



Współczesny człowiek wykorzystuje przestrzeń uliczną nie tylko do przemieszczania się. Służy ona również do realizacji celów towarzyskich i poznawczych. Przykładem mogą być ogródki kawiarniane. Można powiedzieć, że główne cele funkcjonalne ulicy nie zmieniły się na przestrzeni wieków. Zmianie uległy na pewno środki przemieszczania się ludzi i intensywność ich wykorzystania. Modyfikacji uległy też sposoby realizacji funkcji społecznych w przestrzeni ulicznej.

Człowiek i przestrzeń

Na charakterystykę poszczególnych grup użytkowników dróg składają się takie parametry jak: cechy psychiczne i typowe zachowania, cechy fizyczne (w tym stopień ochrony oraz parametry ruchu), przestrzeń niezbędna dla ruchu, udział w powstawaniu zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji).

Z analizy statystycznej okoliczności wypadków drogowych w Polsce wynika [13], że w największym stopniu przyczyniają się do nich kierujący pojazdami - nieomal pięciokrotnie częściej niż piesi (choć wg statystyk policyjnych w prawie 60% potrąceń to piesi popełnili jakiś błąd). Zastanawiający jest bardzo duży udział nadmiernej prędkości i nie udzielenia pierwszeństwa.

Przypomnijmy raz jeszcze definicję uczestnika ruchu drogowego, sformułowaną w ustawie - Prawo o ruchu drogowym. Chciałbym przede wszystkim zwrócić uwagę na to, że zgodnie z obowiązującym prawem - uczestnikiem ruchu drogowego jest zawsze człowiek, bez względu na to, w jaki sposób korzysta z drogi publicznej. W związku z tym, wszelkie próby personifikacji przedmiotów martwych poruszających się po drodze (czyli pojazdów) są naruszeniem obowiązującego prawa, nawet w tak pozornie niewinnych określeniach jak „ruch drogowy” przy równoczesnym

rozumieniu jako „ruch samochodowy” albo „ruch kołowy”. Ciekawe jaki będzie taryfikator za takie wykroczenia, kiedy doczekamy się „fotoradarów” myśli? A na razie po prostu pamiętajmy o tym, że to człowiek jest podmiotem każdego naszego działania na drodze. To naprawdę ułatwia rozwiązywanie wielu problemów projektowych i nie tylko.

Przestrzeń uliczna nie jest pojęciem oficjalnie zdefiniowanym w obowiązujących przepisach. Dla potrzeb tego opracowania będę pod tym pojęciem rozumiał zarówno ulice, jak i place miejskie - wszystkie przestrzenie publiczne w terenie zabudowy. Funkcjonuje natomiast definicja ulicy, według której ulica jest szczególnym rodzajem drogi, co bardzo wyraźnie wynika z różnic parametrów technicznych, określonych w obowiązujących jeszcze warunkach technicznych dla dróg publicznych [4] i zostało usankcjonowane w ustawie o drogach publicznych [2], która definiuje ją, jako „drogę na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe”. Można mieć pretensje o to, że taka definicja w najmniejszym stopniu nie oddaje różnorodności funkcji ulicy (poza możliwością zlokalizowania torowiska tramwajowego - jak twierdzą niektórzy złośliwi), ale czy ustawa o drogach publicznych jest właściwym miejscem do precyzowania takich funkcji? Moim zdaniem rozróżnia ona ulice od pozostałych dróg w sposób wystarczający i jednoznaczny. Gdyby drogowcy i inżynierowie ruchu szanowali to rozróżnienie zupełnie inaczej wyglądałaby statystyka wypadków w Polsce. Warunki techniczne [4] nie podają definicji ulicy, ale definiują pojęcie terenu zabudowy, a w przepisie dotyczącym linii rozgraniczających drogę podają iż: w liniach rozgraniczających drogi na terenie zabudowy (ulicy) mogą znajdować się również urządzenia infrastruktury technicznej nie związane z funkcją komunikacyjną drogi.

W ustawie - Prawo o ruchu drogowym [3] nie ma pojęcia ulicy, ponieważ nie jest ono potrzebne uczestnikom ruchu drogowego. Właściwe dla pieszych są przepisy o tym, jak mają się zachować w przypadku istnienia lub braku chodnika, a dla kierujących pojazdami o tym, jaką prędkość dopuszczalną oraz ewentualne inne zasady zachowania się oznaczają określone znaki.

Natomiast droga - według ustawy o drogach publicznych [2] jest: „budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym”. W ustawie - Prawo o ruchu drogowym [3] została zdefiniowana bardziej użytkowo, jako: „wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt”. Warunki techniczne [4] pod pojęciem droga każą rozumieć drogę publiczną, ale w §10 precyzują, że droga powinna mieć w szczególności: 1) jezdnię - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów, 2) pobocza lub chodnik - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pieszych, 3) torowisko tramwajowe - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów szynowych. W ten sposób nawiązuje do przepisów

użytkowych.

Nie ma też większych problemów ze zdefiniowaniem pojęcia skrzyżowanie oraz węzeł drogowy, jeżeli nie oczekujemy bardzo precyzyjnej definicji technicznej. W całej ustawie o drogach publicznych [2] konsekwentnie używane jest tylko pojęcie skrzyżowania dróg publicznych, które może być: a) jednopoziomowe - przecięcie się lub połączenie dróg publicznych na jednym poziomie, b) wielopoziomowe - krzyżowanie się lub połączenie dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy), co jest wystarczające dla stopnia regulacji prawnych na poziomie ustawowym. Natomiast w warunkach technicznych [4] konieczne było rozróżnienie i precyzyjne zdefiniowanie takich pojęć, jak skrzyżowanie, węzeł, przejazd drogowy, zjazd (indywidualny i publiczny) oraz wyjazd z drogi lub wjazd na drogę, aby określić różniące się istotnie wymagania techniczne dla takich poszczególnych grup rozwiązań. Ustawa - Prawo o ruchu drogowym [3] definiuje tylko skrzyżowanie, jako „przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową lub stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze”.

Ponieważ definicja ta jest często krytykowana, chciałbym zwrócić uwagę na to, że musi być ona zrozumiała dla każdego uczestnika ruchu drogowego i nie wymagać od niego próby analizowania całego, nieraz bardzo skomplikowanego rozwiązania drogowego. Kierujący pojazdem, jako uczestnik ruchu drogowego, musi podejmować każdorazowo decyzje na poszczególnych fragmentach takich rozwiązań (rozwidleniach lub przecięciach jezdni), a zadaniem projektantów jest zapewnić mu takie rozwiązanie geometryczne i takie oznakowanie tych fragmentów, żeby te decyzje mógł podjąć szybko i prawidłowo. Pieszy uczestnik ruchu drogowego powinien mieć zapewnioną ciągłość chodnika lub innego ciągu pieszego (także z elementami bezkolizyjnymi) i wyraźnie oznaczone miejsca, w których może przekraczać jezdnię (jeżeli nie jest to rozwiązanie z jedną z form uspokojenia ruchu kołowego). Warunki te dotyczą również kierującego rowerem, jeżeli w danym rozwiązaniu nie może korzystać z jezdni. Oprócz tego definicja ta zawiera bardzo ważną informację o tym, co nie jest skrzyżowaniem.

Współczesny człowiek wykorzystuje przestrzeń uliczną nie tylko do przemieszczania się. Służy ona również do realizacji celów towarzyskich i poznawczych. Spektakularnym przykładem może być popularność ogródków kawiarnianych i restauracyjnych na naszych ulicach. Można powiedzieć, że główne cele funkcjonalne ulicy nie zmieniły się na przestrzeni wieków. Zmianie uległy na pewno środki przemieszczania się ludzi i intensywność ich wykorzystania. Modyfikacji uległy też sposoby realizacji funkcji społecznych w przestrzeni ulicznej.

Bogactwo i różnorodność funkcji realizowanych w przestrzeni publicznej zawsze odróżniało ulice w miastach od dróg o charakterze zamiejskim. Odróżnia je także i

dzisiaj, mimo wzmożonych wysiłków zwolenników identycznego traktowania dróg i ulic. Wystarczy prześledzić kolejne zmiany w ustawie o drogach publicznych na przestrzeni ostatnich 22 lat, od czasu wejścia w życie pierwszego tekstu tej ustawy, uchwalonej w marcu 1985 r.

Najistotniejsze konflikty pomiędzy różnymi formami użytkowania przestrzeni ulicznej występują w obszarach śródmiejskich, w których następuje największa koncentracja wszystkich wymienionych na wstępie celów użytkowania tej przestrzeni. Dlatego główne obszary śródmiejskie będą tematem moich dalszych rozważań.

Człowiek korzysta z przestrzeni ulicznej bezpośrednio (jako pieszy), lub pośrednio (jako kierujący albo pasażer pojazdu). Niezależnie od sposobu korzystania z przestrzeni ulicznej, to człowiek, a nie używany przez niego pojazd powinien być podmiotem wszystkich działań. Przedmioty i narzędzia nie mogą być stawiane przed człowiekiem, albo przeciwstawiane człowiekowi, który je wymyślił i wykonał. Dopiero uświadomienie tej niezwykle istotnej prawdy, umożliwia znajdowanie rozwiązań racjonalnych, przyjaznych człowiekowi [10].

Człowiek w samochodzie

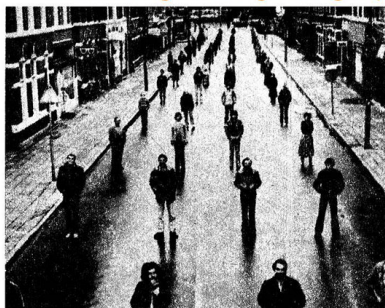
W warunkach miejskich samochód jest najbardziej nieracjonalnym sposobem przemieszczania się osób. W przestrzeni ograniczonej zabudową pojazdy zajmują zbyt wiele cennej powierzchni potrzebnej ludziom (fot. 1). Istotną wadą samochodu jest również to, że zajmuje on dużą część ograniczonej przestrzeni publicznej także wówczas, kiedy człowieka nie ma wewnątrz. Ale równocześnie jest to jeden z najbardziej udanych wynalazków człowieka. Nie tylko zastąpił, ale w efekcie wyparł całkowicie żywego i bardzo oddanego przyjaciela człowieka - konia.

Fot. 1. „Samochodowe” i rzeczywiste zapotrzebowanie przestrzeni dla człowieka w ruchu [12]

**Warto od czasu do czasu
przypominać sobie
że na tej zatłoczonej ulicy**



ludzi faktycznie jest tyle,



**że mogą zmieścić się
na tak małej powierzchni**

Człowiek w samochodzie ma zawsze zagwarantowaną dla siebie przestrzeń, której powierzchnia brutto jest największa w porównaniu z pozostałymi sposobami

korzystania z ulicy dla celów komunikacyjnych. Nie dość tego, samochód daje człowiekowi największe poczucie bezpieczeństwa i pewności siebie. Prowokuje i zachęca do lekceważenia potrzeb innych ludzi, zwłaszcza użytkujących przestrzeń uliczną w mniej komfortowy sposób.

Człowiek w pojeździe komunikacji publicznej

Człowiek podróżujący komunikacją publiczną ma również zagwarantowaną dla siebie przestrzeń, której powierzchnia zależy od praktycznie realizowanych standardów napelnienia pojazdów. Różnicę wielkości powierzchni gwarantowanych dla człowieka w samochodzie i człowieka w autobusie komunikacji publicznej najlepiej ocenić porównując powierzchnię ulicy zajmowaną przez taką samą liczbę osób (obraz środkowy i dolny na fot. 1). Przestrzeń uliczną wykorzystują bezpośrednio tylko pasażerowie naziemnej komunikacji publicznej. Pasażerowie komunikacji przebiegającej niezależnie w innym poziomie korzystają z przestrzeni ulicznej tylko jako piesi.

W wypadku naziemnej komunikacji publicznej najtrudniejsze są decyzje dotyczące wyboru środków i zakresu uprzywilejowania dla tego transportu. Decyzje takie znacznie łatwiej jest podjąć, jeżeli pamiętamy o tym, że ich przedmiotem są ludzie, a nie pojazdy. Najskuteczniejszym sposobem porównania różnych wariantów analizowanych rozwiązań jest obliczenie ich przepustowości w osobach, a nie w pojazdach na godzinę.

Szczegółnej troski wymagają miejsca, w których człowiek zmienia swój sposób użytkowania przestrzeni ulicznej, czyli przystanki komunikacji publicznej. Istotny wpływ ma komfort przystanku komunikacji publicznej, ma szerokość powierzchni dostępnej dla potencjalnych i byłych pasażerów, skuteczne zabezpieczenie przed wpływami atmosferycznymi, dobra informacja. Długość przystanku tak często stawiana przez przewoźników jako najważniejszy warunek, z punktu widzenia potencjalnego pasażera jest parametrem negatywnym.

W przypadku przystanków zorganizowanych na wysepkach często konieczny jest kompromis dotyczący szerokości powierzchni przeznaczonej dla potencjalnych i byłych pasażerów. Sposobem na ułatwienie pasażerom opuszczenia tramwaju i wąskiej wysepki przystankowej, były jeszcze do niedawna, poszerzone przejścia przez jezdnię. Wyznaczano je tak, żeby sięgały w miarę możliwości jak najbliżej drugich drzwi pierwszego wagonu. Ceną za to ułatwienie dla wysiadających pasażerów było wydłużenie czasu ewakuacji (czyli czasu traconego w cyklu sygnalizacji świetlnej) dla ruchu kołowego. Tymczasem przy prowadzonych w ostatnich latach modernizacjach tras tramwajowych zdecydowano się na cofnięcie początku takiej wysepki przystankowej, żeby zmieścić wygodną rampę dla osób niepełnosprawnych. Samochody mają nadal wydłużony czas ewakuacji. A pasażerowie? Tłoczą się w wąskim przesmyku przy krawędzi ogrodzenia wysepki, na czym najbardziej cierpią osoby niepełnosprawne. Tylko idący na przystanek z przeciwnej strony ulicy chętnie korzystają z możliwości skrócenia sobie drogi po skosie, chociaż gdyby tramwaj stał na dawnym miejscu... No cóż, kto by się byłymi

lub niedoszłymi pasażerami przejmował. Dlatego ciągle trzeba przypominać, że pasażer (ten były i ten niedoszły) też jest człowiekiem.

Na przystankach autobusowych najpoważniejszym problemem jest „park and ride po polsku”, czyli parkowanie na chodnikach, a nawet pod wiatami w strefie przystankowej. Nie znaleźliśmy dotychczas skutecznego sposobu ochrony przystanków w sposób fizyczny i chyba nie znajdziemy. Pozostaje tylko to, co najprostsze - egzekwowanie przepisów w sposób nieuchronny.

Zygmunt Uzdalewicz

członek honorowy

Stowarzyszenia KLIR

Literatura:

- [1] Ustawa z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jedn. Dz.U. nr 207 z 2003 r. późn. zm.),
- [2] Ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz.U. nr 204 z 2004 r. późn. zm.),
- [3] Ustawa z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U. nr 108 z 2005 r. późn. zm.),
- [4] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z 1999 r.),
- [5] Speed Management. OECD/ECMT, 2006 r.,
- [6] Buczyński A.: Bezpieczne korzystanie z roweru, konf. MiT 2008 r.,
- [7] Buttler I.: Wytyczne Unii Europejskiej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, konf. MiT 2008 r.,
- [8] Kopta T., Uzdalewicz Z., Nowotka W.: Transport rowerowy, Śląski Związek Gmin i Powiatów, 2000 r.,
- [9] Schwartz L., Nahlik E., Góral E.: Porady projektowe (cz. 1,2,3), KRBRD-MTiGM, 1999/2000 r.,
- [10] Uzdalewicz Z.: Człowiek w przestrzeni ulicznej, konf. MiT 2007 r.,
- [11] Uzdalewicz Z.: Aspekty brd w przepisach projektowania, konf. MiT 2008 r.,
- [12] Uzdalewicz Z.: Czy wystarczy powierzchni? Horyzonty Techniki, IV 1990 r.,
- [13] Zielińska A.: Ulice bezpieczne dla dzieci i seniorów, ITS 2004 r..