

Katarzyna Kapturska

**STREFY OGRANICZONEGO RUCHU JAKO RECEPTA NA PROBLEMY ŚRÓD-
MIEJSKICH ULIC HANDLOWYCH WSPÓŁCZESNYCH MIAST?
ŚRÓDMIEŚCIE GDYNI – ULICA STAROWIEJSKA**

Słowa kluczowe: miasto, przestrzeń publiczna, handel, ruchy społeczne, zrównoważony transport miejski.

**PEDESTRIAN AREAS AS A SOLUTION FOR PROBLEMS OF DOWNTOWN
SHOPPING STREETS IN MODERN, RESURGENT CITIES?
GDYNIA DOWNTOWN – STAROWIEJSKA STREET**

Keywords: city, public areas, street commerce, grassroot movements, sustainable mobility.

Wstęp

Ulice handlowe pełnią istotne funkcje w śródmieściach miast – transportowe, wizerunkowe, są przestrzeniami publicznymi. Współczesne strategie rozwoju miast podkreślają kluczową rolę śródmieść w procesie ich odradzania. Realizując idee zrównoważonego transportu, miasta stają się przyjazne przechodniom (ang. walkable city). Uwzględnienie zwiększonego udziału pieszych i rowerzystów w ruchu może być impulsem dla rewitalizacji śródmiejskich ulic. Przy wzrastającej liczbie centrów i galerii handlowych wymagają one szczególnej uwagi, ich kondycja ma wpływ na wizerunek całego miasta.

W artykule, opisana w powyższym akapicie tematyka została opisana na przykładzie ulicy Starowiejskiej w Gdyni.

Gdynia, która uzyskała prawa miejskie 10 lutego 1926 roku, zdążyła przejść w swojej historii wszystkie etapy rozwoju, upadku i odrodzenia miast XX i XXI w. Pomimo dynamicznego wzrostu sektora handlu i usług po transformacji systemowej 1989 roku¹, zauważalne jest obniżenie wartości ulic handlowych w śródmieściu jako przestrzeni publicznych. Udział Gdyni w projekcie Civitas Dyn@mo² umożliwia wprowadzanie w mieście rozwiązań z zakresu zrównoważonego transportu. Projekt zakłada między innymi wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu na jednej z ulic wytypowanych po wstępnych analizach.

¹ *Zintegrowany Plan Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miasta Gdyni, w zakresie miejskich obiektów kulturalnych, obiektów usługowych i handlowych oraz działań rewitalizacyjnych (ZIPROM)*, Gdynia 2011

² *DYNAMIC citizens @ctive for sustainable MOBility* to europejski projekt naukowo-badawczy realizowany w ramach inicjatywy CIVITAS II PLUS, opisany w rozdziale 4, podrozdziale 4.2. niniejszego artykułu.

Niniejszy artykuł opisuje sytuację ulic handlowych w śródmieściu Gdyni. W opracowaniu zauważone są występujące na nich problemy³, podjęta zostaje próba ich zdefiniowania, a także określenie ich przyczyn. Celem artykułu jest określenie, czy wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu może być rozwiązaniem problemów śródmiejskiej ulicy o funkcji handlowo-usługowej oraz podniesienia jej roli jako przestrzeni publicznej. Przykładem służącym do niniejszych rozważań jest ulica Starowiejska w Gdyni. Realizując powyższy cel zastosowano następujące metody naukowe: obserwacyjne, intuicyjne, analizę krytyczną (literatury i dokumentów), wywiad i rozmowy z użytkownikami ulicy (mieszkańcami, kupcami i gośćmi).

1. Współczesne miasto, a przestrzeń publiczna, ulica handlowa, transport – podstawa rozważań.

1.1. Współczesne miasto.

Współczesne miasta znajdują się obecnie w stadium odrodzenia (ang. resurgent cities). Odzyskują vitalność ekonomiczną, zabiegają o miano „kreatywnych”⁴. Karta Lipska określa strategię rozwoju miast, które opisuje jako niezastąpione dobra gospodarcze, społeczne i kulturowe, będące centrami wiedzy i innowacji. Karta została przyjęta w Lipsku w 2007 roku, ale już w 2002 roku Richard Florida pisał o sile napędowej toczących się wielkich przemian, którą jest wzrost ludzkiej kreatywności jako cechy definiującej życie gospodarcze naszych czasów⁵. Podstawowy zasób ekonomiczny – „środki produkcji”, jeśli użyć terminu ekonomicznego, nie jest już kapitałem, podobnie zresztą jak nie są nim bogactwa naturalne (...) czy „siła robocza”. Tym zasobem jest i będzie wiedza⁶. Współczesna metropolia zachęca mieszkańców do używania wyobraźni i wykracza poza paradygmat inżynierii miejskiej w urbanistyce, w którym najważniejsza była twarda infrastruktura, a więc drogi, bliźniaczo podobne projekty mieszkaniowe, czy obiekty biurowe. Dziś ową infrastrukturę należy połączyć z infrastrukturą miękką, która uwzględnia to, czy ludzie mogą się w mieście spotykać, wymieniać pomysły i nawiązywać kontakty⁷.

Gdynia przeszła przeobrażenia układające się w trójczłonowy schemat – triadę rozwojową urbanizacji. Pierwszy człon tej triady odpowiada kryzysowi miast. Drugi człon to odnowa miast, a trzeci to ich odrodzenie⁸. Jest przykładem realizacji współczesnych założeń rozwoju miast. Dowodzą tego zapisy Zintegrowanego Planu Zrównoważonego Rozwoju Obszarów miasta Gdyni w zakresie obiektów kulturalnych, obiektów usługowych i handlowych oraz działań rewitalizacyjnych (ZIPROM, Gdynia, październik 2011) oraz realizowane inwestycje. W ich skład wchodzi Park Naukowo-Technologiczny (skupiający innowacyjne firmy i inkubator przedsiębior-

³ Rozdział 2.

⁴ Majer A., *Odrodzenie miast*, Łódź-Warszawa 2014, s.16-17.

⁵ Florida R., *Narodziny klasy kreatywnej*, Warszawa 2010, s.41.

⁶ Florida R., *Narodziny klasy kreatywnej*, Warszawa 2010, s.61. za Drucker P., *Społeczeństwo pokapitalistyczne*, Warszawa 1999, s.14.

⁷ Landry C., *Kreatywne miasto*, Warszawa 2013, s.34.

⁸ Majer A., *Odrodzenie miast*, Łódź-Warszawa 2014, s.16.



czości), obiekty biurowe, handlowe, wielofunkcyjne, szkoła filmowa, centrum design'u, planowane „forum kultury”. Miasto organizuje i współorganizuje także festiwale i duże imprezy plenerowe o zróżnicowanym charakterze. W lutym 2015 roku Gdynia zyskała kolejny atut podkreślający jej tożsamość, rozporządzeniem Prezydenta RP historyczny układ urbanistyczny śródmieścia został uznany za Pomnik Historii⁹.

1.2. Ulica handlowa.

Handel leży u podstaw koncentracji kontaktów społecznych, kulturalnych w ośrodkach miejskich. Pierwotnie miał miejsce się na placach, targowiskach, a od XVI wieku na ulicach, w sklepach mieszczących się w parterach kamienic. Początkowo wymiana handlowa odbywała się na otwartej ladzie na granicy pomieszczenia sklepu i ulicy. Oddzielenie wnętrza lokalu od ulicy za pomocą przeziernych przegród stało się podwaliną dla współczesnych sklepów. Witryny składające się z niewielkich szyb były standardem do połowy XIX wieku, kiedy to postęp technologiczny umożliwił produkcję szyb wielkoformatowych¹⁰. Wtedy ulice handlowe i sklepy nabrały znanego do dziś kształtu i cech.

Ulice w centrach miast odgrywają kluczową rolę dla ich funkcjonowania i wizerunku. Szczególnie w Gdyni, której podstawą układu urbanistycznego śródmieścia są biegnące po linii prostej, wytyczone na kierunku wschód-zachód i północ-południe ulice. Oś reprezentacyjną, prowadzącą w kierunku morza, tworzy ciąg ulicy 10 Lutego, Skwer Kościuszki oraz Aleja Jana Pawła II wraz z pirsem – Molem Południowym oraz Basen Żeglarski. Oś handlowa obejmuje ulicę Świętojańską, natomiast trzecią oś tworzy najstarsza w Gdyni ulica Starowiejska¹¹. Obecnie ulica Starowiejska, obok Świętojańskiej pełni funkcję handlowo-usługową. Na każdej z nich występują problemy, których geneza jest bardzo złożona. Podupadanie, utrata prestiżu skutkują w utracie ich znaczenia jako przestrzeni publicznych, a jak zauważyła Jane Jacobs „zwyczajne życie miejskiego chodnika wiąże się przecież bezpośrednio z innymi formami życia publicznego”¹². Jeśli w śródmieściu chodniki są zaniedbane, pełnią funkcje parkingów albo przylegają do zamkniętych sklepów i pustych lokali bez najemców życie publiczne opuszcza je. Handel odbywa się w obiektach do tego celu zaprojektowanych. Ulice, dotychczas o dominującej funkcji handlowej, sukcesywnie tracą znaczenie w przestrzeni miejskiej.

1.3. Przestrzeń publiczna.

Jedną ze strategii dla ponowoczesnych miast europejskich zawartych w Karcie Lipskiej jest tworzenie i zapewnianie wysokiej jakości przestrzeni publicznej. Bu-

⁹ *Gdynia-historyczny układ śródmieścia*,

http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/Pomniki_historii/Listy_miejsc/miejsce.php?ID=279, dostęp dnia 19.10.2015.

¹⁰ Coleman P., *Shopping environments Evolution, planning and design*, Oxford 2006, s.26–28.

¹¹ *Gdynia-historyczny ...*, op.cit., dostęp dnia 19.10.2015.

¹² Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, Warszawa 2014, s.75.



dynki historyczne, przestrzenie publiczne oraz ich wartość dla miast musi koniecznie zostać zachowana, ponieważ przyciągają inwestorów, siłę roboczą, turystów i umacniają jedność oraz tożsamość mieszkańców¹³. Karta Przestrzeni Publicznej definiuje ją w kategoriach społeczno ekonomicznych, rozumiejąc jako dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami – służące zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych. O publicznym charakterze przestrzeni decyduje zbiorowy sposób jej użytkowania¹⁴. Powyższa definicja kwalifikuje ulice handlowe jako przestrzenie publiczne, a tym samym jako dobro strategiczne dla społeczności lokalnych. Jest ono miejscem transmisji różnych produktów materialnych i niematerialnych zaspokajających różne potrzeby.

1.4. Transport we współczesnym mieście.

Zrównoważony, dostępny, skoordynowany z sieciami regionalnymi, taki ma być współczesny transport miejski. Nurt „nowej miejskości” upowszechnia uatrakcyjnianie centrów miast, poprzez ich kompleksową rewitalizację¹⁵. Strategia odwrótu od zasiedlania przedmieść wymaga uspokojenia śródmieść poprzez, między innymi, wprowadzanie stref ograniczonego ruchu i stref pieszych w miejsce rozcinających miasta dróg szybkiego ruchu (łącznie z ich likwidacją w centrach miast i zniesieniem wszelkich utrudnień dla ruchu pieszego – np. przejść podziemnych, kładek, czy świateł)¹⁶.

Strefy ograniczonego ruchu występowały w modernistycznych wizjach urbanistycznych jako elementy teorii segregacji ruchu. Pierwsze tego typu realizacje pojawiły się obrębie centrów miast w latach 70-ych XX w. w Holandii i Szwecji. Funkcjonują współcześnie zarówno w śródmieściach, jak i w dzielnicach mieszkaniowych (np. hol. woonerf). Ogranicza się w nich ruch samochodowy na rzecz transportu publicznego, komunikacji pieszej i rowerowej. W strefach pieszych ogranicza się go całkowicie.

Idea zrównoważonego miasta wzmacnia się, gdy większość transportu publicznego stanowi „zielona mobilność”, czyli ruch pieszy, rowerowy i komunikacja zbiorowa. Atrakcyjność systemów transportu publicznego zwiększa się znacząco, jeśli jego użytkownicy czują się bezpiecznie i komfortowo – idąc lub jadąc rowerem –

¹³ *Karta Lipska*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Karta_Lipska, dostęp dnia 11.10.2015.

¹⁴ Biegański L., Buczek G., Gzell S., Kowalewski A., Markowski T., Cichy-Pazder E., *Karta Przestrzeni Publicznej, adresowana do uczestników III Kongresu Urbanistyki Polskiej ZMP i TUPi innych organizacji dbających o ład przestrzenny w celu propagowania dbałości o przestrzeń publiczną naszych miast, która stanowi ich szczególną wartość, daje świadectwo tożsamości terytorialnej i narodowej oraz gwarantuje podstawy rozwoju zrównoważonego*, s.1.

¹⁵ *Nowa urbanistyka*, https://pl.wikipedia.org/wiki/New_urbanism, dostęp dnia 5 października 2015 r.

¹⁶ *Nowa urbanistyka*, https://pl.wikipedia.org/wiki/New_urbanism, dostęp dnia 5 października 2015 r.



w drodze do autobusu, tramwaju czy pociągu. Dobra przestrzeń publiczna i dobry system transportu publicznego są w zasadzie nierozłączne ze sobą związane¹⁷.

Poruszanie się po ulicach w śródmieściu miast powinno być bezpieczne i komfortowe dla ich pieszych użytkowników, bez spełnienia tego warunku obniżenie ich wartości jako przestrzeni publicznych będzie postępowało. Jednocześnie konieczne jest zapewnienie przez miasta sprawnego transportu z dzielnic mieszkaniowych do śródmieść. Spełnienie tych warunków może zachęcić większą liczbę mieszkańców miast do spędzania czasu w ich centrach, na ulicach handlowych.

2. Problemy występujące na śródmiejskich ulicach handlowych w Gdyni.

Główna oś handlowa Gdyni to ulica Świętojańska¹⁸. Pomimo przeprowadzenia paroletowych prac remontowych w zakresie wymiany nawierzchni, oświetlenia i mebli miejskich widoczne jest stopniowe obniżenie jej statusu. Znaczący procent lokali użytkowych nie jest wynajmowanych, a elewacje kamienic wymagają odświeżenia. Pomimo zauważalnego obniżenia estetyki ulicy i malejącej liczby użytkowników Świętojańska znajduje się w czołówce rankingu najdroższych ulic handlowych w Polsce.

W przeciwieństwie do ulicy Świętojańskiej, ulica Starowiejska, w założeniu nie miała stanowić głównej osi handlowej. Obserwacje pozwalają jednak stwierdzić, że to właśnie Starowiejska przejęła funkcję głównej ulicy handlowej miasta. Znacząca większość lokali użytkowych w parterach budynków jest wynajmowana. Rotacja najemców jest niewielka. Na tle prestiżowej, ale tracącej na atrakcyjności Świętojańskiej, Starowiejska jest ulicą żywą i o dużym znaczeniu w codziennym funkcjonowaniu miasta. Dysponuje ogromnym atutem położenia, skupia większość ruchu z Dworca PKP w kierunku Placu Kaszubskiego, a następnie w kierunku Skweru Kościuszki.

Opisane uwarunkowania i zalety stanowią o wartości i potencjale ulicy, który nie jest w pełni wykorzystywany. Użytkownicy ulicy określają przebywanie na niej koniecznością. Intensywny ruch samochodów osobowych i dostawczych, zły stan nawierzchni jezdni oraz chodnika, parkowanie pojazdów wzdłuż ulicy po obu jej stronach utrudnia przebywanie na niej i korzystanie przez pieszych i rowerzystów. Witryny sklepów, lokali usługowych i gastronomicznych oraz elewacje kamienic są zdewastowane, zniszczone. Powyższe wady i zaniedbania obniżają znacząco estetykę i prestiż ulicy, dyskwalifikują ją jako przyjazną użytkownikom w kontekście idei współczesnego miasta i zrównoważonego transportu

¹⁷ Gehl J., *Miasta dla ludzi*, Kraków 2014, s.7.

¹⁸ Według opisu historycznego układu śródmieścia Gdyni zawartego w podrozdziale 1.2, za *Gdynia-historyczny układ śródmieścia*, http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/Pomniki_historii/Lista_miejsc/miejsce.php?ID=279, dostęp dnia 19.10.2015.

Fotografia. 1. Ulica Starowiejska w Gdyni, zdewastowana elewacja kamienicy i witryna sklepu jubilerskiego



Źródło: Opracowanie własne

Zintegrowany Plan Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miasta Gdyni zauważa opisane problemy śródmieścia i określa rewitalizację śródmieścia jako „cel strategiczny 1”.

3. Możliwe przyczyny problemów ulic handlowych w Gdyni.

Przyczyn obecnej sytuacji można upatrywać w bardzo wielu czynnikach wymagających dogłębnej, interdyscyplinarnej analizy. Na potrzeby niniejszego artykułu zostaną one nakreślone szkieletowo.

Ulice handlowe tracą użytkowników, prestiż oraz znaczenie jako przestrzenie publiczne. Jedną z podstawowych przyczyn jest niewątpliwie utrzymywanie jednorodnej funkcji. Od czasu powstania pierwszych obiektów dedykowanych w pełni handlowi (XIX wiek) stały się one ogromną konkurencją dla otwartych ulic ze sklepami w parterach budynków. Zadaszone arkady i galerie, domy towarowe, supermarkety, centra / galerie handlowe umożliwiają komfortową wymianę handlową bez względu na warunki zewnętrzne. Handel w internecie (ang.e-commerce) zastępuje wielu kupującym tradycyjne sklepy. Zmieniają się potrzeby współczesnego mieszkańca: styl życia, sposoby spędzania wolnego czasu. Zmiany społeczne, demograficzne, ekonomiczne, kulturowe określają zapotrzebowanie na przestrzeń publiczną, jej rodzaj i jakość. Richard Florida nie pisze o polskim społeczeństwie, ale jego obserwacje wydają się aktualne w naszych miastach : „(...) angażujemy się dziś w tak wiele różnych form aktywności, że łącznie stanowią one dowód na radykalną transformację spędzania czasu wolnego w naszym społeczeństwie. (...) Ponieważ na gospodarkę patrzymy przez pryzmat naszej kreatywności i identyfikujemy się w ten sposób jako „kreatywne jednostki”, będziemy wybierać takie hobby i takie formy kulturowe, które dobrze wyrażają i wspierają naszą kreatywność”¹⁹.

¹⁹ Florida R., *Narodziny klasy kreatywnej*, Warszawa 2010, s.177.



Winę za negatywny odbiór i wizerunek ulic handlowych ponosi także zaniedbanie i wzmożony ruch samochodowy. W mieście występują przypadki zawłaszczenia przestrzeni publicznej. Opisywana przez Jane Jacobs „nijakość” obecna jest na ulicach handlowych w postaci sieciowych sklepów i restauracji, pozbawiających śródmieścia tożsamości. „Należy piętnować Wielką Zarazę Nijakości oraz zrozumieć, dlaczego niszczy ona miejskie życie (...)”²⁰.

Zły stan nawierzchni, witryn, elewacji wynika z braku inwestycji ze środków miejskich i prywatnych. Powodem jest brak projektów, źródeł finansowania, skutecznych działań w obszarze promocji inwestycji w ramach budżetów obywatelskich. Próby pozyskania finansowania poprzedzone bywają konfliktami²¹ o priorityty w zakresie inwestycji, szczególnie dotyczy to większych działań związanych z remontami infrastruktury.

4. Poszukiwanie rozwiązań – autentyczność, tożsamość, zrównoważony transport?

4.1. Możliwe rozwiązania.

Niewątpliwym atutem ulicy Starowiejskiej jest duża liczba sklepów i lokali usługowych, które nie są elementami większej sieci, ale indywidualnymi „przedsiębiorstwami”, często z bogatą historią. To najstarsza ulica Gdyni, która dzięki temu posiada ogromny potencjał związany z jej tożsamością w kontekście całego miasta. Starowiejska jest autentyczna. Sharon Zukin pisze, że miasto jest wówczas autentyczne, gdy potrafi wytworzyć doświadczenie początków, korzeni. Gdy zachowane są historyczne budynki oraz całe stare dzielnice, w których pielęgnowana jest lokalna przedsiębiorczość. Powstają małe sklepy, kawiarnie, a „branding” dzielnic budowany jest na jej charakterystycznych cechach związanych z kulturą tożsamością²². Uznając za największe problemy ulicy Starowiejskiej opisane zaniedbanie, wzmożony ruch samochodów i wynikającą z nich „nieprzyjazność” można wysnuć tezę, że możliwym do zastosowania rozwiązaniem jest wprowadzenie na niej strefy ograniczonego ruchu. Inwestycja tego typu pozwoliłaby na przygotowanie projektu, a następnie przeprowadzenie przebudowy nawierzchni ulicy wraz z infrastrukturą. Przewidywane podwyższenie prestiżu Starowiejskiej umożliwiłoby dalsze działania polegające na oczyszczaniu i estetyzacji witryn, remontach elewacji.

4.2. Strefy ograniczonego ruchu w ramach projektu Civitas Dyn@amo w Gdyni.

Gdynia przystąpiła do europejskiego projektu naukowo-badawczego realizowanego w ramach inicjatywy CIVITAS II PLUS (finansowany z 7-go Programu

²⁰ Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, Warszawa 2014, s.158.

²¹ Na przykład pomiędzy grupami mieszkańców o różnorodnych poglądach, potrzebach, właścicielami kamienic, także władzami miasta, co przybliżone jest w podrozdziale 4.3.

²² Groyecka D., *Gentryfikacja Berlina od życia na podsłuchu do kultury *caffè latte**, Gdańsk 2014, s.27–28., za Zukin S., *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, New York 2014, s.3.



Ramowego Komisji Europejskiej). Nadrzędnym celem projektu jest wdrożenie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie mobilności, oraz wymiana wiedzy i doświadczeń pomiędzy uczestniczącymi w nim miastami²³. Projekt ten nosi nazwę Civitas Dyn@mo. Wraz z Gdynią, równolegle biorą w nim udział Akwizgran (Niemcy) – jako lider projektu, Koprivnica (Chorwacja) oraz Palma de Mallorca (Hiszpania). Projekt rozpoczął się z dniem 1 grudnia 2012 roku i będzie trwał 48 miesięcy. W ramach CIVITAS DYN@MO przygotowano 6 grup zadań, zwanych WP (ang. Work Packages), między innymi WP 1 Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego (SUMP to ang. sustainable urban mobility plan), a także w ramach wszystkich grup i w dedykowanym WP 5 promocję, edukację, zapewnienie udziału społecznego. W ciągu 4 lat trwania projektu, planuje się wdrożyć różnorakie działania (kolejno) : opracowanie i sformalizowanie Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego (SUMP) dla miasta w oparciu o badania, projekty i konsultacje; przygotowanie studium dla priorytetowych działań zidentyfikowanych w SUMP; utworzenie pierwszej w mieście strefy pieszej (projekt pilotażowy) oraz przeprowadzenie kampanii promujących ruch rowerowy, strefy piesze, miejski transport elektryczny. Pozostałe grupy zadań zostają na potrzeby artykułu pominięte, ponieważ nie są już ściśle związane z tematem stref ograniczonego ruchu.

W badaniu i analizie preferencji w zakresie organizacji ruchu na ulicy Starowiejskiej, opracowanym przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni oraz Uniwersytet Gdański, Katedrę Rynku Transportowego znajdują się szczegółowe informacje na temat projektu oraz typowanych do niego ulic. Są to ulica Starowiejska, Świętojańska oraz Skwer Kościuszki, dla których przeprowadzone zostały badania natężenia ruchu oraz wywiady i ankiety. Decyzja odnośnie ostatecznego wyboru ulicy nie została jeszcze przez miasto podjęta. Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonych na potrzeby projektu opracowań, ulica Starowiejska wydaje się być prawdopodobnym wyborem.

Raport stwierdza, że wykreowanie nowych ulic wolnych od ruchu samochodowego lub z jego znacznym ograniczeniem spowoduje przede wszystkim ożywienie funkcji handlowych i gastronomicznych, czym najbardziej zainteresowani są właściciele lokali. Warto dodać, że deptaki mają zazwyczaj pozytywny wpływ na wartość nieruchomości, która jest z reguły wyższa w porównaniu z ulicami z dominacją ruchu samochodowego²⁴.

Na podstawie prowadzonej w niniejszym artykule argumentacji, przybliżenia pojęć²⁵ przeprowadzanych w ramach Civitas Dyn@amo badań i ich wyników²⁶

²³ *Civitas Dyn@mo*, <http://www.pktgdynia.pl/index.php/civitas-dynmo/>, dostęp dnia 21.10.2015.

²⁴ Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni oraz Uniwersytet Gdański, Katedra Rynku Transportowego, *Badanie i analiza preferencji w zakresie organizacji ruchu na ulicy Starowiejskiej*, Gdynia 2014, s.3.

²⁵ Rozdział 1. miał na celu określenie tła rozważań dotyczących szczególnego przypadku, poprzez przybliżenie pojęć z zakresu tematyki artykułu.

²⁶ Przytaczanych w pierwszych trzech akapitach podrozdziału 4.2.



można założyć, że dla ulicy Starowiejskiej wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu będzie trafnym rozwiązaniem. Lokale handlowe i gastronomiczne funkcjonują utrzymując w wielu przypadkach stały poziom zysków, ale strefa ograniczonego ruchu mogłaby spowodować wzmożony ruch użytkowników i pozostawanie ich na niej na dłuższy czas.

Śródmieście Gdyni ma doskonałe warunki topograficzne do korzystania przez pieszych i rowerzystów. Spokojniejszy ruch na ulicach to lepsze miasto do spotkań, a dobre miasto do spotkań to w pierwszym rzędzie miasto o dobrych uwarunkowaniach dla trzech podstawowych ludzkich aktywności: patrzenia, słuchania i mówienia²⁷. Ludzi kreatywnych przyciąga „organiczna”, lokalna kultura ulicy²⁸. „Centrum i okolice centrów miast to miejsca, gdzie może wytworzyć się pewnego rodzaju wspólna tożsamość i swoista atmosfera, która zapobiega segregacji przestrzennej wynikającej z podziałów klasowych. Jako „terytoria neutralne”, centra miast lub przestrzeń publiczna sprzyjają powstawaniu kreatywnych pomysłów, ponieważ ludzie czują się tu przyjemnie zrelaksowani, a równocześnie pobudzeni (...)”²⁹. Strefy ograniczonego ruchu wprowadzane w europejskich miastach podnoszą wartość ulic i całych dzielnic (np. Buchanan Street w Glasgow), pobudzają miejskie życie.

4.3. Mieszkańcy, a rozwiązania odgórne, krytyka i wątpliwości, obudzenie ruchów miejskich w rejonie śródmieścia.

Beneficjentami ożywienia funkcji handlowych i gastronomicznych oraz usług, będących skutkiem ograniczenia ruchu na danej ulicy mają być kupcy i restauratorzy, rzemieślnicy. W przypadku ulicy Starowiejskiej działania związane z projektem Civitas Dyn@mo pobudziły inicjatywy społeczne w postaci ruchów miejskich demonstrujących poparcie lub sprzeciw dla planowanych działań. Najaktywniejszym i najlepiej zorganizowanym jest stowarzyszenie „Kupcy Starowiejskiej” wyrażające stanowczy sprzeciw wobec planowanego ograniczenia ruchu. Stowarzyszenie przeprowadziło kampanię uwidocznioną na witrynach większości lokali użytkowych w postaci plakatów o treści „STOP deptakowi”.

²⁷ Gehl J., *Miasta dla ludzi*, Kraków 2014, s.148.

²⁸ Florida R., *Narodziny klasy kreatywnej*, Warszawa 2010, s.189.

²⁹ Landry C., *Kreatywne miasto*, Warszawa 2013, s.148–149.



Fotografia. 2. Witryna sklepu na ulicy Starowiejskiej w Gdyni, plakat stowarzyszenia Kupcy Starowiejskiej



Źródło: Opracowanie własne

Przeprowadzone w sierpniu 2015 roku wywiady z członkami ruchu pokazały jak odbierają oni działania ramach projektu Civitas Dyn@mo na ulicy Starowiejskiej. Kupcy i mieszkańcy popierający stowarzyszenie obawiali się wzrostu kosztów najmu lokali oraz czynszów, co zmusiłoby ich do podniesienia ceny swoich towarów i usług i zniechęciłoby dotychczasowych klientów. Respondenci wyrażali przekonanie, że większość ich klientów jest zmotoryzowana i nie byłaby zainteresowana poruszaniem się po ulicy Starowiejskiej pieszo. Wypowiadający się podważali sposób przeprowadzenia planowanego remontu, jako powierzchowny, z pominięciem infrastruktury technicznej znajdującej się pod ulicą. Kwestionowali także obiektywizm ankiet i badań przeprowadzonych w ramach SUMP. Sugerowali wpływ na ich wyniki innych potencjalnych beneficjentów projektu: architektów, urzędników. Plany przekształcenia ulicy Starowiejskiej w strefę ograniczonego ruchu lub deptak określono wielokrotnie mianem „groźby”.

Na stronie internetowej Stowarzyszenia „Kupcy Starowiejskiej” zamieszczono manifest o następującej treści: „My – mieszkańcy, kupcy i miłośnicy ulicy nie popieramy takich działań projektantów. Poprzez założenie stowarzyszenia chcemy wyrazić swój głośny sprzeciw. Taki rodzaj zmian nie jest dobry dla naszej ulicy. Oczywiście jest fakt, że Starowiejska wymaga odświeżenia, ale nie tak radykalnego! (...) Deptak oznacza zamknięcie ruchu kołowego, co pociąga za sobą wiele negatywnych skutków. Począwszy od pozbawienia mieszkańców ulicy możliwości zaparkowania aut pod swoimi domami skończywszy na powstaniu korków na terenie całego Śródmieścia. Kupcy oraz klienci będą mieli z kolei problem z pozosta-



wieniem pojazdu pod punktami handlowymi, co może spowodować upadek wielu przedsiębiorstw”³⁰.

Fundamentalnym elementem projektu Civitas Dyn@mo są działania mające na celu aktywizację społeczeństwa, konsultacje, udział mieszkańców miast w podejmowanych działaniach i popieranie ich podnoszeniem świadomości z zakresu zagadnień zrównoważonego transportu. Paradoksalnie, w opisanym przypadku mieszkańcy ulicy potencjalnie objętej projektem nie zostali zaproszeni do udziału w podejmowaniu decyzji, a dyskusja społeczna miała miejsce już po wstępnym wyborze ulic. Poczucie pominięcia w procesie decyzyjnym doprowadziło do obudzenia ruchów miejskich wymuszających komunikację na władzach miasta. Reakcja członków stowarzyszenia oraz jego zwolenników wskazała także na niepodważalną rolę analiz przyczyn problemów i możliwych rozwiązań dla każdego odrębnego przypadku. Niezależność jaką zapewnia indywidualny środek transportu oraz związany z jego posiadaniem prestiż wciąż funkcjonuje we mentalności współczesnego mieszkańca polskiego miasta. Od władz miasta oczekuje się rozwoju infrastruktury parkingowej oraz poszerzenia ulic. Nie istnieje gotowość na zmiany w kierunku „zielonej mobilności”. Wspomniane pominięcie w rozważanych zmianach w funkcjonowaniu jednej z głównych ulic miasta zostało także odebrane jako ograniczenie prawa własności i próba wykluczenia.

Kampania informacyjna w ramach opisywanego projektu została przeprowadzona niewłaściwie i na niewystarczającą skalę. Świadczy o tym forma i treść cytowanego wpisu definiującego działania stowarzyszenia Kupców Starowiejskiej.

Za pozytywny aspekt zaistniałej sytuacji można uznać nieczęsto lokalnie spotykane zjawisko aktywizacji ruchów miejskich. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że ostatecznie działania okazały się zdystansowane i powierzchowne, pozbawione reprezentantów w postaci rzeczywistych osób. Fenomen nie wykroczył poza plakaty na witrynach, wpisy informacyjne na portalach społecznościowych i stronie internetowej. Faktyczne ożywienie ulicy przy udziale mieszkańców i kupców nie nastąpiło.

Zakończenie

Opisana w artykule sytuacja śródmieścia Gdyni, szczególnie ulicy Starowiejskiej ukazuje jej problemy. Ma miejsce obniżenie wartości ulicy jako przestrzeni publicznej, obniżenie prestiżu. Przebywanie i korzystanie z ulicy przez pieszych jest niekomfortowe, czasem utrudnione. Proponowane przez władze miasta zmiany spotykają się z dużą krytyką, szczególnie kupców.

W celu znalezienia odpowiednich rozwiązań dla każdego przypadku konieczna jest dogłębna, indywidualna analiza. Rozwiązania te mogą okazać się złożone, wymagające działań w wielu obszarach. Idee zrównoważonego transportu, wprowadzane sukcesywnie w miastach europejskich zawierają w sobie potencjalne sugestie

³⁰ *Kupcy Starowiejskiej, Nasze idee*, <http://kupcystarowiejskiej.pl/>, dostęp dnia 9 września 2015 r.



dla rewitalizacji śródmieść, w tym ulic handlowych. Efektywną metodą może być wprowadzanie stref ograniczonego ruchu. Skuteczność rozwiązań uwarunkowana jest odpowiednią kolejnością działań, zapewnieniem od początku partycypacji społecznej mieszkańców miast.

W przypadku ulicy Starowiejskiej, planowana strefa ograniczonego ruchu, mogąca zwiększyć jej atrakcyjność, podnieść prestiż, umożliwić dalsze inwestycje, spotkała się ze sprzeciwem organizacji społecznych zrzeszających kupców i mieszkańców. Sytuacja taka powstała z powodu braku odpowiedniej kampanii informacyjnej oraz niewłaściwej kolejności działań. Rozwiązanie nie zostało wytypowane jako recepta na specyficzne problemy konkretnej lokalizacji, ale konkretna lokalizacja została wytypowana, aby możliwe było zrealizowane pełnego spektrum działań w ramach dużego projektu. Mieszkańcy Gdyni nie są zaznajomieni z ideami równoważonego transportu i nie są gotowi na zmianę stylu życia³¹, odrzucają tym samym możliwie słuszne idee. W ramach planowanych działań z zakresu Civitas Dyn@mo nie uwzględniono rozwiązań równoważących wyłączenie ulicy Starowiejskiej z ruchu.

Reasumując, strefy ograniczonego ruchu są możliwą receptą na problemy ulic handlowych, ale ich implementacja w objętym zmianami projektowymi mieście powinna być zastosowana odpowiednio w miejscu i czasie. Dotyczyć ona musi ulicy, na której taka strefa przeniesie korzyści dla mieszkańców, kupców, przedsiębiorców oraz spowoduje pojawienie się większej liczby „gości”³². Nie jest możliwe pomijanie tożsamości miejsca, które oprócz struktury urbanistycznej i architektonicznej tworzą przede wszystkim mieszkańcy. Jeśli te warunki zostaną spełnione, rewitalizacja ulicy handlowej przy pomocy wprowadzenia strefy ograniczonego ruchu może zakończyć się sukcesem mającym znaczenie dla całego miasta.

Bibliografia

1. Coleman P., *Shopping environments Evolution, planning and design*, Oxford 2006.
2. Florida R., *Narodziny klasy kreatywnej*, Warszawa 2010.
3. Gehl J., *Miasta dla ludzi*, Kraków 2014.
4. Groyecka D., *Gentryfikacja Berlina od życia na podsluchu do kultury caffè latte*, Gdańsk 2014.
5. Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, Warszawa 2014.
6. Biegański L., Buczek G., Gzell S., Kowalewski A., Markowski T., Cichy-Pazder E., *Karta Przestrzeni Publicznej, adresowana do uczestników III Kongresu Urbanistyki Polskiej ZMP i TUP i innych organizacji dbających o ład przestrzenny w celu propagowania dbałości o przestrzeń publiczną naszych*

³¹ Jednym z jego elementów jest poruszanie się po mieście własnym środkiem transportu.

³² Mieszkańców miasta spoza śródmieścia, osób przyjezdnych, turystów etc.



miast, która stanowi ich szczególną wartość, daje świadectwo tożsamości terytorialnej i narodowej oraz gwarantuje podstawy rozwoju zrównoważonego, Pozna 2009.

7. Landry C., *Kreatywne miasto*, Warszawa 2013.
8. Majer A., *Odrodzenie miast*, Łódź–Warszawa 2014.
9. Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni oraz Uniwersytet Gdański, Katedra Rynku Transportowego, *Badanie i analiza preferencji w zakresie organizacji ruchu na ulicy Starowiejskiej*, Gdynia 2014.
10. *Zintegrowany Plan Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miasta Gdyni, w zakresie miejskich obiektów kulturalnych, obiektów usługowych i handlowych oraz działań rewitalizacyjnych (ZIPROM)*, Gdynia 2011.
11. *Civitas Dyn@mo*, <http://www.pktgdynia.pl/index.php/civitas-dynmo/>, dostęp dnia 21 października 2015 r.
12. *Gdynia-historyczny układ urbanistyczny śródmieścia*, http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/Pomniki_historii/Lista_miejsc/miejsce.php?ID=2796, dostęp dnia 19 października 2015 r.
13. *Karta Lipska*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Karta_Lipska, dostęp dnia 11 października 2015 r.
14. *Kupcy Starowiejskiej*, <http://kupcystarowiejskiej.pl/>, dostęp dnia 9 września 2015 r.
15. *Nowa urbanistyka*, https://pl.wikipedia.org/wiki/New_urbanism, dostęp dnia 5 października 2015 r.

Streszczenie

Ulice handlowe pełnią istotne funkcje w śródmieściach miast: transportowe, wizerunkowe, są przestrzeniami publicznymi. Współczesne strategie rozwoju miast podkreślają kluczową rolę śródmieść w procesie ich odradzania. Uwzględnienie zwiększonego udziału pieszych i rowerzystów w ruchu może stać się impulsem dla rewitalizacji śródmiejskich ulic. Przy wzrastającej liczbie centrów i galerii handlowych wymagają one szczególnej uwagi, ich kondycja ma wpływ na wizerunek całego miasta. Artykuł, opisując problematykę na przykładzie ulicy Starowiejskiej w Gdyni, próbuje określić, czy wprowadzanie stref ograniczonego ruchu może być rozwiązaniem dla problemów ulic handlowych. Zdefiniowanie pojęć związanych ze współczesnym miastem poprzedza zauważenie i opisanie problemu, określenie jego możliwych przyczyn oraz poszukiwanie rozwiązań. Strefy ograniczonego ruchu określane są jako jedno z możliwych odpowiedzi na problemy ulic handlowych w śródmieściach. Opisany jest udział Gdyni w projekcie Civitas Dyn@mo, cele i zasady jego działania, reakcje społeczne na planowane zmiany. Strefy ograniczonego ruchu są możliwą receptą na problemy ulic handlowych, ale ich zastosowanie w objętym zmianami projektowymi mieście powinna być odpowiednio zlokalizowana w miejscu i czasie. Nie jest możliwe pomijanie tożsamości miejsca, które



oprócz struktury urbanistycznej i architektonicznej tworzą przede wszystkim mieszkańcy.

Summary

Shopping streets act as transportation axes, image creators and public areas. Contemporary strategies for development of cities emphasize the role of the centers as essential in their revitalization. Including growing participation of pedestrians and cyclists in the traffic may become a stimulus for regeneration of the central streets. With growing numbers of shopping malls of various types and sizes they need special attention, as their condition influence image of a whole city. The article, describes the issues analyzing an example of Starowiejska street in Gdynia and tries to determine if implementing pedestrian or low traffic areas can be a solution for problems of shopping streets. Defining concepts and terms connected with modern, re-surgent city is followed by defining the problem, specifying its possible reasons and searching for solutions. Limited traffic zones and promenades might be one of possible answers to high street problems in downtowns. The text describes participation of Gdynia in Civitas Dyn@mo project, aims and principles of operation, social reactions to planned changes. Article determines pedestrian areas as possible answer to described problems of shopping streets but emphasizes that their implementation must be correctly located in place and time. It is not possible to omit identity of place, which apart from architecture and urbanism is above all created by city main actors – inhabitants, modern burghers and their needs.

Informacje o autorze

Katarzyna Kapturska
mgr inż. architekt
wykładowca, Wydziału Architektury i Architektury Krajobrazu
Sopocka Szkoła Wyższa
doktorantka w Katedrze Architektury Użyteczności Publicznej,
Wydział Architektury
Politechnika Gdańska
katarzyna.kapturska@gmail.com

