proces ma zmierzać; nie są jednak jego warunkami koniecznymi do jego zaistnienia.

Proces planowania oparty na filozofii shared space jest otwarty dla wszystkich zainteresowanych. Wyróżnić jednak można sześć zasadniczych grup uczestniczących w tym procesie (rys. 1). Pierwszą z nich są władze samorządowe właściwego szczebla, zarówno w kontekście lokalizacji (władze gminy, dzielnic), jak i bycia gestorem drogi, jeśli ona nie znajduje się w zarządzie gminy. Choć władze municypalne pełnią szczególną rolę – są moderatorem dyskusji, finansują projektantów, a później realizację projektu – to jednak ich głos ma taką samą moc, jak pozostałych użytkowników. Samorząd przystępując więc do projektu musi mieć świadomość, iż godzi się zrezygnować z części swojego władztwa i zaaprobować przyjęte rozwiązanie. W procesie planistycz-

nym władze samorządowe prezentują założenia polityki transportowej oraz możliwości finansowe realizacji projektu.

Drugą grupą są mieszkańcy obszaru, który jest objęty procesem planistycznym. Najważniejszą rolą mieszkańców jest przedstawianie wizji własnej ulicy oraz dzielenie się wiedzą „sprzed drzwi”. Mieszkańcy mają zazwyczaj zdecydowanie większą wiedzę o problemach niż przedstawiciele administracji publicznej czy projektanci. Są to często sprawy trudno mierzalne (łamanie przepisów, ocena estetyki miejsca), jak i niemierzalne (np. poczucie bezpieczeństwa). Wbrew pozorom owe imponderabilia są często czynnikiem decydującym o sukcesie całego przedsięwzięcia.

Mieszkańcy pozostałych części miasta zaliczani są do tzw. grup interesów. Ich spojrzenie jest odmienne – zazwyczaj mniej obciążone ładunkiem emocjonalnym – a



3. Przejście klasycznej ulicy w shared space w Bohmte nie jest oznaczone żadnymi znakami. Białe pasy to prowadnice dla osób z dysfunkcją wzroku.
fot. Michał Beim



4. Najnowsza (powstała w połowie 2011 r.) strefa shared space w Nieder-Erlenbach doczekała się specjalnego oznakowania pionowego „Gemeinschaftsstraße” i wjazdów za pomocą charakterystycznej szachownicy.
fot. Michał Beim

postulaty są nastawione na realizację własnych interesów w tej przestrzeni. Może to być przykładowo, traktowanie ulicy jako drogi tranzytowej, wykorzystanie miejsc parkingowych jako nieoficjalnego parkingu „Park&Ride” itp. Spośród różnych grup interesów na szczególne wyróżnienie zasługują przedstawiciele środowisk osób niepełnosprawnych oraz rowerzystów. Są to osoby, które poza prezentacją oczekiwań, wnoszą do dyskusji fachową wiedzę – zarówno teoretyczną, jak i praktyczną. Do grup interesów zalicza się też organizatorów transportu publicznego i przewoźników.

Bardzo ważną grupą są pozostali użytkownicy danego obszaru: przedstawiciele

środowisk kupieckich, właściciele i najemcy powierzchni biurowych czy właściciele przedsiębiorstw. Jest to grupa mająca nie tylko swoje sprecyzowane oczekiwania, ale również mogąca wesprzeć finansowo realizację przyjętego wariantu działań.

Projektanci w całym procesie tworzenia obszarów shared space podejmują się nietypowej roli. Nie są oni tymi, którzy – wraz ze zleceniodawcą - narzucają swoją wizję rozwiązań, ale są oni taką samą stroną procesu decyzyjnego, jak pozostali uczestnicy. W czasie samego procesu ich rola ograniczona jest do kwestii związanych z transferem doświadczeń ze wcześniejszych projektów oraz dzieleniem się

szczegółową wiedzą techniczną z zakresu budownictwa, inżynierii ruchu czy zasad kształtowania przyjaznych człowiekowi przestrzeni publicznych. W związku z tym faktem, do udziału w procesie planistycznym zaprasza się nie tylko drogowców, ale również architektów, urbanistów, specjalistów od kształtowania zieleni czy socjologów.

Rola instytucji publicznych, takich jak straż pożarna, inspekcje sanitarne itp. sprowadza się przede wszystkim do zabezpieczania realizacji przepisów branżowych. Ich obecność podczas całego procesu pozwala uniknąć błędów podczas wcześniejszych etapów tworzenia, a przez konieczności ponownego rozpatrywania ustalonych już wcześniej rozwiązań.

Rozpoczęcie procedury planistycznej shared space odbywa się zawsze za zgodą władz samorządowych, jednak z inicjatywą wyjść może każdy. Proces negocjacji zwykle jest bardzo trudny, gdyż każda ze stron ma nie tylko inne interesy, ale również używa innego aparatu pojęciowego w ich przedstawianiu. Istotnym elementem procesu jest więc wzajemne poznawanie się stron. Cały proces kończy się uzyskaniem konsensusu wokół wypracowanego projektu. Należy podkreślić, iż pojęcie „konsensus” rozumiane jest jako coś więcej niż „kompromis”. Służy wypracowaniu nowej jakości, która będzie wychodzić naprzeciw postulatam wszystkich stron. Konsensus nie jest więc prostym arytmetycznym kompromisem, w którym każda ze stron uzyskuje zaspokojenie stosownej części swoich postulatów. Dopiero po uzyskaniu konsensusu przygotowuje się projekt techniczny i po jego weryfikacji przez wszystkie strony, której dokonuje się już tylko pod względem uwzględnienia przyjętych ustaleń, następuje realizacja.

Od strony technicznej shared space może objawiać się w bardzo różny sposób. W skrajnych przypadkach może polegać nawet na pozostawieniu status quo. W praktyce najczęściej ewoluje ku celom pośrednim – redukcji znaków drogowych oraz podnoszeniu jakości przestrzeni. Może być więc realizowana poprzez konwencjonalne sposoby uspokajania ruchu (np. strefy „tempo 30”, strefy zamieszkania) czy poprzez ulice pozbawione znaków drogowych (tzw. naked streets) po przetrzeźnięciu pozbawioną jakichkolwiek podziałów.

Inne formy partycypacji społecznej

Konsultacje społeczne dostarczają władzom miast niemieckich znaczącej wiedzy o problemach dotyczących mieszkańców, a także są rezerwuarem wielu pomysłów na usprawnienie funkcjonowania miasta.

Choć znacząca większość miast niemieckich odnosi się z rezerwą do realizacji „klasycznych shared space”, rozumianych jako przestrzeń współdzielona na całej przestrzeni ulicznej, to niejednokrotnie odwołuje się do konsultacji społecznych przy realizacji stref uspokojonego ruchu.

Fryburg Bryzgowijski (niem. Freiburg im Breisgau) należy do miast będących w awangardzie działań na rzecz zrównoważonego rozwoju. Nie dziwi więc fakt, iż procedura uczestnictwa społecznego w działaniach na rzecz uspokajania ruchu doczekała się formalizacji. Co więcej, działania na rzecz uspokajania ruchu inicjowane są na wniosek zainteresowanych mieszkańców. Wprawdzie procedura nie przewiduje, jak ma to miejsce przy shared space, możliwości realizacji dowolnego przedsięwzięcia na rzecz uspokojenia ruchu, a właściwie ogranicza się do wyboru pomiędzy strefą zamieszkania, a strefą „tempo 30” lub klasycznym, nieobszarowym ograniczeniem prędkości.

Fryburska procedura partycypacji społecznej w uspokajaniu ruchu składa się z kilku etapów działań (rys. 2). Pierwszym z nich jest inicjacja procesu polegająca na zebraniu przez grupę inicjatywną podpisów mieszkańców ulic, które miałyby być objęte uspokojeniem ruchu, pod wnioskiem o realizację strefy zamieszkania. Formularz wniosku jest ustandaryzowany i zamieszczony w Internecie na urzędowych stronach władz miejskich. Składa się on z prostego opisu zasad obowiązujących w strefie zamieszkania (wszystkie pojazdy poruszają się tempem pieszego, piesi mogą przechodzić w dowolnym miejscu, co przekłada się na brak przejść dla pieszych, dzieci mogą się bawić na ulicy, parkowanie tylko w wyznaczonych miejscach) oraz miejsca na składanie podpisów. Celem wprowadzenia do formularza zwięzłego opisu zasad panujących w strefach zamieszkania jest uniknięcie ewentualnych kontrowersji wynikających z konsekwencji wprowadzenia strefy, w szczególności w zakresie parkowania. Wniosek nie jest zobowiązujący, ani miasta do realizacji strefy zamieszkania, ani mieszkańców do ostatecznego poparcia tego rozwiązania.

Miasto na podstawie wniosku opatrzonego podpisami przystępuje do kolejnego etapu: sprawdza możliwości realizacyjne strefy. Jeśli nie istnieją przeciwwskazania wobec realizacji postulatu, miasto przystępuje następnie do przygotowania projektu strefy zamieszkania. W sytuacji, gdy nie możliwe jest objęcie postulowanego obszaru strefą zamieszkania, miasto proponuje ewentualne inne rozwiązania problemu, np. realizację strefy „tempo 30” i ten projekt również przedstawia mieszkańcom.



5. „StadtLounge” - strefa zamieszkania na tyłach Banku Raiffeisen w St. Gallen (Szwajcaria)
fot. Michał Beim



6. Strefa zamieszkania we Frankfurcie nad Menem wzorująca się na doświadczeniach St. Gallen została utworzona w ramach projektu badawczo-realizacyjnego Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt).
fot. Michał Beim

Projekt strefy zamieszkania sporządza się wg „modelu fryburskiego”. Stanowi on wzorzec oznakowania, na który składają się: znaki pionowe strefy zamieszkania, poziome malowanie linii poprzecznych do osi jezdni zwieńczonych piktogramem przedstawiającym znak wjazdu do strefy zamieszkania, przewężenie jezdni za pomocą szerokich betonowych pachółków pokrytych folią odbłaskową, które usadowione są w miejscu wjazdu do strefy, oraz z jej wyposażenia w wyznaczone miejsca parkingowe. Ewentualnie na terenie strefy zamieszkania realizuje się zmiany przeznaczenia fragmentów przestrzeni ulicznej na cele niezwią-

zane z transportem (np. place zabaw dla dzieci).

W kolejnym etapie projekt poddawany jest plebiscytowi wśród mieszkańców ulicy. Mieszkańcy otrzymują karty do głosowania, które muszą oddać w urzędzie miasta, oraz projekt do wglądu. Głosowanie nie jest anonimowe, jednak dzięki temu można wdrażać elementy polityki prorodzinnej przywilejując w głosowaniu rodziny posiadające dzieci. Sytuacja taka sprzyja generalnie realizacji uspokojenia ruchu, gdyż zazwyczaj mieszkańcy argumentują realizację strefy poprawą bezpieczeństwa najmłodszych. W praktyce, główną obawą przed wdrożeniem strefy zamieszkania



7. Fragment śródmieścia Baden-Baden przekształcony został w strefę zamieszkania, w której odbywa się intensywny ruch autobusowy.
fot. Michał Beim



8. Wjazd do strefy zamieszkania przy Landfermannstraße w Duisburgu. Również komunikacja miejska pokonuje ten odcinek w tempie pieszego.
fot. Michał Beim

jest redukcja liczby miejsc parkingowych. Po pozytywnych opiniach mieszkańców następuje akcja informacyjna, a następnie wdrożenie strefy uspokojonego ruchu.

Należy podkreślić, że coraz więcej miast zastanawia się nad powieleniem fryburskiego wzorca udziału społecznego w uspokajaniu ruchu. Wynika to z faktu wzrostu zainteresowania mieszkańców tym narzędziem kształtowania postaw transportowych. O popularności tego faktu świadczą społeczne i polityczne inicjatywy na rzecz objęcia całych miast (z wyłączeniem ulic tranzytowych) strefami „tempo 30”, jakie mają miejsce nawet w największych niemieckich metropoliach

np. w Berlinie czy Monachium. W Kilonii realizacja ulic rowerowych nabrała przyspieszenia, gdyż w kilku przypadkach inicjatywa wyszła od samych mieszkańców, a nie od organizacji rowerowych czy władz municipalnych.

Należy nadmienić, że władze miejskie prowadzą też inne – eksperymentalne działania na rzecz poszerzenia grup społecznych uczestniczących w procesie działań na rzecz uspokojenia ruchu lub kształtowania przestrzeni ulicznej. Przykładem może być aktywizacja środowisk kobiecych w procesie planowania, która miała miejsce we Fryburgu Bryzgowijskim w ramach europejskiego projektu „Gender

Alp!”. Choć eksperyment nie wniósł za wiele do kształtowania samej przestrzeni, to jednak poszerzył społeczną świadomość procesów planistycznych i pozwolił na rozszerzenie konsensusu na szersze kręgi społeczne, zwłaszcza te, które dotychczas nie były aktywne.

Niemieckie doświadczenia w zakresie shared space

W Niemczech najsłynniejszym miastem posiadającym shared space jest liczące blisko 13 tys. mieszkańców dolnosaksońskie Bohmte. Przestrzeń współdzielona obejmuje centralny fragment miasta i obejmuje drogę krajową (będącą w gestii kraju związkowego) L81 oraz przyległe do niej ulice (rys. 3). Shared space została oddana do użytku w połowie 2008 r., a jej realizacja odbywała się w ramach programu InterReg – w ramach działania North Sea Region Programme współfinansowanego przez Wspólnotę Europejską. Koszt projektu wyniósł 2,1 mln EUR. Dofinansowanie unijne wynosiło ok. ¼ kosztów. Dofinansowanie władz federalnych ok. 1/5, a wkład gminy blisko połowę. Resztę pieniędzy dołożyły władze powiatowe oraz sponsorzy prywatni.

Przy ul. Bremer Straße leżącej w ciągu drogi krajowej L81 zlokalizowane są najważniejsze instytucje publiczne miasta oraz usługowe. Powodowało to duże natężenie ruchu pieszego i rowerowego. Natężenie pojazdów również było wysokie i wynosiło w momencie przystąpienia do projektu wynosiło 12 600 pojazdów silnikowych dziennie, w tym udział pojazdów ciężkich wynosił 7,9%. Skrzyżowanie przed przebudową było wyposażone w sygnalizację świetlną sterującą ruch pojazdów i pieszych. Przebudowa nie wpłynęła znacząco na liczbę pojazdów silnikowych, ani na liczbę niezmotoryzowanych użytkowników dróg. Wynika to z dwóch faktów: silnego uzależnienia natężenia ruchu od faktu lokalizacji przy drodze krajowej i stosunkowo niewielkiego potencjału ludnościowego miejscowości, który przekładałby się np. na wzrost liczby kupujących w sklepach położonych przy shared space. Niemniej, osiągnięto znaczącą poprawę estetyki przestrzeni oraz komfortu poruszania się niezmotoryzowanych użytkowników dróg.

W ramach prac projektowych przedstawiono cztery warianty przebudowy, spośród których wybrano ostatecznie ten, w którym najważniejsze skrzyżowanie urządzone zostało na kształt ronda, a część przeznaczoną głównie do poruszania się samochodów od części przeznaczonej głównie dla pieszych oddzielają rowki odwadniające ulicę. Przestrzeń wyposażono też w prowadnice dla osób z dysfunkcją wzroku. Wjazd do strefy nie jest poprzedzony bezpośrednio żadnymi znakami drogowymi. Kilkadziesiąt metrów

przed wjazdem do strefy ustawione zostały jedynie tabliczki odwołujące pierwszeństwo na drodze krajowej. Zostały one uzupełnione o tabliczkę z informacją o tym, że następuje zmiana pierwszeństwa. W samej strefie jedyne znaki są znaki kierunkowe szlaków rowerowych. W strefie obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h, wynikające z faktu zlokalizowania jej w obszarze zabudowanym. Na obszarze strefy obowiązuje zasada pierwszeństwa z prawej strony. Nie ma wyznaczonych kierunków poruszania się wokół placu. Znaczna część kierowców porusza się, jak wokół ronda, jednak zdarzają się tacy, którzy poruszają się „pod prąd”. Oba sposoby są dopuszczalne. Powoduje to jednak dezorientację części kierowców. Dezorientację kierowców powodują też prowadnice dla osób niepełnosprawnych, które interpretowane są czasem jako malowanie wyznaczające miejsca parkingowe. Pojazdy wówczas wadnie utrudniają poruszanie się pieszych, zwłaszcza z dysfunkcją wzroku.

Strefa wyposażona jest w obiekty małej architektury. Należą do nich elementy poprawiające estetykę (gazony, drzewa), jak i elementy poprawiające warunki niezmotywowanych użytkowników dróg (ławki, stojaki rowerowe).

Licząca blisko 4 600 mieszkańców dzielnica Frankfurtu nad Menem Nieder-Erlenbach uruchomiła swoją strefę shared space w listopadzie 2009 r. (rys. 4). Decyzja o przystąpieniu do projektu zapadła na posiedzeniu rady dzielnicy w kwietniu 2007 r. Władze dzielnicy przystąpiły w pierw do poszukiwania projektu unijnego na rzecz shared space, w którym mogłyby uczestniczyć i który wspieraby merytorycznie i finansowo realizację shared space. W związku z faktem, iż projekt InnerReg poświęcony shared space dobiegał wówczas końca, władze dzielnicy zmuszone były przeprowadzić działania samemu.

W przeciwieństwie do Bohmte we frankfurckiej strefie obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h, wynikające z faktu, iż shared space został zrealizowany wewnątrz obszaru położonego w strefie „tempo 30”. Różni się też oznaczenie wjazdu do strefy. Zastosowano zarówno nietypowe oznakowanie poziome (szachownicę) oraz nowatorskie oznakowanie pionowe (znak „Gemeinschaftsstraße”), które nie ma odniesienia w niemieckich przepisach. Choć generalnie usunięto oznakowanie poziome wewnątrz strefy shared space i obowiązuje zasada pierwszeństwa z prawej strony, to jednak na najbardziej niebezpiecznym z powodu ograniczonej widoczności skrzyżowaniu pozostawiono oznakowanie regulujące pierwszeństwo. Pozostawione zostały również znaki przystanków autobusowych, gdyż przez strefę przebiega jedna z linii komunikacji miejskiej Frankfurtu.

Na obszarze shared space nie zdecy-



9. Plac dworcowy w Kaiserslautern stanowi w kluczowym fragmencie strefę ruchu pieszego, na której dopuszczony jest ruch komunikacji miejskiej, taksówek i rowerów, a w godzinach od 19:00 do 11:00 również dostaw.
 fot. Michał Beim



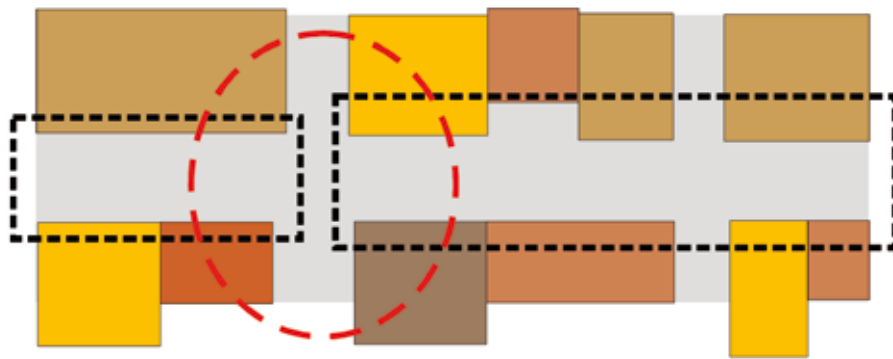
10. Ulica rowerowa w Karlsruhe posiada specjalny design – gorsza nawierzchnia po bokach (kostka brukowa) ma zniechęcać rowerzystów do ustępowania pierwszeństwa samochodom.
 fot. Michał Beim

dowano się zastosować elementów małej architektury poprawiających estetykę ulicy i przyczyniających się do poprawy bezpieczeństwa ruchu. Pozostawione zostały drzewa i krzewy wyznaczające miejsca parkingowe w pobliżu kościoła. W niektórych miejscach zastosowano natomiast urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci słupków chroniących pieszych oraz luster poprawiających widoczność na skrzyżowaniach i niebezpiecznych zakrętach.

Największe kontrowersje wzbudza sprawa widoczności w strefie. Ze względu na fakt lokalizacji shared space na obszarze historycznego centrum dawnej wsi, ulice

są bardzo wąskie, a pojazdy muszą skręcać na łukach o bardzo małych promieniach. Właśnie ten fakt był jedną z przesłanek stworzenia „Gemeinschaftsstraße” na tym obszarze. Pierwsze obserwacje i analizy pokazują, że kierowcy rzeczywiście jeżdżą ostrożniej. Na razie jednak trudno o kompleksową ocenę realizacji strefy. Kolejnym problemem – dotyczącym zwłaszcza dla rowerzystów i osoby poruszające się na wózkach z balkonikami – jest dużo niższa jakość nawierzchni strefy. Zastosowano w niej betonową kostkę brukową, która jest stylizowana na kamienie.

Idea shared space w Nieder-Erlenbach cieszy się dużym odzewem mieszkańców



11. Procedura realizacji stref uspokojonego ruchu: analiza struktur urbanistycznych
źródło: opracowanie własne na podstawie [2]



12. Procedura realizacji stref uspokojonego ruchu: analiza funkcjonalna ulicy

i lokalnych polityków. Z jednej strony niektórzy mieszkańcy proponują jej rozszerzenie na kolejne ulice, z drugiej strony coraz częściej pojawiają się głosy krytyczne wobec shared space. Przeciwnicy tej formy organizacji ruchu podnoszą argument, iż przestrzeń współdzieloną zdominowały samochody, a zasada pierwszeństwa z prawej strony została zastąpiona „zasadą pierwszeństwa silniejszego”. Problemem stało się wymuszanie pierwszeństwa na niezmotywowanych użytkownikach dróg oraz parkowanie w miejscach utrudniających ruch pieszych i pojazdów. Władze dzielnicowe planują jeszcze w 2011 r. organizację warsztatów dla mieszkańców, które byłyby poświęcone planowaniu i korzystaniu ze stref shared space.

Szwajcarski wzorzec – nie zawsze klasyczne shared space

Wiosną 2005 r. wraz z oddaniem nowego budynku Banku Raiffeisen w St. Gallen przy Schreiner Street podjęto decyzję o ogłoszeniu konkursu na wystrój przestrzeni ulicznych przylegających do no-

wej siedziby banku. Celem projektu miało być nie tylko dopełnienie obrazu dzielnicy – uzupełnienie nowoczesnego kompleksu budynków o atrakcyjne otoczenie – ale również stworzenie tożsamości nowej dzielnicy i integracja z tkanką miejską. W zamierzeniu inwestora miał powstać salon miasta. Stąd też nowo przebudowane ulice nazwano właśnie „StadtLounge”. Zwycięski projekt został opracowany przez dwóch architektów Pipilottiego Rista i Carlosa Martinezę. Po wyborze przez jury projekt został zatwierdzony przez zarząd Banku Raiffeisen oraz władze St. Gallen.

„StadtLounge” choć stanowi wysoce innowacyjny i oryginalny wkład w debatę o przestrzeni publicznej oraz o uspokajaniu ruchu, de iure jest strefą zamieszkania (rys. 5). Cechą wyróżniającą projekt jest czerwona posadzka urbanistyczna z materiału przypominającego tartan, obiektu małej architektury oraz nietypowy sposób wyznaczania miejsc parkingowych za pomocą malowideł. Ponadto cały obszar podzielono na postery funkcjonalne przestrzeni publicznej, które nazwano „Cafe”, „Relax-Lounge” i „Business-Lounge”. Realizacja projektu wywołała szeroki odzew na świecie, a oświetlenie „StadtLounge” zostało wyróżnione w 2008 r. tytułem „City-People-Light Award”.

zacja projektu wywołała szeroki odzew na świecie, a oświetlenie „StadtLounge” zostało wyróżnione w 2008 r. tytułem „City-People-Light Award”.

Szwajcarski eksperyment z St. Gallen znalazł naśladowców w Niemczech. W 2008 r. w ramach eksperymentu w dzielnicy Nordend-Quartier należącej do Frankfurtu nad Menem wykonano pierwszą w Niemczech strefę zamieszkania według wzorca szwajcarskiego (rys. 6). W strefie nie tylko zastosowanie charakterystyczne dla St. Gallen elementy: czerwona posadzka, charakterystyczne malowanie w celu wyznaczenia miejsc postojowych oraz miejsc dla osób niepełnosprawnych, ale również nazwano ją używając przewidzianego szwajcarskim prawem terminu dla stref zamieszkania „Begegnungszone” (pol. „strefa spotkań”), a nie korzystano z przewidzianego niemieckimi przepisami określenia „Spielstraße” (pol. „ulica dla gier”) [7]. Należy nadmienić, że nie uzyskano zgody na zastosowanie szwajcarskiego oznakowania strefy, a przez to na podniesienie maksymalnej prędkości pojazdów z 7 km/h do 20 km/h. Właśnie w najbardziej restrykcyjnym w Europie ograniczeniu prędkości w strefach zamieszkania, jakie ma miejsce w Niemczech, upatruje się stosunkowo małej popularności tej formy uspokojenia ruchu. Różnic pomiędzy strefą we Frankfurcie i w St. Gallen jest jeszcze więcej – np. czerwona posadzka jest tylko na fragmentach jezdni, a nie na całym obszarze; zachowano podział na jezdnię i chodniki, zastosowano mniej elementów małej architektury – to jednak projekt wywołał duże zainteresowanie w całych Niemczech, poruszając na nowo dyskusję nad kształtem stref zamieszkania.

Wartym podkreślenia jest fakt, że strefa zamieszkania na wzór szwajcarski w Nordend-Quartier wykonana została w ramach projektu badawczo-wdrożeniowego na rzecz modelowych rozwiązań w zakresie mieszkalnictwa i budowy miast (niem. das Modellprojekt des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus - ExWoSt). Projekt ten, choć przeznaczony jest z zasady na rzecz poprawy planowania przestrzennego i gospodarki mieszkaniowej w miastach niemieckich, coraz częściej wspiera działania na rzecz uspokojenia ruchu oraz na rzecz kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych.

Strefa zamieszkania przestrzenią współdzieloną

Mimo przykładów z Bohmte i Nieder-Erlenbach, nie da się ukryć, że w przywiązanych do ścisłych uregulowań prawnych Niemczech eksperymentalne strefy pozbawione znaków nie cieszą się dużą popu-

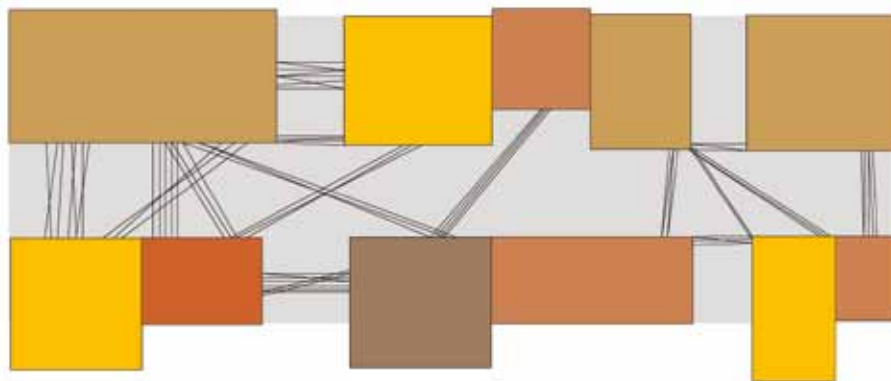
larnością. Na znaczeniu zyskuje natomiast realizacja stref zamieszkania. Można je spotkać w bardzo wielu miastach – zarówno na przedmieściach, gdzie pierwotnie znajdowały zastosowanie, jak i w centrach miast. Ich realizacja w obszarach śródmiej-skich traktowana jest jako godzenie intere-su pieszych z interesem rowerzystów i kierowców, w miejscach, gdzie ruchu koło-wego nie można wyeliminować.

Jako strefy zamieszkania oznacza się przy-kładowo ulice poprzeczne do stref ruchu pieszego na przecięciu ze strefami ruchu pieszego, przedłużenia tychże stref (stop-niowe pozbawienie przywilejów pieszych) oraz w sytuacjach, gdzie mimo ograniczenia wjazdu niektórych grup pojazdów, nadal występuje stosunkowo duże natężenie ru-chu.

Cechą decydującą o realizacji stref za-mieszkania, a nie stref „tempo 20” czy „tempo 10” jest przede wszystkim chęć stworzenia nowej - jednolitej posadzki urbanistycznej na danym obszarze przy jednoczesnym utrzymaniu ruchu, choćby niektórych grup pojazdów. Przykładem takiej realizacji może być śródmieście Baden-Baden, w którym przez jeden z głównych placów (Sophien-straße) przeprowadzone zostały liczne linie autobusowe (por. rys. 7).

W ostatnich latach najbardziej znanym przykładem uspokojenia ruchu za pomocą strefy zamieszkania stał się plac przed operą w Duisburgu. Ulica Landfermannstraße, która posiada po dwa pasy ruchu dla samocho-dów w każdym kierunku oraz po jednym pa-sie ruchu dla pojazdów skręcających w lewo (na wysokości opery) została objęta na od-cinku około 100 m strefą zamieszkania. Poza ustawieniem stosownych znaków drogo-wych, dokonano zawężenia jezdni do jedne-go, ponadnormatywnie szerokiego pasa ru-chu dla każdego kierunku tak, że samochód może poruszać się obok roweru. Zmieniono posadzkę urbanistyczną na całej szerokości ulicy, stosując na całej ulicy ozdobną kostkę kamienną o wysokim stopniu równości (rys. 8). Została ona położona w miejscu asfaltu (będącego na jezdni) i kostki betonowej położonej na chodnikach. Optycznie ulica i chodnik uzyskały wspólny wizerunek, choć pozostawiono podział na część dla pojaz-dów i część dla pieszych, który wydzielały krawężniki wysokie na ok. 2 cm.

Dojazdowe fragmenty Landfermann-straße zostały poddane niewielkiej przebu-dowie: z jezdni, kosztem miejsc parkingo-wych, wydzielono dwa pasy rowerowe, po jednym dla każdego kierunku ruchu. Pasy rowerowe kończą się przed wjazdem do strefy i zaczynają się po wyjeździe z niej, a na pasach ruchu dla samochodów zasto-sowano oznakowanie informujące, iż dla każdego z kierunków następuje zwężenie z dwóch do jednego pasa ruchu.



13. Procedura realizacji stref uspokojonego ruchu: relacje piesze przekraczający istniejące jezdnie
 źródło: opracowanie własne na podstawie [2]



14. Procedura realizacji stref uspokojonego ruchu: ruch pieszy na istniejących chodnikach
 źródło: opracowanie własne

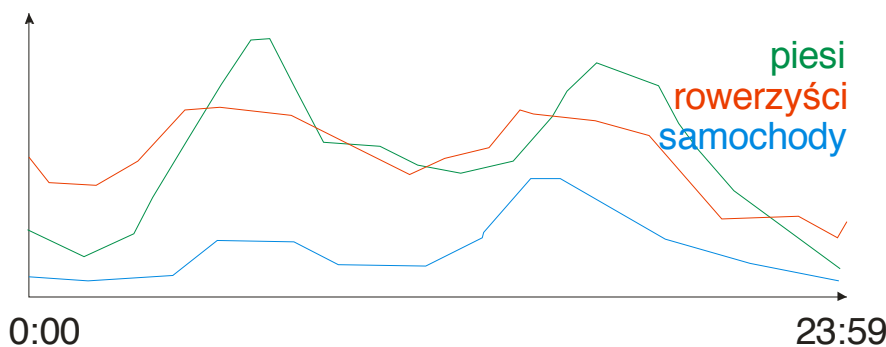
Choć od realizacji strefy upłynęło nie-wiele czasu, to wyniki są bardzo zachęcają-ce. Prawie wszystkie samochody przestrze-gają ograniczenia prędkości, choć nie jest to prędkość pieszego (definiowana jako 7 km/h), ale średnio prędkość nieco powyżej 10 km/h. Ruch pieszy w poprzek jezdni odbywa się bez zakłóceń. Wstępne obserwacje pozwoliły na postawienie tezy, iż piesi i rowerzyści są najbardziej świadomymi swoich praw użytkownikami strefy.

Stworzenie strefy zamieszkania na placu przed operą było ważnym wyzwaniem politycznym – w świetle wówczas obowiązujących przepisów maksymalne natężenie ruchu, przy którym dopuszczalna była realizacja strefy wynosiło 150 pojazdów silni-kowych na godzinę. Rzeczywiste natężenie było nawet dwunastokrotnie większe. Uży-skano jednak założone cele.

Realizacja strefy zamieszkania przyczy-niła się pozytywnie do ograniczenia ruchu samochodowego, który przed jej wpro-wadzeniem wynosił blisko 18 000 pojazdów dziennie do ok. 14 000 pojazdów dziennie [8]. Wraz z realizacją strefy zamieszkania

dokonano likwidacji dwóch sygnalizacji świetlnych, które regulowały ruch pojaz-dów na Landfermannstraße i ulicach do niej prostopadłych (w tym drodze dojazdowej do podziemnego parkingu), a także ruch pieszych udających się ze strefy ruchu pieszego do opery. Uspokojenie ruchu przyczyniło się do poprawy wizerunku obszaru - plac przed operą przestał być wizualnie oddzielony od opery i ponownie stał się wizualnym i funkcjonalnym elementem całej kompozycji architektoniczno-urba-nistycznej.

W proces planistyczny zaangażowani byli mieszkańcy, właściele sklepów, han-dlowcy z pobliskiego targu, organizacje społeczne, władze dzielnicowe, miejski przewoźnik oraz właściwe wydziały urzędu miejskiego (w szczególności zajmujące się transportem, planowaniem przestrzennym i ochroną zabytków). Choć projekt przebudowy nie był typową procedurą shared space prowadzoną przy „okrągłym stole”, to jednak składał się z licznych działań na rzecz jak najszerzego uczestnictwa spo-łecznego w procesie planowania. Wśród



15. Procedura realizacji stref uspokojonego ruchu: analiza natężeń ruchu dla poszczególnych grup pojazdów
źródło: opracowanie własne

działań wyróżnić można przede wszystkim:

- warsztaty dla mieszkańców, lokalnych biznesmenów i organizacji społecznych, podczas których rozwijane były pomysły odnośnie uspokojenia ruchu,
- spotkania informacyjne, w czasie których prezentowano wyniki warsztatów, omawiano te pomysły mieszkańców, które uwzględniono lub odrzucono, wraz z podaniem uzasadnień; prezentowano projekt w poszczególnych fazach rozwoju,
- stoiska informacyjne prezentowane w pobliżu planowanego do przebudowy odcinka ulicy, przy których mieszkańcy mogli dowiedzieć się o projekcie i wynikających z niego konsekwencjach,
- działania edukacyjne prowadzone wspólnie z policją, których adresatem przede wszystkim były dzieci i seniorzy.

Przebudowę placu przed operą poprzedziła trwająca blisko 3,5 roku dyskusja nad formą uspokojenia ruchu. Za wyborem strefy zamieszkania przemawiały kilkuletnie doświadczenia w zakresie uspokajania ruchu w centrach dzielnicowych Duisburga (m.in. na Hochemmericher Markt czy w Hamborn). Głównym celem działań na rzecz przebudowy ulic w centrach dzielnicowych było stworzenie wysokiej jakości przestrzeni miejskiej pozbawionej barier architektonicznych. Cel ten uzupełniała poprawa warunków ruchu niezmotoryzowanych użytkowników dróg, obniżenie poziomu hałasu oraz emisji zanieczyszczeń.

Przebudowa części ulic w centrach dzielnicowych realizowana była ze wsparciem środków federalnych Drugiego Pakietu Konjunkturalnego (niem. Das Konjunkturpaket II) przeznaczonych stymulowanie gospodarki w czasach kryzysu gospodarczego. Projekt Duisburga nosił tytuł „Miejsce dla wszystkich – Od przestrzeni transportowej do przestrzeni życiowej” (niem. „Platz für alle – Vom Verkehrsraum zum

Lebensraum”). Wsparcie wynosiło blisko 5 mln EUR. Projekty dzielnicowe uzyskały wyróżnienie „Mobil im Quartier” („Mobilny w dzielnicy”) niemieckiego Stowarzyszenia na rzecz Planowania Miejskich, Regionalnego i Krajowego (Die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung – SRL) [8].

Strefy ruchu pieszego i ulice rowerowe

Omawiając problematykę przestrzeni współdzielonych w Niemczech nie można pominąć wykorzystania stref ruchu pieszego jako obszarów wykorzystywanych również przez niektóre grupy pojazdów. Rozwiązanie takie stosowane jest właściwie tylko w odniesieniu do dwóch grup pojazdów: komunikacji publicznej oraz rowerów. Stosuje się je na obszarach różnej wielkości. W Mannheim strefa ruchu pieszego z dopuszczonym ruchem tramwajów oraz – tylko poza godzinami handlowymi – rowerów obejmuje znaczący fragment śródmieścia. Podobnie sytuacja prezentuje się w Karlsruhe czy we Fryburgu Bryzgowijskim, w którym ruch rowerowy dopuszczony jest przez całą dobę. We wszystkich tych miastach torowiska nie są wydzielone za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego czy małej architektury. W Karlsruhe wyznacza się torowisko za pomocą innego rodzaju nawierzchni, a w Mannheim również za pomocą oznakowania poziomego. Doświadczenia tych miast pokazują, że funkcjonowanie tramwajów nie stanowi specjalnego zagrożenia dla ruchu pieszego i obie grupy użytkowników dróg nauczyły się wzajemnej koegzystencji.

Coraz częściej doświadczenia z dużych stref ruchu pieszego przenoszone są na mniejsze obszary, np. na place, przez które przejeżdżają tramwaje lub autobusy. Przykładem może być plac przed dworcem głównym w Kaiserslautern, którego

najważniejszy fragment – wyjście z budynku dworcowego – oznaczono jako strefę ruchu pieszego z dopuszczonym ruchem autobusów i rowerów (rys. 9).

Choć pierwsze ulice rowerowe przypominały w wyglądzie strefy „tempo 30”, to wraz z popularyzacją tego rozwiązania stosowane są coraz to nowe koncepcje aranżacji przestrzeni ulicznej. Do najciekawszych pod tym względem należą działania władz miasta Karlsruhe. Ulica rowerowa przy Erbprinzenstraße powstała jako rowerowa obwodnica strefy ruchu pieszego (rys. 10). Została ona tak zaplanowana, aby poruszające się po niej rowery korzystały ze środka jezdni przez co uniemożliwiała wyprzedzenie się przez pojazdy silnikowe, które zostały dopuszczone do korzystania z tej ulicy rowerowej. Tylko po środku dawnej jezdni ułożony został dywanik asfaltowy. Boczne krawężniki zostały wybrukowane. W celu poprawy warunków ruchu pieszego poprzeczny do osi ulicy zostały obniżone krawężniki oddzielające jezdnię od chodników. Ich wysokość wynosi ok. 3 cm. Zwieńczenie ulicy rowerowej, które ma miejsce przy skrzyżowaniu ulic Erbprinzenstraße i Lammstraße (ulica ruchu ogólnego) zostało przebudowane tak, iż optycznie tworzy wrażenie przestrzeni współdzielonej, choć znaki regulują pierwszeństwo, które przynależy ulicy rowerowej. Przebudowa posadzki urbanistycznej w tym miejscu miała na celu zwiększenie uwagi wszystkich pojazdów korzystających z obu ulic – niezależnie od faktu, komu przysługuje pierwszeństwo – oraz poprawę warunków ruchu pieszego.

Technika tworzenia ulic o ruchu uspokojonym

Procedura tworzenia stref uspokojonego ruchu, zwłaszcza shared space, poprzedza bardzo wnikliwa analiza istniejącego układu drogowego i urbanistycznego. Przeprowadzone przez Instytut Mobilności i Transportu w Kaiserslautern w latach 2010-2011 badania nad przebudową placu dworcowego w Konstancji [2] pozwalają wyróżnić kilka najistotniejszych etapów procesu poprzedzającego proces shared space. Metodologia może być też zastosowana w innych procesach uspokajania ruchu, w których udział społeczny nie jest tak szeroki, jak w filozofii shared space.

Pierwszy etap polega na analizie architektoniczno-urbanistycznej, w której szczególną wagę przykładają się do analizy wykorzystania lokali użytkowych oraz bada się możliwości stworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznych, takich jak place, skwery, zaułki z obiektami małej architektury (rys. 11). Zdobyta na tym etapie wiedza ma przede wszystkim pozwolić na

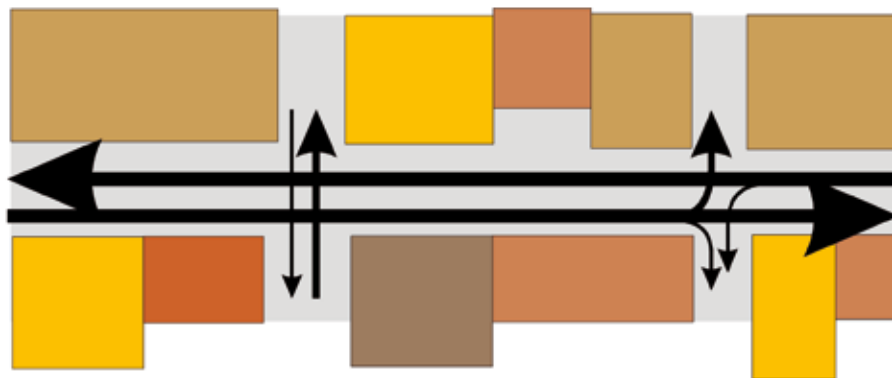
wypracowanie kompozycji przestrzennej ulicy, która będzie dopasowana do charakteru dzielnicy i przyczyni się do stworzenia ładu przestrzennego. Niemniej, analiza ta dostarcza ważnej wiedzy z zakresu organizacji transportu.

Wykorzystanie lokali użytkowych jest pewną miarą jakości przestrzeni – świadczy o jej odbiorze wśród społeczeństwa, jednak struktura placówek usługowych, pozwala określić potrzeby transportowe obszaru. Przykładowo, dominacja usług i sklepów wysoce specjalistycznych (np. części samochodowe, artykuły budowlane) jest świadectwem, że ulica ta jest odwiedzana głównie przez osoby spoza najbliższego obszaru i nie stanowi popularnej alei handlowej, charakterystycznej dla centrów miast czy dzielnic. W takim przypadku można spodziewać się nacisku właścicieli sklepów na rozbudowę miejsc parkingowych. Będzie on przypuszczalnie wyższy niż w sytuacji, gdyby na ulicy dominowały kawiarnie czy małe sklepy spożywcze – wówczas należałoby spodziewać się nacisku właścicieli na poszerzenie trotuarów, a także na realizację miejsc postojowych przeznaczonych tylko dla dostaw.

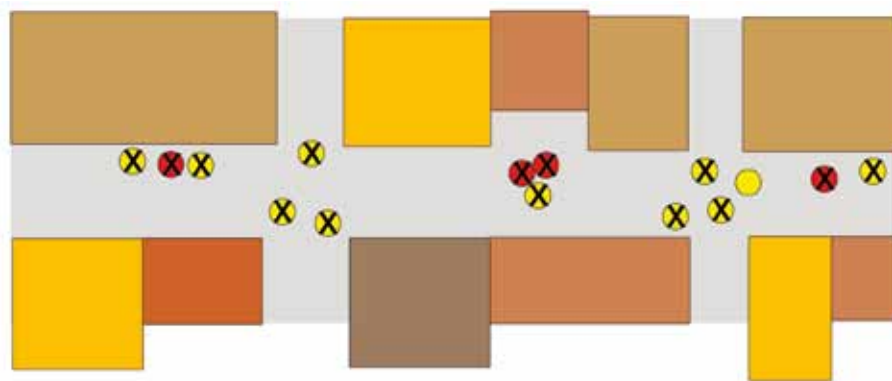
Analiza urbanistyczna wnosi jednak do procedury projektowej coś więcej niż tylko suche informacje. Pozwala postawić pytanie o cel działań – o to, do czego zmiana organizacji ruchu powinna prowadzić. Uświadomienie, a następnie akceptacja celu pozwala łatwiej przejść przez pozostałe etapy procedury planistycznej.

Kolejnym etapem jest analiza funkcjonalna przestrzeni ulicznej (rys. 12). Identyfikuje się te miejsca, gdzie występuje parkowanie pojazdów, gdzie zatrzymują się dostawy, gdzie oczekują na pasażerów taksówki czy gdzie zatrzymują się pojazdy transportu publicznego. Celem analizy nie jest tylko poznanie stanu przewidzianego stosownym oznakowaniem, ale również faktycznego. Porównanie stanu *de iure* i *de facto* pozwala w projekcie strefy na uwzględnienie rzeczywistych potrzeb oraz na ewentualne przeciwdziałanie niepożądanym zjawiskom (np. parkowaniu na chodnikach).

Grupą, która najwięcej zyskuje – obok mieszkańców ulic objętych uspokojeniem ruchu – są piesi. Analizę ruchu prowadzi się w trzech etapach. W pierwszym z nich bada się ruch pieszych przekraczających dotychczasowe jezdnie (rys. 13). Bada się zarówno liczbę osób i miejsca, w których przekraczają oni ulicę (legalnie lub nielegalnie), a także najważniejsze relacje piesze na danym obszarze. Chodzi o to, aby dostrzec najważniejsze potrzeby tej grupy, a nie powielać dotychczasowe rozwiązania. Przykładowo, obecnie najbardziej popularną relacją może być droga z zespołu



16. Procedura realizacji stref uspokojonego ruchu: analiza natężeń ruchu dla poszczególnych grup pojazdów
źródło: opracowanie własne na podstawie [2]



17. Procedura realizacji stref uspokojonego ruchu: analiza wypadków i sytuacji kolizyjnych dla poszczególnych grup użytkowników dróg
źródło: opracowanie własne na podstawie [2]

przychodni do położonej *vis á vis* apteki, jednak ze względu na obecną organizację ruchu (np. bariery, układ przejść dla pieszych, sygnalizację świetlną) zupełnie niedostrzegalna.

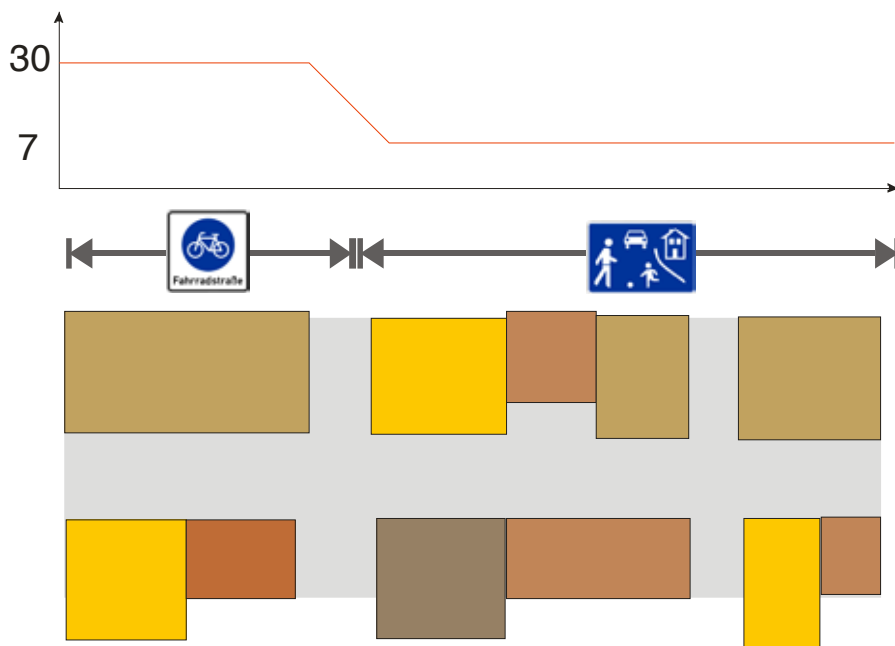
W kolejnym etapie analizy ruchu pieszego bada się natężenie na poszczególnych chodnikach, tak aby dopasować szerokość ewentualnych, tj. jeśli zostanie utrzymany podział przestrzeni ulicznej, szerokość trotuarów do natężeń ruchu pieszego (rys. 14).

Ostatnim etapem obejmującym analizę ruchu pieszego jest godzinowy rozkład ruchu na danym obszarze (rys. 15). Dokonuje się go również dla pojazdów wg ich kategorii. Przy czym na szczególną uwagę zasługuje ruch rowerowy.

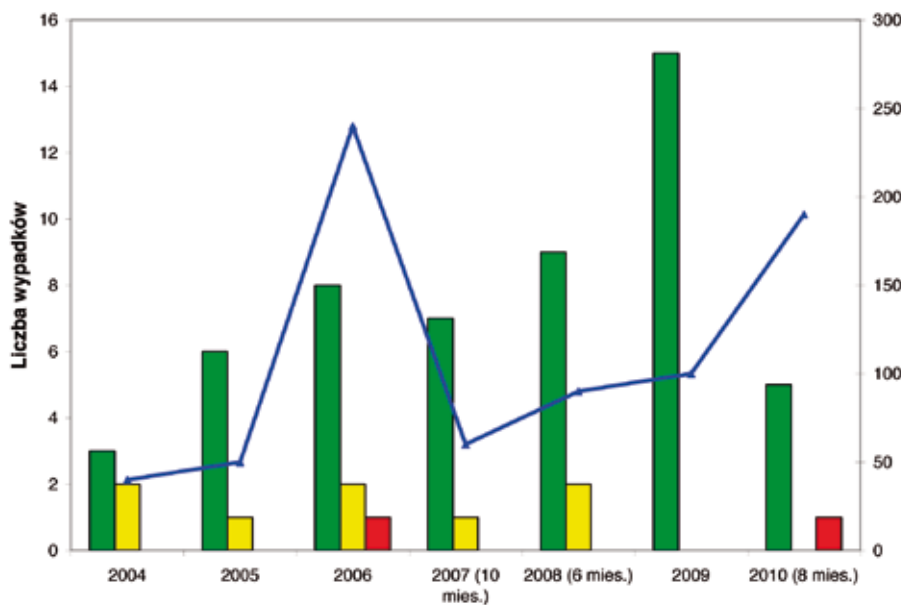
Dla każdej z grup pojazdów dokonuje się analizy głównych kierunków przemieszczania się (rys. 16). Ten element ma na celu poznanie nie tylko wolumenu ruchu, ale również głównych relacji i na tej podstawie określa się również charakter – czy służy on obsłudze celów zlokalizowanych w danej dzielnicy, czy też jest to ruch tranzytowy?

Zazwyczaj analizy ruchu pieszego i ruchu pojazdów dokonuje się nie tylko za pomocą obserwatorów liczących pojazdy na skrzyżowaniach, ale przede wszystkim przy użyciu kamer obejmujących cały planowany do uspokojenia obszar, możliwym staje się rozszerzenie tradycyjnej analizy kolizji i wypadków dokonywanej w oparciu o materiały statystyczne, o analizę sytuacji potencjalnie kolizyjnych (rys. 17). Zdarzeń tych ich zdecydowanie więcej niż samych kolizji i wypadków, więc pozwala to na stworzenie precyzyjniejszego obrazu problemu.

Ostatnim etapem – prezentowanym jednak już w trakcie samego procesu *shared space* jest prezentacja możliwych scenariuszów uspokojenia ruchu dla danego obszaru. W tych scenariuszach prezentuje się możliwe rozwiązania z oceną implikacji dla poszczególnych grup użytkowników (np. profile prędkości, pierwszeństwo, możliwości parkingowe). Służy to przede wszystkim unaocznieniu osobom, które nie posiadają fachowej wiedzy, konsekwencji płynących z poszczególnych rozwiązań (rys. 18).



18. Procedura realizacji stref uspokojonego ruchu: analiza potencjalnych rozwiązań i ich wpływu na poruszanie się poszczególnych grup użytkowników dróg
 źródło: opracowanie własne na podstawie [2]



19. Porównanie wypadków na obszarze objętym shared space w Bohmte – przed wprowadzeniem (od stycznia 2004 r. do października 2007 r.) i po wprowadzeniu (od połowy 2008 r. do sierpnia 2010 r.)
 źródło: [10]

Krytyka i kontrowersje wokół shared space

Stosowanie przestrzeni współdzielonej wzbudza nie tylko pozytywne reakcje, ale również kontrowersje (por. [3], [15]). Pomijając kwestie podnoszone przez przeciwników uspokajania ruchu w ogóle, wyróżnić można trzy najważniejsze problemy: funkcjonowanie osób niepełnosprawnych i dzieci w strefach shared space, kulturę i świadomość użytkowników dróg oraz kwestię nawierzchni.

Podstawą funkcjonowania shared space jest zasada wzajemnego kontaktu wzrokowego pomiędzy różnymi użytkownikami drogi. Kłopoty w tym zakresie mają zarówno osoby niewidome i niedowidzące, jak i dzieci. Dla osób z dysfunkcją wzroku problemem jest nie tylko dostrzeganie innych uczestników ruchu, ale również orientacja w przestrzeni. Dla dzieci problemem jest właściwe wyczuwanie prędkości innych użytkowników ruchu i odległości od nich. W konsekwencji dzieciom trudno jest poruszać się w wspólnej przestrzeni. W sytu-

acjach, gdy proces planistyczny nie prowadzi w efekcie do przebudowy przestrzeni ulicznej, a ogranicza się jedynie do usunięcia znaków drogowych z ulicy, osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, podnoszą argument, iż są jedyną grupą, która nie skorzystała z shared space. Problemem dla nich są nierówności nawierzchni pomiędzy obszarem dawniej przeznaczonym dla pojazdów a obszarem służącym dawniej dla ruchu pieszego. Utrudnia to osobom na wózkach swobodne przemieszczanie się na całym obszarze ulicy i muszą udawać się do miejsc, gdzie dawniej istniały przejścia dla pieszych, gdyż tam są obniżone krawężniki zrealizowane podczas wytyczania przejść. Problemu percepcji przestrzeni i prędkości u dzieci nie da się wyeliminować. Realizacja systemu rowków prowadzących pozwala natomiast poprawić orientację w przestrzeni osobom z wadami wzroku (por. rys. 3).

Duży problem w stosowaniu przestrzeni współdzielonej stanowi niska kultura jazdy. Wówczas „współdzielenie” przestrzeni ulicznej rozumiane jest jako jeszcze większa dominacja samochodu na całym obszarze. Stanowi to zupełne wypaczenie idei shared space, jak i uspokajania ruchu w ogóle. Praktyka pokazuje, że w mniejszym stopniu istotne jest trafne zdiagnozowanie problemu niskiej kultury użytkowników dróg. Dużo ważniejszym wyzwaniem jest natomiast zidentyfikowanie działań, mogących prowadzić do szerszej akceptacji działań na rzecz uspokajania ruchu. Partycypacja społeczna w procesie planowania sprzyja więc identyfikacji możliwych postaw wśród użytkowników dróg. Ważną rolę pełni też działalność edukacyjna, której celem jest nie tylko przekazywanie wiedzy o konsekwencjach płynących z łamania przepisów, ale również próba stworzenia więzi emocjonalnej użytkowników shared space z projektem. Skalę problemów wynikających z braku kultury użytkowników dróg można też zmniejszać poprzez właściwy design przestrzeni, przykładowo poprzez takie rozplanowanie zieleni i obiektów małej architektury, które będzie ograniczać parkowanie lub wjazd samochodów w miejsca niepożądane.

Argumentem podnoszonym przeciw strefom shared space jest też kwestia zrozumienia istoty samej strefy. Brak zrozumienia prowadzić może z jednej strony do kolizji i wypadków, z drugiej strony do łamania zasad współzycia (np. do parkowania w miejscach utrudniających poruszanie się innych użytkowników ruchu). Obserwacje przeprowadzone w latach 2004-2010 w najstarszej niemieckiej strefie shared space – w Bohmte – wykazały, że obawy potwierdziły się tylko w niewielkiej

części [10]. Choć liczba kolizji po wprowadzeniu strefy wzrosła średniorocznie o 25,5%, to jednak liczba wypadków z lekkimi obrażeniami spadła o 68,6%, a liczba wypadków z ciężkimi obrażeniami zmalała o 33,3%. Również średni koszt wypadków zmalał o 15,4% (por. rys. 19).

Ze strony środowisk rowerowych natomiast podnoszona jest kwestia posadзки urbanistycznej. Zazwyczaj projekty shared space kończą się zastosowaniem nawierzchni z wysokiej jakości kamiennej kostki brukowej. Nawierzchnia ta wykazuje gorsze parametry toczenia, niż nawierzchnia bitumiczna, a ponadto jest bardziej śliska przy hamowaniu. W praktyce nie daje się w pełni wyeliminować uciążliwości dla rowerzystów wynikających z zastosowania innej nawierzchni niż bitumiczna. Staranne wykonanie oraz materiał zapewniający wysoki stopień równości (np. cięta kostka kamienna – groszkowana) pozwalają ograniczyć opory toczenia, a także zredukować ryzyko wpadnięcia przez rowerzystę w poślizg. Innym rozwiązaniem jest zastosowanie nawierzchni bitumicznej na całej szerokości ulicy. Niemiecki Związek Rowerowy (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, ADFC) jednak opowiada się za realizacją stref shared space.

Niewątpliwie, jest jeszcze więcej kwestii, które by musiałyby być uregulowane przy realizacji shared space w wariacie przestrzeni współdzielonej. Należą do nich m.in. kwestie związane z odpowiedzialnością za porządek i zimowe utrzymanie ulicy, a także odpowiedzialności projektantów i zarządców dróg za ewentualne wypadki.

Podsumowanie

Ideę shared space niewątpliwie należy uznać za bardzo innowacyjną, choć w efekcie prowadzi do realizacji tradycyjnych ulic miejskich, jakie były budowane przed erą dominacji samochodu. Silną stroną jest w szczególności proces partycypacji społecznej, który nie tylko wnosi znaczącą wiedzę i doświadczenie do projektów, ale również przyczynia się do wzrostu zainteresowania mieszkańców najbliższą okolicą.

Wprawdzie realizacja shared space ma też negatywne implikacje, to jednak korzyści przeważają nad wadami. Największymi korzyściami płynącymi z popularyzacji idei shared space w Niemczech jest poprawa nastawienia decydentów i projektantów do konsultacji społecznych oraz wzrost zainteresowania jakością przestrzeni miejskiej.

Przeszkodą w stosowaniu shared space są niewątpliwie przepisy prawne Niemiec i wielu innych państw europejskich, które wymagają od projektów spełnienia wielu wymogów formalnych. Zawężają one poszukiwanie rozwiązań do wyboru jednej

z czterech form uspokojenia ruchu, a także ograniczają stosowanie nowatorskich rozwiązań technicznych do zawężonego przepisami katalogu.

W Niemczech ograniczenia prawne w możliwości stosowania shared space prowadzą do wzrostu zainteresowania wykorzystaniem stref zamieszkania. Popularność stref zamieszkania zmniejsza jednak maksymalna prędkość, jaka jest w nich dopuszczona (7 km/h). Miasta niemieckie podejmują więc inne działania – np. realizację ulic rowerowych, stref „tempo 20” czy nawet „stref tempo 10”. Realizacja uspokojenia ruchu, niezależnie od formy prawnej, przyczynia się do poprawy warunków życia w mieście i wzrostu atrakcyjności ulic. Korzyści płynące z tego faktu wykraczają więc daleko poza poprawę bezpieczeństwa ruchu. ◀

Materiały źródłowe:

- [1] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. Oktober 1998. (BAnz. Nr. 246b vom 31. Dezember 1998, Ber. 1999, s. 947).
- [2] Baron S., Menzel C. (2010): Niederländische Shared Spaces und Schweizer Begegnungszonen. Planerische Herangehensweise am Beispiel des Projektes: Umbau des Bahnhofplatzes von Konstanz. Der Nahverkehr, nr 10, s. 52-60.
- [3] Bechtler C., Hänel A., Laube M., Pohl W., Schmidt F. (2010): Shared space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume. Alternative Kommunalpolitik, Bielefeld. ISBN 978-3-9803641-7-1.
- [4] Beim M. (2011): Doświadczenia krajów niemieckojęzycznych w zakresie strefowego uspokajania ruchu. Transport Miejski i Regionalny, nr 4, s. 8-14.
- [5] Bertolini L., Binkhorst G.J., Burden D., Eind A., Huismans G., Immers B., Vuchic V.R., Walraad A. (2006): Urban design and traffic – a selection from Bach's toolbox. CROW, Ede. ISBN: 978-90-6628-473-9.
- [6] Brilon W. (2005): Grundlagen der Bemessung von Verkehrsanlagen [w]: Steierwald G., Künne H.-D., Vogt W. Stadtverkehrsplanung: Grundlagen, Methoden, Ziele. Springer. Berlin - Heidelberg. ISBN 978-3-540-40588-7.
- [7] Frehn M. (2007): Nahmobilität im Frankfurter Nordend: Erfahrungen eines integrierten Projektes auf Stadtteilebene. Referat zaprezentowany na konferencji Nahmobilität und Stadterlebnis II. Tagung Fußverkehr und Stadtteil-Verkehrskonzepte in Monachium w dniach 29-30 listopada 2007 r.

- [8] Hölters Ch. (2010): Gemeinschaftsplätze in Duisburg. Referat wygłoszony podczas kongresu Gemeinschaftsstraßen Hamburg w dniu 15 czerwca 2010 r. w Hamburgu.
- [9] Location Essen - City Retail 2007/08. Essener Wirtschaftsförderungs Gesellschaft mbH, Essen 2008.
- [10] Ortlepp J. (2011): „Shared Space” – Ein Beitrag zu mehr Verkehrsicherheit? Referat wygłoszony na seminarium ADAC i UDV pt. „Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen – Shared Space in der kommunalen Praxis” w dniu 1 marca 2011 r. we Frankfurcie nad Menem.
- [11] Reichow H. B. (1959): Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Otto Maier Verlag, Ravensburg.
- [12] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 2006 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, FGSV-Verlag, Kolonia 2007. ISBN: 978-3-7812-1684-6.
- [13] Schmucki, B. Cf. (2001). Der Traum von Verkehrsfluss. Städtischen Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, Vol. 4. Frankfurt.
- [14] Schubert D. (1984): Schonzeit für Fußgänger. Wie langsam Buxtehudes Autofahrer mit Tempo 30 zu leben lernen. Die Zeit, nr 11.
- [15] Schwab A. (2010): Straßengestaltung aus Fußgängersicht. Was leisten Shared Space, Begegnungszonen und Verkehrsberuhigte Bereiche? Verkehrszeichnen, nr 2, s. 14-20.
- [16] Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Dezember 2010 (BGBl. I s. 1737) geändert worden ist (StVO).
- [17] Topp H. (2011): Verkehrsberuhigung geht weiter! Referat wygłoszony na seminarium ADAC i UDV pt. „Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen – Shared Space in der kommunalen Praxis” w dniu 1 marca 2011 r. we Frankfurcie nad Menem.