



W latach 50. ubiegłego wieku w miastach mieszkało mniej niż 30 proc. ludzi. Obecnie zamieszkuje w nich ponad połowa, a według prognoz za około 30 lat już ponad 2/3 ludności zamieszka w miastach. Nieuniknione są zatem pewne zmiany w przestrzeni miejskiej, związane również ze stylem życia mieszkańców. Jedną z nich jest np. stały dostęp do lokalnej, jak i globalnej informacji. Trudno dziś znaleźć mieszkające razem rodziny wielopokoleniowe, mniej jest też wielodzietnych. Rośnie również potrzeba łatwego przemieszczania się do różnych, często oddalonych od siebie miejsc, nawet kilka razy dziennie.

Jednym z większych problemów w miastach jest duża liczba samochodów. Jest ich coraz więcej, już przynajmniej jeden, a często dwa w rodzinie. Konsekwencją jest rosnące zatłoczenie dróg i deficyt miejsc parkingowych. Jak zatrzymać ten proces?

- Pierwszą rzeczą, którą należy zrobić jest określenie pewnych granic, w których należy budować, aby miasto było spójną i zintegrowaną całością – powiedziała Olga Skoczyła z Wydziału Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej podczas VII Międzynarodowej Konferencji „Ochrona Środowiska i Estetyka w Budownictwie Komunikacyjnym”. – Nie dopuszczać do rozlewania się i poszerzania miasta. Wtedy środki na budowę nowych dróg można przeznaczyć na utrzymanie tych istniejących, rozwój komunikacji publicznej i ścieżek rowerowych.

Mogłoby to spowodować częstszy wybór ekologicznych środków transportu, a co za tym idzie ograniczenie emisji spalin i poprawę jakości życia w mieście. Na dalszym etapie możliwe byłoby zredukowanie powierzchni parkingów i odtworzenie lub założenie nowych terenów zieleni, parków, miejsc odpoczynku i rekreacji. Samochody są i zawsze będą w miastach, ale należy zapobiec ich dominującej roli, która stopniowo pogarsza jakość życia.

- Zmiana stylu życia mieszkańców nie bierze się znikąd – stwierdził prof. Wojciech Radomski z Politechniki Warszawskiej. – Można ją w pewien sposób kształtować.

Jednym z negatywnych zjawisk we współczesnej urbanistyce, zdaniem profesora,

Potrzebne rozsądne granice rozwoju miast

Utworzono: czwartek, 19, maj 2016 10:09

jest powstawanie ogrodzonych osiedli mieszkaniowych, wyłączonych z przestrzeni publicznej, co nazwano architekturą wykluczenia. – Rolą urbanisty nie jest tylko bierne spełnianie życzeń inwestora, ale także pewne oddziaływanie na jego preferencje – podkreślił prof. Radomski

- Przez architekturę i urbanistykę można sterować zachowaniami ludzi – dodała Olga Skoczyła. – Między innymi wpływać na to, jak będą się przemieszczać. Dlatego projektowanie zarówno samych budynków, jak i całych miast powinno być dobrze przemyślane.

Ruch miejski i budowa nowych dróg nie musi zawsze kojarzyć się negatywnie. Infrastruktura może stać się częścią wizerunku miasta. Są takie przykłady infrastruktury drogowej, które stały się symbolem, elementem charakterystycznym miasta. Najczęściej dotyczy to obiektów mostowych, np. okrągła kładka dla pieszych w Rzeszowie. – Nie chodzi przecież o to, aby całkiem usunąć ruch pojazdów z miast, a raczej utrzymać go w pewnych rozsądnych granicach, ponieważ są też inne rozwiązania, z których można korzystać – podsumowała Olga Skoczyła.

Czy w przyszłości miasta pozbędą się samochodów ze swoich ulic? Na pewno nie. Rolą urbanistów i transportowców jest natomiast zahamowanie ich rosnącej roli i przywrócenie niezbędnej równowagi między wszystkimi użytkownikami dróg: kierowcami, pieszymi, rowerzystami i pasażerami komunikacji miejskiej.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z VII Międzynarodowej Konferencji „Ochrona Środowiska i Estetyka w Budownictwie Komunikacyjnym”, która odbyła się w dniach 27-29 kwietnia w Lublinie)