

Michał BETLEJ, Aleksandra RADZIEJOWSKA

ROZWÓJ IDEI STREF WOONERF W POLSCE NA PRZYKŁADZIE MIASTA ŁODZI

W artykule omówiony został rozwój koncepcji modernizacji ulic w polskich miastach zgodnie z zasadami woonerf. Słowo to pochodzi z języka holenderskiego i oznacza ulicę do mieszkania. Pierwszy woonerf powstał w mieście Emmen w Holandii w latach 70 XX wieku w odpowiedzi na rosnący ruch samochodowy w strefach mieszkalnych oraz na brak przestrzeni rekreacyjnej dla mieszkańców. Obecnie w Europie, najwięcej ulic typu woonerf znajduje się w Holandii, Danii i Niemczech. W szczególności można je znaleźć w miastach takich jak Amsterdam, Kopenhaga czy Berlin. Pierwszy woonerf w Polsce stworzono w 2014 roku, w Łodzi na ulicy 6 Sierpnia. Popularność nowego rozwiązania pociągnęła za sobą kolejne inwestycje na łódzkich ulicach Piramowicza i Traugutta. Modernizacje wymienionych ulic zostały wykonane w ramach budżetu partycypacyjnego (obywatelskiego) Miasta Łodzi. W artykule przedstawiony został rozwój idei modernizacji ulic w stylu woonerf, m.in. w ramach budżetów partycypacyjnych, w miastach powyżej 200 tys. mieszkańców. Przedstawiona została także charakterystyka wybranych inwestycji oraz ocena zasadności stosowania tego typu rozwiązań.

WSTĘP

Woonerf (hol. ulica do mieszkania) jest przestrzenią publiczną, łączącą funkcje ulicy, parkingu, deptaku oraz strefy spotkań mieszkańców, ale bez wyraźnego podziału na strefę ruchu kołowego, rowerowego i pieszego. Nie występują tutaj wydzielone chodniki, drogi rowerowe czy jezdnie, ale wszystko stanowi jeden ciąg komunikacyjny. Takie połączenie pozwala na bezpieczny i wygodny ruch pieszy, który ma w tym przypadku pierwszeństwo nad ruchem kołowym. Rozwiązanie wymaga jednak uspokojenia ruchu samochodowego, co jest uzyskiwane dzięki odpowiedniemu zastosowaniu szykan, w postaci elementów małej architektury, takich jak: klomby, ławki, stojaki na rowery, słupki, kosze na śmieci, lampy uliczne itp.

Głównym celem woonerfu jest zwiększenie bezpieczeństwa w strefie i podwyższenie komfortu życia mieszkańców, ale bez całkowitego zamykania jej dla ruchu kołowego. Dąży się jednak do tego, aby ruch samochodowy związany był w większości z dojazdem do posesji i parkowaniem pojazdu, a nie z ruchem tranzytowym w inne rejon miasta. Funkcję transportową w otoczeniu lub w samym woonerfie pełni komunikacja miejska, dowożąca pasażerów do najbliższych węzłów komunikacyjnych.

Koncepcja „ulic do mieszkania” wywodzi się z Holandii, w której w latach 70tych XX wieku, w odpowiedzi na znaczący wzrost liczby samochodów, w rejonach wymagających szczególnej ochrony, zaczęto wprowadzać ograniczenia. Pierwsza strefa woonerf powstała w mieście Emmen. Obecnie woonerfy w największej liczbie występują m.in. w Amsterdamie, Kopenhadze i Berlinie.

Zgodnie z pierwotną ideą, strefy woonerf powinny znajdować się głównie w dzielnicach mieszkalnych, ale wykonuje się je także w centrach miast, co czasem powoduje powstawanie konfliktów. Z jednej strony stanowią one miejsca kultowe, przyjazne dla pieszych i rowerzystów, w których odbywają się różne wydarzenia kulturalne, rozwija się przemysł gastronomiczny i usługowy, z drugiej zaś, marginalizowany jest ruch samochodowy i pojawiają się utrudnienia w komunikacji. Konflikty te mają swoje prawdopodobne przyczyny w tym, że duża część inwestycji w miastach dotyczy infrastruktury drogowej (poszerzanie ulic, budowa estakad), co powoduje odseparowywanie różnych form ruchu, a mniejsza część, tworzenia wspólnych przestrzeni, nie tylko w dzielnicach mieszkalnych, ale także w

centrach miast. Jest to szczególnie istotne w miastach, które nie mają zabytkowych starówek, w których ruch samochodowy jest mocno ograniczony i znajduje się dużo przestrzeni dla pieszych i rowerzystów, np. Stare Miasto w Krakowie.

1. ROZWÓJ INICJATYW W SPRAWIE WOONERF

1.1. Inicjatywa obywatelska w Łodzi

Pierwszą ulicą w Polsce, zmodernizowaną w 2014 roku zgodnie z koncepcją woonerf, była ulica 6 Sierpnia w Łodzi. Inwestycja ta powstała w ramach pierwszego budżetu partycypacyjnego o nazwie projektu: „Modernizacja ul. 6 Sierpnia między al. Kościuszki a ul. Piotrkowską, tj. przekształcenie jej w tzw. woonerf, czyli ulicę-podwórzec na wzór ulic występujących na terenie Holandii, Skandynawii i Niemiec”. Koszt projektu oszacowano na 1 400 000,00 zł.

W tym samym budżecie złożony został projekt dotyczący modernizacji ulicy Piramowicza pt. „Modernizacja ul. Piramowicza, tj. przekształcenie jej w tzw. woonerf czyli ulicę-podwórzec na wzór ulic w Holandii, Skandynawii i Niemczech” z szacowanymi kosztami wysokości 1 600 000,00 zł, jednak nie dostał on rekomendacji do realizacji. W kolejnym roku (2015) złożonych zostało już pięć projektów:

1. „Modernizacja ul. Piramowicza, tj. przekształcenie jej w tzw. woonerf, czyli ulicę-podwórzec na wzór ulic w Holandii, Skandynawii i Niemczech” (zakładany koszt: 2 200 000,00 zł),
2. „Przebudowa ul. Traugutta między ul. Piotrkowską, a ul. Sienkiewicza, tj. przekształcenie jej w tzw. woonerf” (zakładany koszt: 2 250 000,00 zł),
3. „Woonerf dla Widzewa 1/2 – ulica do Życia. Odnowa ul. Miedzianej (od Wysokiej do Wodnej) – ławki, zieleni, bezpieczeństwo dla wszystkich mieszkańców” (zakładany koszt: 1 250 000,00 zł),
4. „Woonerf dla Widzewa 2/2 – ulica do Życia. Odnowa ul. Miedzianej (od Przędzalnianej do Wysokiej) – ławki, zieleni, bezpieczeństwo dla wszystkich mieszkańców” (zakładany koszt: 1 250 000,00 zł),
5. „Woonerf na ul. Stefanowskiego” (zakładany koszt: 2 151 000,00 zł).

Z powyższych projektów, głosami mieszkańców, do realizacji rekomendowano dwa pierwsze. Natomiast, w budżecie partycypacyjnym na 2016 rok zgłoszonych zostało 7 projektów:

1. „Podwórzec Zacisze” (zakładany koszt: 925 000,00 zł),
2. „Woonerf na ul. Stefanowskiego” (zakładany koszt: 1 748 500,00 zł),
3. „Podwórzec miejski (woonerf) na ul. Solnej” (zakładany koszt: 1 750 000,00 zł),
4. „Woonerf - podwórzec miejski dla Racjonalizatorów” (zakładany koszt: 1 300 000,00 zł),
5. „Stary Widzew od Nowa - remont ul. Miedzianej od Przędzalnianej do Wysokiej wg potrzeb mieszkańców: miejsca parkingowe, zielen, ulica do życia” (zakładany koszt: 950 000,00 zł),
6. „Bezpieczna i zielona ulica dla wszystkich – remont ulicy Miedzianej od Wodnej do Wysokiej z uwzględnieniem potrzeb uczniów SP i mieszkańców okolicy” (zakładany koszt: 950 000,00 zł),
7. „Przyjazna „Beskidzka” z nową nawierzchnią, jako osiedlowy „woonerf”, który łączy i zaprasza” (zakładany koszt: 1 152 000,00 zł).

z których jedynie pierwszy ma być zrealizowany. Pozostałe nie uzyskały wystarczającego poparcia ze strony mieszkańców.

Analizując wnioski składane w ramach budżetu partycypacyjnego, wyraźnie widać konsekwencję w działaniach organizacji miejskich oraz mieszkańców dotyczącą woonerfów w Łodzi. W budżetach partycypacyjnych na kolejne lata zamieszczane były projekty modernizacji, które nie dostawały rekomendacji (zbyt mało głosów) w latach poprzednich, a więc można przypuszczać, że w edycji 2017 nastąpi kolejna próba przeforsowania przynajmniej części z tych sześciu wniosków, które nie uzyskały wystarczającego poparcia w 2016 roku.

1.2. Łódź na tle innych polskich miast

Łódź jest miastem, w którym, w ramach budżetu partycypacyjnego, w ostatnich trzech latach złożono najwięcej wniosków o modernizację w stylu woonerf. Dla porównania, w ramach budżetów partycypacyjnych na 2014 rok, w miastach powyżej 200 tys. mieszkańców, z wyjątkiem Łodzi, nie złożono żadnego projektu o woonerf. Co prawda, w 2014 roku była próba stworzenia woonerfu na ulicy Andrzeja Baboli w Toruniu z inicjatywy radnego Huberta Stysa, ale ostatecznie nie doszło do konsultacji społecznych. Nie było to jednak działanie związane z budżetem partycypacyjnym.

W ramach budżetów partycypacyjnych na 2015 rok wpłynął jeden wniosek - w Białymstoku, pt. „Woonerf. Przyjazne Śródmieście”. Projekt przewidywał modernizację w stylu woonerf rejonu ulic Lipowej i Waryńskiego za kwotę około 1,8 mln zł, ale nie uzyskał wystarczającego poparcia ze strony mieszkańców. Projekt ten złożony został przez Piotra Kempistego z fundacji Białostocka Przestrzeń Publiczna. Fundacja zaproponowała również wykaz ulic w Białym-

stoku, które mogłyby być przekształcone na woonerfy. Były to ulice: Ludwika Waryńskiego, Przejazd, Doktor Ireny Białówny, Świętego Mikołaja, Nowy Świat, Piotrkowska, Ludwika Zamenhofs i Biała.

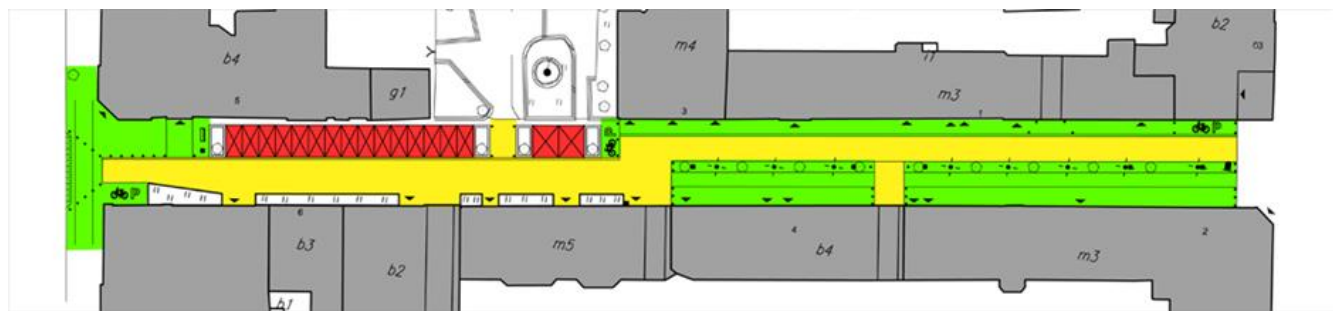
Na 2016 rok złożono cztery projekty - w Poznaniu, pt. „Woonerf – podwórzec miejski na ul. Żydowskiej i Dominikańskiej - Projekt przekształcenia ulic Żydowskiej i Dominikańskiej z układu klasycznego w tzw. podwórzec miejski (z jęz. niderlandzkiego Woonerf)” - zakładany koszt: 1 700 000 zł. Projekt nie dostał rekomendacji od Wydziału Transportu i Zieleni ze względu na planowaną w tym rejonie strefę Tempo 30. W Szczecinie, pt. „Stworzenie tzw. woonerfu na ulicy Żółkiewskiego wraz z przykryciem basenu przeciwpożarowego oraz stacją roweru miejskiego” (zakładany koszt: 1 200 000 zł), w Sosnowcu, pt. „Woonerf off Sosnowiec - zagospodarowanie pasów zieleni na ul. Małachowskiego” (zakładany koszt: 224 tys. zł) i w Ostrowie Wielkopolskim, pt. „Woonerf, czyli podwórzec miejski po ostrowsku” (zakładany koszt: 250 tys. zł) dotyczący modernizacji ulicy Raszkowskiej od Rynku do ul. Konopnickiej. Ostatecznie żaden z tych projektów nie będzie realizowany z powodu niewystarczającego poparcia ze strony mieszkańców.

Kolejnym miastem, w którym pojawiła się koncepcja woonerfu jest Gdynia. Stowarzyszenie Starowiejska chce zainicjować powstanie woonerfu na ulicy Abrahama, na odcinku od ul. 10 Lutego do ul. Batorego. Jeżeli pomysł spodoba się mieszkańcom i przedsiębiorcom, to stowarzyszenie będzie wnioskować o jego realizację w ramach budżetu partycypacyjnego w 2017 roku.

1.3. Inicjatywy niezwiązane z budżetem partycypacyjnym

Zarządcy Miasta Łodzi wyczuwając zainteresowanie i poparcie dla woonerfów ze strony społeczeństwa przejmują inicjatywy mieszkańców lub same z nimi wychodzą. I tak, w grudniu 2015 roku zakończone zostały prace na ulicach Kozietulskiego (Polesie), Selekcyjnej (Widzew), Pszennej (Bałuty) i Świerkowej (Bałuty). Modernizacje wymienionych ulic zostały wykonane na wniosek rad poszczególnych osiedli i zmieniły je w tzw. woonerfy osiedlowe.

W marcu 2016 roku w Łodzi ruszył przetarg na przebudowę ulic Knychalskiego, na odcinku pomiędzy Narutowicza a Składową oraz ulicy Składowej. Ulica Knychalskiego jest jednym z dojazdów do nowego dworca Łódź Fabryczna (od strony pl. Dąbrowskiego), a Składowa jest do niego równoległa. Na obu ulicach zostanie uspokojony ruch samochodowy oraz przybędzie zieleni, ławek oraz mebli miejskich. Na obu przewidziano także przebudowę infrastruktury podziemnej, nowe konstrukcje dróg i nawierzchni oraz nowe oświetlenie. Rozpoczęcie prac planowane jest na maj 2016 roku, a zakończenie na 2017 rok. Planowane są również przebudowy ulic Lindleya i Moniuszki, które także znajdują się w niedalekim sąsiedztwie dworca Łódź Fabryczna. Ulica Lindleya ma być dostępna jedynie dla mieszkańców i pracowników Uniwersytetu Łódzkiego i ma być podzielona na dwie części - od strony ul. Narutowicza będzie możliwy tylko wjazd do posesji, a od ulicy Węglowej będzie można



Rys. 1. Planowany układ woonerfu na ulicy 6 Sierpnia (z lewej - strona techniczna, a z prawej strona reprezentacyjna) Kolorem zielonym oznaczono strefę wyłącznie dla pieszych, kolorem żółtym - strefę wspólną dla ruchu kołowego i pieszego. Ostatecznie zamiast miejsc parkingowych (na czerwono) postawiono cztery zieleńce oraz ławki. Wykonane natomiast zostały równoległe miejsca parkingowe w strefie reprezentacyjnej, źródło: [9]

jedynie wjechać i zawrócić. Takie rozwiązanie będzie możliwe dzięki temu, że ulica Lindleya nie będzie mieć większego znaczenia w systemie komunikacyjnym. Dojazd do dworca poprowadzony zostanie ulicami Nowotargową i Nowowęglową. Z kolei ulica Moniuszki jest ulicą równoległą do Traugutta. Ciekawą innowacją w jej przypadku będzie zastosowanie, jako nawierzchni, kostki drewnianej, nawiązującej do wyglądu ulicy Piotrkowskiej z przełomu XIX i XX wieku.

W sierpniu 2016 roku ma rozpocząć się także remont ulicy Pogonowskiego (rys. 2) na odcinku od ulicy Zielonej do 1 Maja. Geneza tej inwestycji jest inna od poprzednich, bowiem w tym przypadku Zarząd Dróg i Transportu rozszerzył zakres projektu, który został wybrany głosami mieszkańców w ramach budżetu partycypacyjnego. Projekt dotyczył uzupełnienia szpaleru drzew oraz nowych nasadzeń na Starym Polesiu. ZDiT zwiększył finansowanie inwestycji o wkład własny i zaproponował zmianę w woonef. W marcu 2016 roku zakończone zostały konsultacje społeczne. Na ulicy zachowany zostanie ruch dwukierunkowy, a przebudowa obejmie dwa skrzyżowania (Pogonowskiego - Więckowskiego oraz Pogonowskiego - 1 Maja. Zarząd Dróg i Transportu nie wyklucza, że w przyszłości woonefem może stać się także kolejny odcinek ulicy Pogonowskiego, tj. do ul. Legionów. Zakończenie inwestycji planowane jest na 2017 rok.



Rys. 2. Wizualizacja woonefu na Pogonowskiego, źródło: [10]

W połowie lutego 2016 miasto ogłosiło także konkurs na modernizację w stylu woonef ulicy Włókienniczej. Ponadto, Miejska Pracownia Urbanistyczna proponuje, by między ul. Piotrkowską w pobliżu al. PCK a ul. Sienkiewicza (przy skrzyżowaniu z ul. Tylną) powstał woonef, który będzie stanowił przebiec kwartału Piotrkowska - Brzeźna - Sienkiewicza - Tymienieckiego. Celem tej inwestycji byłoby ułatwienie komunikacji pieszej i rowerowej pomiędzy aleją Politechniki a ulicą Sienkiewicza.

Poza Łodzią, jedynym miastem, które zdecydowało się na modernizację ulicy w stylu woonef jest Wrocław. Władze miasta, nakłonięte przez miejskich aktywistów z Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia oraz Akcji Miasto, zdecydowały się na zmianę w woonef ulicy Św. Antoniego, znajdującej się w Dzielnicy Czterech Świątyń w centrum miasta. Ulica ta jest miejscem chętnie odwiedzanym nie tylko przez mieszkańców, ale także przez turystów, szczególnie w okresie letnim. Znajdują się tam liczne restauracje i kawiarnie i jest to dobra alternatywa dla obleganego w sezonie wrocławskiego rynku. Modernizacja ulicy i ograniczenie liczby miejsc parkingowych będzie możliwe dzięki temu, że w sąsiedztwie znajduje się budynek Narodowego Forum Muzyki z dużym podziemnym parkingiem. Zasadniczą różnicą w stosunku do Łódzkich woonefów będzie zastosowanie modułowych, demontowalnych platform przylegających do chodników. Znajdą się na nich: mała architektura, donice z zielenią i ławki, a ich celem będzie ogranicze-

nie przestrzeni dla samochodów. Platformy będą montowane jedynie w sezonie wiosenno-letnim. Modernizacja ma się zakończyć na przełomie wiosny i lata 2016 roku.

1.4. Rozbieżności pomiędzy wizją mieszkańców Łodzi a władzami miasta

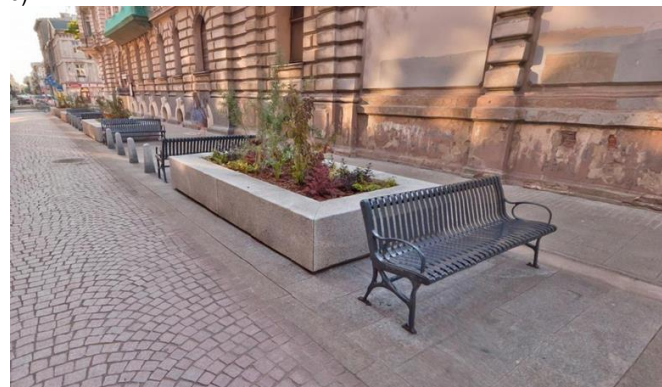
Pomimo tego samego celu, jakim jest stworzenie stref woonef, pojawiają się rozbieżności pomiędzy wizjami mieszkańców i zarządców miast. Wątpliwości budziła np. lokalizacja dwóch pierwszych łódzkich woonefów, tj. na ulicach 6 Sierpnia i Traugutta. Architekt Miasta Marek Janiak oraz Rada Łódzkiej Okręgowej Izby Architektów RP stali na stanowisku, że przejezdność ciągu tych ulic jest niezbędna do zapewnienia sprawnej komunikacji z Nowym Centrum Łodzi i nowym dworcem Łódź Fabryczna. Według Architekta Miasta (wypowiedź z czerwca 2014 roku) woonefy powinny być wykonywane w tych częściach miast, gdzie się tylko mieszka. Powinno być w nich „cicho, spokojnie, powolnie, luźno, bezpiecznie, rodzinnie i prywatnie” [1]. Zarówno ulica 6 Sierpnia jak i Traugutta nie spełniają tych wymogów. Marek Janiak zaznaczył jednocześnie, że jest wielkim zwolennikiem woonefów, ale w odpowiednich miejscach. Poruszona została także kwestia głosowania nad wspomnianymi projektami. Architekt Miasta zauważył, że tak ważna ulica jak 6 Sierpnia powinna być poddana głosowaniu w kategorii projektów ogólnomiejskich, a nie w kategorii projektów lokalnych. Przedstawione stanowisko spotkało się z ostrą reakcją ze strony zwolenników woonefów oraz Fundacji Normalne Miasto – Fenomen [3]. Architekt Miasta wskazał jednak ulice, które według niego dobrze nadają się na woonefy. Są to m.in. ulice Moniuszki (w planach do modernizacji) i Piramowicza (już zmodernizowana). Dodatkowo, nowoprojektowane uliczki pomiędzy ulicami Tuwima (aktualnie w trakcie budowy) a Moniuszki oraz Sienkiewicza a Kilińskiego (w planach do modernizacji) mają być klasycznymi woonefami.

2. OPIS WYBRANYCH INWESTYCJI W ŁODZI

2.1. Woonefy w centrum Łodzi (w kolejności powstania)

Woonef na ulicy 6 Sierpnia na odcinku od ul. Kościuszki do ul. Piotrkowskiej

Woonef na 6 Sierpnia jest pierwszą tego typu inwestycją w Polsce. Jak zostało wspomniane w poprzednim punkcie, powstał w 2014 roku w ramach pierwszego budżetu partycypacyjnego - oficjalne otwarcie nastąpiło 28 czerwca 2014 roku. Wstępnie woonef miał być podzielony na dwie strefy - reprezentacyjną, od strony ulicy Piotrkowskiej oraz techniczną, zawierającą miejsca parkingowe - od strony ulicy Kościuszki (rys. 1). Ostatecznie jednak, w części technicznej, zamiast miejsc parkingowych wykonano cztery zieleńce zawierające rokitniki i kaliny, pomiędzy którymi ustawiono ławki (rys. 3).



Rys. 3. Zieleńce i ławki w miejscu wcześniej planowanych miejsc parkingowych w woonefie na 6 Sierpnia, źródło: [11]

Na całym woonefie znajduje się 12 miejsc parkingowych dla samochodów oraz kilka dla motocykli. Takie rozwiązanie było możliwe dzięki zlokalizowanemu w połowie ulicy skwerze z parkingiem na 9 pojazdów. Obie strefy (reprezentacyjna i techniczna) oddzielone zostały szykaną uniemożliwiającą rozwinięcie nadmiernej prędkości przez pojazdy (rys. 1). Zmiana organizacji ruchu na ulicy pozwoliła zdecydowanie zwiększyć przestrzeń dla pieszych, a restauratorzy zyskali dodatkowe miejsce na stworzenie ogródków.

Po przebudowie ulicy diametralnie wzrosła jej popularność wśród mieszkańców, co można zaobserwować po liczbie klientów lokali gastronomicznych, a także po organizowanych na niej imprezach [7]. Woonef na 6 Sierpnia stał się w Łodzi, miejscem kultowym. Co roku organizowane są jego „urodziny”, a pod symbolicznym zegarem (rys. 4) organizowany jest nawet festiwal „Songwriter Łódź Festiwal”. Woonef dostał także nagrodę na VII Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach.



Rys. 4. Część reprezentacyjna woonefu na ulicy 6 Sierpnia, źródło: [12]

Woonef na ulicy Traugutta na odcinku od ul. Piotrkowskiej do ul. Sienkiewicza

14 grudnia 2015 roku, po pięciu miesiącach prac, nastąpiło oficjalne otwarcie drugiego łódzkiego woonefu, na ulicy Traugutta. Jest to ulica będąca przedłużeniem ulicy 6 Sierpnia, ale po przeciwnej stronie ul. Piotrkowskiej. Podobnie jak w przypadku swojego poprzednika, woonef podzielono na strefę reprezentacyjną (od strony ul. Piotrkowskiej) oraz strefę techniczną z miejscami parkingowymi od strony ul. Sienkiewicza. Obie strefy połączone zostały odcinkiem przejściowym (rys. 5), na którym znajduje się szykana oraz granitowe spowalniacze. Nawierzchnię woonefu stanowi szara i czerwona kostka granitowa, a w strefie przejściowej, w otoczeniu Hotelu Grand, szara kostka bazaltowa w dwóch odcieniach, tworząca szachownicę nawiązującą do istniejącej nawierzchni ul. Hotelowej.



Rys. 5. Wizualizacja woonefu na Traugutta (na pierwszym planie strefa przejściowa, na drugim strefa reprezentacyjna), źródło: [10]

Wzdłuż całego woonefu posadzonych zostało 14 drzew. Podobnie jak na 6 Sierpnia, są to sprowadzone z Włoch wiśnie kanzan, które będą kwitły na różowo na przełomie kwietnia i maja. Ogólnie swoją stylistyką woonef na Traugutta przypomina swojego poprzednika. Znajdują się na nim stylizowane lampy oraz ławki i stojaki na rowery. Jednak w odróżnieniu od 6 Sierpnia w głównym ciągu ulicy nie ma zieleńców (jedyne znajduje się na skwerze przy skrzyżowaniu ulic Traugutta i Sienkiewicza).

Woonef na ulicy Piramowicza (na całej długości)

Trzecim woonefem w Łodzi, wykonywanym także w ramach budżetu partycypacyjnego, jest ulica Piramowicza na całej swojej długości, tj. od ulicy Narutowicza na południu, do ulicy Jaracza na północy – długość 230 m). Planowany termin zakończenia inwestycji był kilkakrotnie przesuwany ze względu na nieprzewidywaną wcześniej wymianę gazociągu pod ulicą. Ostatecznie, jak zapewniają urzędnicy, inwestycja ma być gotowa w połowie kwietnia 2016 roku.

Podobnie jak dwa poprzednie woonefy i ten ma być podzielony na dwie strefy - techniczną (od strony ulicy Jaracza) oraz reprezentacyjną (od strony ulicy Narutowicza). W części technicznej znajdować się będą miejsca parkingowe (ich liczba zostanie niezmieniona), natomiast w części reprezentacyjnej pojawią się meble miejskie takie jak ławki, stojaki rowerowe czy stoły do gry w szachy (rys. 6). W obrębie tej części znajdzie się także wejście do zabytkowej cerkwi Św. Olgi z 1896 roku. Nowością w stosunku do dwóch poprzednich inwestycji będzie instalacja zabytkowej, żeliwnej pompy ulicznej zrekonstruowanej na bazie trzech pomp z Księżego Młyna i Ozorkowa, która stanie w części reprezentacyjnej od strony ulicy Narutowicza.



Rys. 6. Wizualizacja woonefu na Piramowicza (na pierwszym planie część reprezentacyjna – od strony ul. Narutowicza. W tyle część techniczna z prostokątnymi miejscami parkingowymi. Po prawej stronie, na żółto, cerkiew Św. Olgi., źródło: [10]

Część woonefu zostanie pokryta obecnie istniejącą kostką klinkierową uzupełnioną szarymi płytami granitowymi. W celu spowolnienia ruchu samochodowego zastosowane zostaną sztywne spowalniacze ruchu samochodowy (rys. 8). Po remoncie ulicę ozdobią klony czerwone Red Sunset, a także niska roślinność kwitnąca na czerwono. Dopelnieniem przestrzeni będą niskie, żeliwne płotki w stylu angielskim.

Woonef na ulicy Zacisze (na całej długości)

Inwestycja na ulicy Zacisze ma być czwartym, powstającym w ramach budżetu obywatelskiego woonefem. Zacisze jest to 220-metrowa ulica łącząca ulicę Rewolucji 1905 roku z Pomorską, o niewielkim znaczeniu komunikacyjnym. Na ulicy obecnie znajdują się dwa szpalery drzew, które mają zostać zachowane i uzupełnione o nowe nasadzenia (rys. 7). W związku z tym na planowanym woonefie nie będzie szykan, a jedynie progi zwalniające. Zmieniona

zostanie nawierzchnia i zainstalowane zostaną meble miejskie. Nowością będzie także zatoczka dla zaopatrzenia.

Przy ulicy Zacisze znajduje się Gimnazjum nr 3 im. Fryderyka Chopina przed którym ma znaleźć się parking kiss & ride. Powiększona ma zostać również strefa przed szkołą w celu ułatwienia parkowania autokarów oraz stworzenia miejsca dla spotkań młodzieży.



Rys. 7. Wizualizacja woonefry na ulicy Zacisze, źródło: [13]

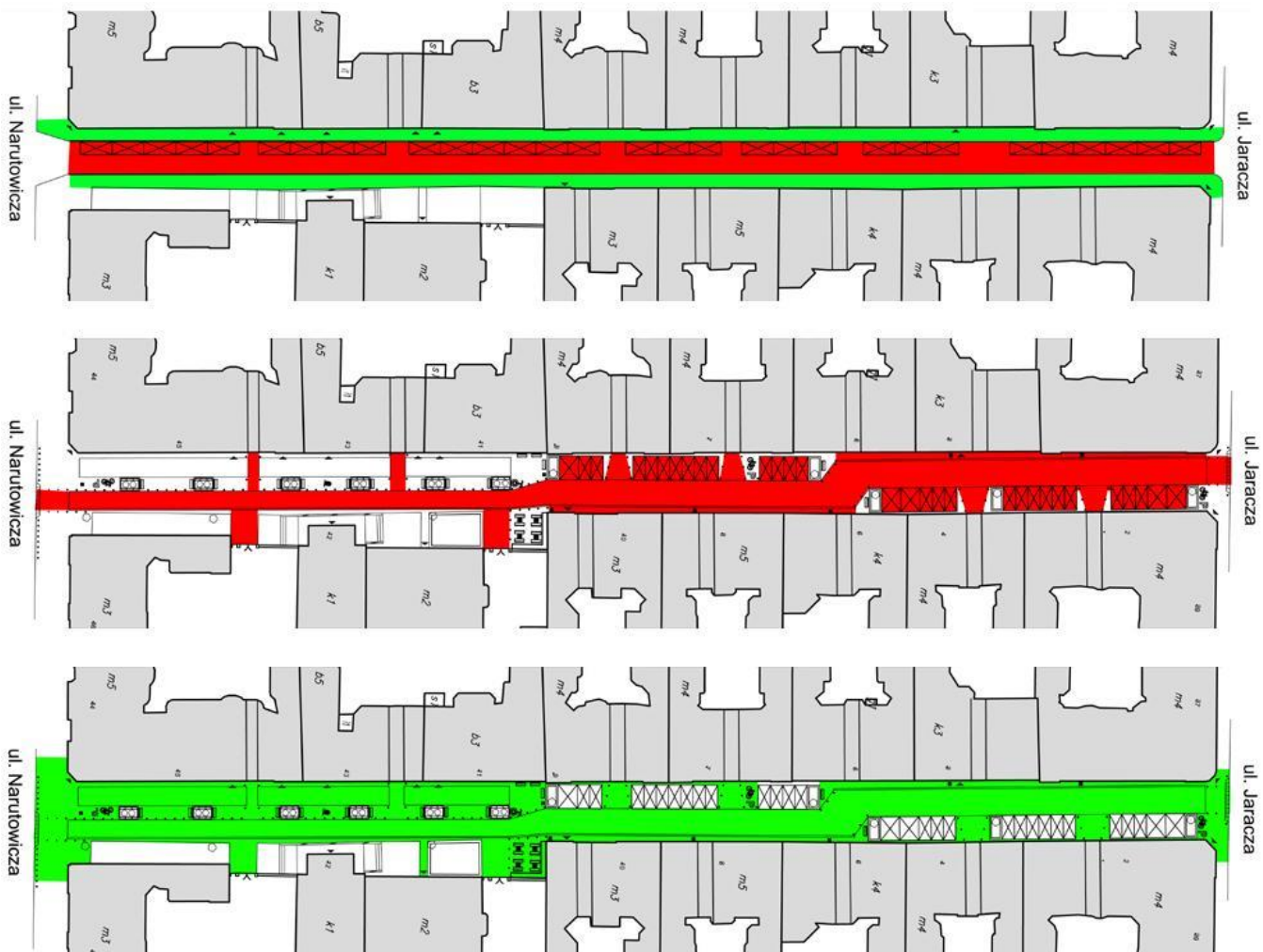
10 lutego 2016 roku został ogłoszony przetarg na dokumentację projektową dla tej ulicy. Inwestycja ma być ukończona jeszcze w 2016 roku.

2.2. Woonefry osiedlowe

W grudniu 2015 roku zakończono remont ulic: Kozielskiego w

dzielnicy Polesie, Selekcyjnej w dzielnicy Widzew oraz Pszennej i Świerkowej w dzielnicy Bałuty. Za kwotę 3 mln zł, powstały na nich tzw. woonefry osiedlowe. Inicjatorem tych inwestycji był Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi za wnioskiem rad osiedli. Modernizacje zrealizowane zostały w ramach zadań własnych gminy. Podobnie jak w przypadku woonefów w centrum miasta, nie ma tutaj wydzielonych chodników ani jezdni, a na ulicach znajdują się zieleńce. Początkowo zakładano, że pojawią się także ławki i stoliki oraz place zabaw, ale po konsultacjach społecznych ZDiT wycofał się z tej propozycji. Mieszkańcy zdecydowali, że nie chcą takich elementów architektury, a w stosunku do pozostałych mieli pewne wątpliwości. Według niektórych zieleńce utrudniałyby wjazd do posesji. Ostatecznie zdecydowano, że zieleńce nie będą wykonywane w miejscach, w których nie życzą sobie tego właściciele przylegających posesji. Niektórzy mieszkańcy mieli również wątpliwości związane z odprowadzaniem wody deszczowej w sposób, nie gwarantujący niezalewania garaży. Wątpliwości te spowodowały niewielkie zmiany w projektach w postaci wykonania dodatkowych wpustów do kanalizacji.

Interującym zjawiskiem, w przypadku opisanych powyżej inwestycji, była rezygnacja mieszkańców z elementów typowych dla woonefów, tj. tworzących wspólną przestrzeń dla ludzi i dzieci, takich jak ławki, stoliki czy place zabaw. Wynikło to prawdopodobnie z zupełnie innego typu zabudowy wokół wymienionych ulic (rys. 9) niż np. ulic w Amsterdamie, na których stworzono woonefry (rys. 10).



Rys. 8. Wstępna koncepcja woonefry na ulicy Piramowicza. U góry – stan przed modernizacją: na zielono strefy dla pieszych, na czerwono dla samochodów. W środku – strefa dostępna dla samochodów po modernizacji, na dole – strefa dostępna dla pieszych, źródło: [9]



Rys. 9. Ulica Pszenna po modernizacji, źródło: [12]

Można zatem postawić pytanie, czy modernizacje ulic polegające jedynie na sprowadzeniu jezdni i chodników do jednego poziomu i wykonaniu kilku zieleńców są woonerfami? Na pewno są to miejsca bardziej przyjazne dla pieszych i rowerzystów, ale nie tworzące przestrzeni do dłuższych wspólnych spotkań mieszkańców, czy zabaw dzieci. Przy ulicach na których wykonano woonerfy osiedlowe w Łodzi (Kozietulskiego, Selekcyjna, Pszenna, Świerkowa) dominuje zabudowa jednorodzinna, która charakteryzuje się grodzeniem poszczególnych posesji, na terenie których znajdują się indywidualne ogródki. Taka zabudowa zapewnia bezpieczne miejsca dla zabawy dzieci wewnątrz posesji, jak również daje możliwość organizowania spotkań towarzyskich mieszkańców. Ulica staje się wówczas miejscem mało atrakcyjnym, pełniącym w zasadzie jedynie funkcję dojazdową. Znacznie lepszym określeniem tego typu przestrzeni jest sformułowanie „shared space” użyte w pracy [7] lub po prostu strefy uspokojonego ruchu.

Przyglądając się rozwiązaniom holenderskim (rys. 10) widać, że woonerfy znajdują się w miejscach, w których dominuje niska zabudowa szeregową, z wyjściami z budynków znajdującymi się bezpośrednio przy ulicy. Woonerfy stanowią więc naturalne miejsce spotkań mieszkańców oraz miejsce zabaw dla dzieci. Taki typ zabudowy jest jednak rzadko spotykany na przedmieściach polskich miast, gdzie dominuje zabudowa jednorodzinna wolnostojąca.



Rys. 10. Woonef w Amsterdamie, źródło: [14]

3. BEZPIECZEŃSTWO

3.1. Podstawy prawne funkcjonowania woonefów

Aby zapewnić pierwszeństwo pieszych nad samochodami strefa woonefów musi być strefą zamieszkania i zgodnie z ustawą z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym z późn. zm., oznaczona znakami D-40 i D-41. Ustawa definiuje strefę zamieszkania

jako „obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi” (art. 2, pkt.16). Te szczególne zasady o których mowa w definicji strefy zamieszkania dotyczą:

- Pierwszeństwa pieszych (art. 11, ust. 5) – „... W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem”,
- Prędkości dopuszczalnej (art. 20, ust. 2) – „Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h”,
- Parkowania (art. 49, ust. 2, pkt. 4) – „Zabrania się postoju w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu”,
- Samodzielnego przebywania dzieci (art. 43, ust. 1) – „Dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi tylko pod opieką osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat. Nie dotyczy to strefy zamieszkania”.

Według polskich przepisów nie ma innej możliwości zapewnienia pierwszeństwa pieszych, przy jednoczesnym niewykluczeniu z ruchu samochodów. Strefy zamieszkania są jedynym, możliwym do przyjęcia prawnym rozwiązaniem.

3.2. Sposoby zapewnienia spowolnienia ruchu

Najstarszą ale wciąż powszechnie stosowaną w Polsce formą uspokajania ruchu są progi zwalniające. Pierwsze z nich pojawiły się w latach 90tych w odpowiedzi na znaczny wzrost ruchu drogowego. W Polsce, progi zaczęto stosować znacznie później niż w krajach Europy zachodniej, z uwagi na wolniejszy rozwój motoryzacji. Szybko stały się popularne, ponieważ były dosyć skutecznie (lokalnie) oraz tanie i łatwe w montażu.

Niestety progi mają liczne wady. Stosowanie ich w miastach zwiększa zużycie paliwa i ścieranie klocków hamulcowych, co z kolei powoduje zwiększenie zanieczyszczenia powietrza. Progi nie są też najlepszą formą uspokajania ruchu w przypadku dłuższych odcinków ulic, ponieważ kierowcy zwalniają tylko na chwilę, przejeżdżając przez taki element, a następnie przyspieszają i hamują przed kolejnym. Zatem skuteczne spowolnienie ruchu wymagało by bardzo gęstego umieszczenia progów.

Większy wpływ na spowolnienie ruchu, w przeciwieństwie do progów zwalniających ma zmiana układu przestrzennego ulic, polegająca na stosowaniu skomplikowanej geometrii, zwężeniu jezdni, stosowaniu ciasnych i ostrych łuków, tworzeniu zwężeń czy wreszcie różnicowaniu nawierzchni. W przypadku woonefów dochodzi jeszcze brak wyraźnego rozdzielenia użytkowników (brak strumieniowania pieszych, rowerzystów i samochodów). Powoduje to, że ulice postrzegane są przez kierowców jako nieprzyjemne i niebezpieczne, co skutkuje zmniejszeniem prędkości związanym ze zwiększoną uwagą podczas przejazdu taką ulicą.

Na łódzkich woonefach stosowane są głównie szykany (rys. 1, 8), które wymuszają zmianę toru jazdy i uniemożliwiają rozwijanie nadmiernej prędkości.

4. FUNKCJONALNOŚĆ

Woonefy są miejscami bardzo przyjaznymi dla pieszych i rowerzystów, natomiast mniej dla kierowców, dlatego powinny być wykonywane na ulicach, których znaczenie transportowe w skali miasta jest marginalne. Jedyny ruch samochodowy w samym woonefie powinien dotyczyć dojazdu do posesji lub innych punktów znajdujących się w woonefie, np. lokali gastronomicznych. Nie ma znaczenia czy taka ulica znajduje się w centrum miasta, czy w odleglejszych dzielnicach. Różnić będzie się jedynie wybór mebli

miejskich i organizacja przestrzeni. Na przedmieściach, głównymi użytkownikami woonerfów będą mieszkańcy danej ulicy, natomiast w centrum, dodatkowo mieszkańcy innych dzielnic oraz turyści.

Woonerfy mają wiele zalet, m.in. są to:

- uspokojenie i zmniejszenie ruchu samochodowego,
- mniejszy hałas i zanieczyszczenie powietrza,
- polepszenie estetyki ulicy przez uporządkowanie sposobu parkowania samochodów,
- zwiększenie ilości zieleni (drzewa, zieleńce, kwietniki),
- zwiększenie przestrzeni dla pieszych oraz rowerzystów,
- zwiększenie przestrzeni dla lokali gastronomicznych,
- integracja społeczeństwa na wspólnej przestrzeni miejskiej.

Jednak mają także wady. Do głównych należy zmniejszenie przepustowości ulicy (dla samochodów), z czym związane jest spowolnienie ruchu samochodowego. Z punktu widzenia czasu przejazdu przez miasto jest to wada. Wyższy jest także koszt takiej modernizacji, a także koszty późniejszego utrzymania. Zwiększone koszty budowy wynikają z konieczności zastosowania estetyczniejszych materiałów oraz wykonania mebli miejskich. Z kolei na zwiększone koszty utrzymania składają się:

- konieczność specjalistycznego czyszczenia,
- naprawy mebli miejskich uszkodzonych przez parkujące samochody (problem występujący na woonerfie na 6 Sierpnia - łamane są betonowe słupki ograniczające miejsca do parkowania, uszkodzane ławki),
- konieczność nieustannej kontroli poprawności parkowania (parkowanie poza wyznaczonymi do tego miejscami),
- większe koszty związane z iluminacją elementów architektonicznych.

PODSUMOWANIE

Polskie doświadczenia z woonerfami są jak dotąd niewielkie. Miastem, które zapoczątkowało tę ideę jest Łódź, w której istnieją już dwa woonerfy, a trzeci jest bliski ukończenia. Znajdują się tam też cztery ulice w stylu shared space, w których połączono wszystkie formy ruchu (pieszy, rowerowy i samochodowy). Ulice te nazwano woonerfami osiedlowymi. Kolejnym i jak na razie jedynym polskim miastem, w którym powstanie woonerf jest Wrocław.

Woonerfy pełnią funkcję deptaków, parkingów oraz miejsc spotkań mieszkańców. Są to przestrzenie o wysokim poziomie bezpieczeństwa i wysokich walorach estetycznych, w których głównym celem jest stworzenie miejsca do przyjemnego spędzania wolnego czasu. Powyższe cechy pozwalają jednak równocześnie zachować podstawowe funkcje związane z ruchem samochodowym, takie jak możliwość przejazdu, parkowania oraz obsługi przez pojazdy specjalne.

Trudno powiedzieć, czy idea woonerf stanie się powszechnym rozwiązaniem w innych polskich aglomeracjach. Jednak biorąc pod uwagę fakt, że w wielu miastach brakuje przestrzeni przyjaznych mieszkańcom, modernizacja ulic w woonerfy może uzyskać popularyzacji i poparcie z ich strony. Zmienia się też powoli filozofia projektowania przestrzeni miejskich. Dąży się do zmniejszania ruchu samochodowego w centrach miast i przystosowywania ich do ruchu pieszo, rowerowego i zbiorczej komunikacji miejskiej. Woonerfy są rozwiązaniami które mogą te procesy ułatwić, ponieważ nie powodują rewolucji w systemie komunikacyjnym miasta, ale ewolucję i powolne dostosowywanie się do nowych trendów.

BIBLIOGRAFIA

1. Frąk M., *Woonerf dobry i zły. Czy 6 sierpnia będzie szkodliwa*, lodz.wyborcza.pl, 18.06.2014

2. Gehl J., *Życie między budynkami, użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, 2009, Warszawa
3. List otwarty do architektów i urbanistów w sprawie idei podwórca miejskiego, Fundacja Normalne Miasto Fenomen
4. Szczuraszek T. *Bezpieczeństwo ruchu miejskiego*, WKiŁ, 2005, Warszawa
5. Wycichowska B., *Zielona rewitalizacja w strefie wielkomiejskiej w Łodzi*, „Przegląd komunalny” 2015, nr 8, s. 47-51
6. Zalewski A., *Uspokojenie ruchu jako zagadnienie urbanistyczne*, „Zeszyty Naukowe. Rozprawy Naukowe / Politechnika Łódzka” 2011, nr 414
7. Zimny B., *Filozofia projektowania ulic typu woonerf w Łodzi*, „Informacja” 2015, nr 84, s.31-44
8. Kaparias I., Bell M.G.H., Biagioli T., Bellezza L., Mount B. *Behavioural analysis of interactions between pedestrians and vehicles in street designs with elements of shared space*, „Transportation Research Part F” 2015, nr 30, s. 115-127

Źródła internetowe:

9. woonerf.dlalodzi.info
10. lodz.wyborcza.pl
11. maps.google.pl
12. lodz.naszemiasto.pl
13. dzienniklodzki.pl
14. metrocafe.pl
15. Raporty z budżetów obywatelskich w latach 2013-2016 z miast powyżej 200 tys. Mieszkańców.

Development of woonerven idea in Poland

The article discusses the development of street modernization concept in Polish cities according to the woonerven rules. The word “woonerf” comes from the Dutch language and means “street for living”. First woonerf was established in Emmen in the Netherlands in 1970s in response to the growing traffic in residential areas and the lack of recreational space for residents. Today, most of the woonerf style streets are located in the Netherlands, Denmark and Germany, especially in Amsterdam, Copenhagen and Berlin. First woonerf in Poland was established on the 6 Sierpnia Street in Lodz in 2014 and the next on Piramowicza and Traugutta Streets. Modernization of these streets were made in the context of participatory budgeting of the City of Lodz. The article presents the development of the idea of woonerf style modernization of streets as a part of participatory budgets in cities with more than 200 thousand residents in Poland. It also presents the characteristics of selected investments and the relevance of the use of such solutions.

Autorzy:

mgr inż. **Michał Betlej** – AGH Akademia Górniczo-Hutnicza, Wydział Górnictwa i Geoinżynierii, Katedra Geomechaniki, Budownictwa i Geotechniki, al. A. Mickiewicza 30, 30-059 Kraków

mgr inż. **Aleksandra Radziejowska** – AGH Akademia Górniczo-Hutnicza, Wydział Górnictwa i Geoinżynierii, Katedra Geomechaniki, Budownictwa i Geotechniki, al. A. Mickiewicza 30, 30-059 Kraków