

PROBLEMY PRZESTRZENI KOMUNIKACYJNYCH POWOJENNYCH OSIEDLI MIESZKANIOWYCH LUBLINA

Małgorzata Sosnowska

Instytut Roślin Ozdobnych i Architektury Krajobrazu, Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie
Institute of Ornamental Plants and Landscape Architecture, University of Life Sciences in Lublin
e-mail: malgorzata.sosnowska@up.lublin.pl

Streszczenie. W wielu miastach Polski, w tym w Lublinie, można zaobserwować zwiększanie udziału samochodów osobowych ruchu miejskim. Wysoki wskaźnik motoryzacji polskich miast powoduje narastanie szeregu problemów, m.in. wzrost emisji spalin, zanieczyszczenie powietrza, hałas, brak miejsc parkingowych, kolizje. Obecnie co trzeci mieszkaniec Polski posiada samochód, prognozy przewidują wzrost tej liczby. Wiele osiedli mieszkaniowych, szczególnie tych powstałych w latach 60. i 70. XX w., projektowano, zakładając o wiele niższy udział samochodów osobowych w ruchu. Dlatego problemy związane z obecnością samochodów są tam szczególnie widoczne i dotkliwe. W artykule zostanie podjęta próba zdefiniowania najczęściej występujących problemów związanych z komunikacją samochodową w lubelskich osiedlach mieszkaniowych z lat 60. i 70. XX w.

Słowa kluczowe: osiedla mieszkaniowe, komunikacja osiedlowa, parkingi, współczesne potrzeby mieszkańców

WSTĘP

Komunikacja samochodowa jest jednym z czynników, które mają istotny wpływ na wygląd i funkcjonowanie współczesnych miast. Postęp w dziedzinie nowoczesnych środków transportu umożliwił funkcjonowanie wielomilionowych organizmów miejskich, jednocześnie wpłynął na rozrastanie się miast i rozprzestrzenianie zabudowy miejskiej na dużych obszarach. Dzięki upowszechnieniu samochodu jako środka komunikacji, możliwe stało się zajmowanie przez aglomeracje miejskie obszarów nieobsługiwanych lub słabiej obsługiwanych przez środki transportu miejskiego. Obecnie samochód staje się atrakcyjnym i konkurencyjnym środkiem transportu szczególnie w sytuacji, gdy zbiorowy transport miejski jest niesprawny, mało elastyczny i oferuje niski standard. W wielu miastach Polski, w tym w Lublinie, można zaobserwować zwiększanie udziału prywatnych samochodów osobowych w ruchu miejskim, jednocześnie brakuje działań promujących ruch pieszego, rowerowego oraz transport zbiorowy. Wysoki wskaźnik motoryzacji polskich miast powoduje narastanie szeregu problemów, m.in. wzrost emisji spalin, zanieczyszczenie powietrza, hałas, brak

miejsc parkingowych, kolizje. Obecnie co trzeci mieszkaniec Polski posiada samochód, prognozy przewidują wzrost tej liczby. Problemy związane z komunikacją samochodową oraz parkingami są obecnie szczególnie silnie odczuwalne w przestrzeniach osiedlowych projektowanych w latach powojennych dla znacznie mniejszej niż dziś liczby samochodów.

LUBELSKIE OSIEDLA Z LAT 60. i 70. XX w.

W pierwszych latach po wojnie problem ruchu samochodowego w osiedlach mieszkaniowych był marginalny. Samochody osobowe pozostawiane były przeważnie poza terenem osiedla, a ruch awaryjny – pogotowie, straż pożarna – i gospodarczy dopuszczalny był również po ciągach pieszych. Dopiero w latach 60. XX w. pojawiły się wytyczne do projektowania komunikacji wewnątrzosiedlowej¹. Jednak mimo prognoz dotyczących bardzo szybkiego rozwoju motoryzacji, projektanci osiedli nie zwracali wystarczającej uwagi na zaspokojenie przyszłych potrzeb mieszkańców dotyczących użytkowania samochodów. Wspomniane wytyczne zakładały m.in. projektowanie garaży w liczbie 15–20 na 1000 mieszkańców oraz projektowanie niewielkich parkingów do 50 stanowisk przy założeniu 35–50 stanowisk na 1000 mieszkańców. Zarządzenie nr 118 MBiPMB z 1964 r., w sprawie wskaźników wykorzystania terenów zainwestowania miejskiego, zakładało prognozę motoryzacyjną rzędu 50–100 samochodów na 1000 mieszkańców². Na podstawie tej prognozy zalecano projektowanie 5–15 stanowisk garażowych i 10–20 stanowisk parkingowych na 1000 mieszkańców³. Współcześnie prawie każda rodzina posiada co najmniej jeden samochód osobowy, co znacznie przewyższa zakładane w latach 60. prognozy. Większość osiedli mieszkaniowych, które powstały w Lublinie w okresie powojennym, boryka się obecnie z problem zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych oraz usprawnienia wewnątrzosiedlowych układów komunikacyjnych. Problemy te są szczególnie nasilone w przypadku sąsiadowania osiedla z centrami handlowymi i komercyjnym⁴.

PARKINGI OSIEDLOWE

Konsekwencje niedoszacowania liczby samochodów w osiedlach mieszkaniowych były odczuwalne już na początku lat 70. i mimo doraźnych prób zaże-

¹ Zarządzenie nr 15 Przewodniczącego KBUiA z 1962 r. w sprawie głównych wskaźników do projektowania osiedli mieszkaniowych, J.M. Chmielewski, M. Mirecka, 2007. *Modernizacja osiedli mieszkaniowych*, OWPW Warszawa, s. 30

² Ibidem.

³ E. Charytonow, 1972. *Projektowanie architektoniczne*, PWSZ Bytom, s. 131.

⁴ W centrum Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej powstał w latach 90. XX w. kompleks budynków handlowych, administracyjnych i usługowych.



Ryc. 1. Osiedle im. Marii Konopnickiej, LSM w Lublinie. Fot. M. Sosnowska

Fig. 1. Maria Konopnicka housing estate in Lublin



Ryc. 2. Bronowice Maki III w Lublinie. Fot. M. Sosnowska

Fig. 2. Bronowice Maki housing estate in Lublin

gnania problemu są odczuwalne do dzisiaj. Odczuwa się przede wszystkim brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych oraz rozmieszczenie parkingów nierównomiernie w stosunku do budynków mieszkalnych. Mieszkańcy chcą pozostawiać swoje pojazdy jak najbliżej miejsca zamieszkania. Jeśli parkingi rozmieszczone są zbyt daleko lub jest ich za mało, część mieszkańców pozostawia samochody na ścieżkach pieszych, placach rekreacyjnych lub na terenach zieleni (ryc. 1). Anektowanie zieleni osiedlowej na rzecz placów postojowych jest rozwiązaniem najczęściej stosowanym przez mieszkańców oraz władze administracyjne osiedli (ryc. 2). Nowo powstające parkingi umieszczane są pośród drzew, takich jak: *Acer platanoides*, *Tilia cordata*, *Tilia platyphyllos*, *Populus* (klony, lipy, topole), których obecność w przestrzeniach rekreacyjnych osiedla była postrzegana jako atrakcyjna, a w sąsiedztwie parkingów, ze względu na powodowane zanieczyszczenia pojazdów, bywa uciążliwa. Sytuacja taka prowadzi do niepotrzebnej wycinki wartościowej zieleni osiedlowej. Ze względu na wysokie koszty budowy oraz zbyt duże wymagania przestrzenne władze osiedli nie rozważają budowy parkingów wielopoziomowych, rzadko również decydują się na budowę nowych garaży.

OSIEDLOWE UKŁADY KOMUNIKACYJNE

Kolejnym istotnym problemem osiedli mieszkaniowych jest komunikacja wewnątrz osiedlowa. Do końca lat 70. zakładano, że jedną z najskuteczniejszych metod rozwiązania problemów komunikacyjnych osiedli mieszkaniowych jest



Ryc. 3. Osiedle im. Ignacego Paderewskiego, dzielnica Czechów w Lublinie. Fot. M. Sosnowska

Fig. 3. Ignacy Paderewski housing estate in Lublin



Ryc. 4. Osiedle Stanisława Moniuszki, Dzielnica Czechów w Lublinie. Fot. M. Sosnowska

Fig. 4. Stanisław Moniuszko housing estate in Lublin



Ryc. 5. Osiedle im. Zygmunta Krasińskiego, LSM w Lublinie. Fot. M. Sosnowska

Fig. 5. Zygmunt Krasinski housing estate in Lublin



Ryc. 6. Osiedle im. Zygmunta Krasińskiego, LSM w Lublinie. Fot. M. Sosnowska

Fig. 6. Zygmunt Krasinski housing estate in Lublin

ściśła segregacja ruchu pieszego i jezdnego. Przy projektowaniu układów komunikacyjnych osiedli mieszkaniowych skupiano się przede wszystkim na izolowaniu wnętrza osiedla od ruchu tranzytowego. Mimo że segregacja ruchu była dość skrupulatnie realizowana przez projektantów, sami mieszkańcy jednak jej nie przestrzegali. Współczesne problemy komunikacji samochodowej są dodatkowo potęgowane przez niedociągnięcia w projektowaniu dróg pieszych i rowerowych (ryc. 3): konieczność budowania dróg rowerowych została w zasadzie całkowicie pominięta w przestrzeniach osiedlowych, a na projektowanych ciągach pieszych pojawiają się liczne bariery urbanistyczne: schody terenowe, wysokie krawężniki, nierówna nawierzchnia, co utrudnia korzystanie z nich osobom niepełnosprawnym i rodzicom z wózkami (ryc. 4). Brakuje jasno poprowadzonych i atrakcyjnych szlaków komunikacji pieszej, łączącej w sposób funkcjonalny istotne elementy osiedla. Chodniki i ścieżki piesze zajmowane są przez parkujące samochody, a mieszkańcy, którzy poruszają się po osiedlu pieszo, są często zmuszeni do korzystania z dróg zaprojektowanych dla ruchu kołowego (ryc. 5). Zajmowanie przez samochody przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego i rekreacji powoduje dezorganizację funkcjonalną osiedli.

KIERUNKI DZIAŁAŃ REWITALIZACYJNYCH

Działania rewitalizacyjne dotyczące układów komunikacyjnych osiedli mieszkaniowych powinny prowadzić do zmniejszenia uciążliwości komunikacji oraz jej usprawnienia. Jednym z możliwych rozwiązań jest wprowadzenie ruchu uspokojonego, w którym samochód staje się jednym z elementów życia sąsiedzkiego. Takie rozwiązanie wymaga zarówno działań administracyjnych i organizacyjnych – ograniczenia prędkości, zmiana organizacji ruchu, jak i przestrzennych – odpowiednio zaprojektowanej zieleni i małej architektury. Działania te mają skłonić kierowcę do wolniejszej i bardziej uważnej jazdy, a tym samym poprawić bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu osiedlowego⁵.

Konieczne jest zapewnienie mieszkańcom osiedli optymalnej ilości miejsc parkingowych. Aby wyjść naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, nowo projektowane miejsca parkingowe powinny spełniać określone warunki, m.in. powinny znajdować się w niewielkiej odległości od wejść do budynków mieszkalnych, być mało uciążliwe dla sąsiadów, możliwość rezerwowania miejsca parkingowego dla określonego użytkownika. Najbardziej ekonomicznym rozwiązaniem wydaje się lokowanie parkingów na poziomie terenu, przy istniejących drogach wewnątrzosiedlowych i dojazdowych, możliwe jest również lokowanie miejsc postojowych na mało użytkowanych terenach zieleni. Wprowadzenie zieleni izolacyjnej pozwala na zredukowanie uciążliwości parkingu. Budowa parkingów wielopoziomowych w lubelskich osiedlach mieszkaniowych, ze względu na wysokie koszty inwestycji oraz duże zapotrzebowanie przestrzenne tego typu budynku, mniej korzystnym rozwiązaniem.

Istotnym działaniem zmierzającym do usprawnienia komunikacji w osiedlach mieszkaniowych Lublina może być optymalne wytyczenie dróg pieszych i rowerowych. Atrakcyjnie poprowadzone ciągi piesze i rowerowe mogą stać się alternatywą dla ruchu samochodowego, szczególnie na małych odległościach. Konieczne jest dostosowanie ciągów pieszych dla potrzeb osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi: likwidacja wysokich krawężników, poprawa jakości nawierzchni, wprowadzenie pochylni oraz poręczy przy schodach terenowych. Działania rewitalizacyjne powinny prowadzić do stworzenia atrakcyjnej i bezpiecznej dla poszczególnych grup użytkowników przestrzeni komunikacyjnej i rekreacyjnej. Istotne jest również zapewnienie mieszkańcom możliwości przechowywania rowerów na osiedlu w postaci wiat rowerowych lub specjalnie do tego celu przeznaczonych pomieszczeń w budynku, zapewnienie parkingów dla rowerów zarówno na terenie osiedla, terenach rekreacyjnych, jak i przed budynkami usługowymi, handlowymi, szkołami itp.⁶.

⁵ J. M. Chmielewski, M. Mirecka, 2007. *Modernizacja osiedli...*

⁶ B. E. Gronostajska, 2007. *Kreacja i modernizacja przestrzeni mieszkalnej. Teoria i praktyka na przykładzie wybranych realizacji wrocławskich z lat 1970–1990*, Oficyna Wyd. Polit. Wrocławskiej.

Sprawnie działająca komunikacja miejska jest istotnym czynnikiem, który obniża natężenie ruch samochodów osobowych w osiedlach mieszkaniowych. W ramach działań rewitalizacyjnych wskazane jest przeprowadzenie analizy potrzeb mieszkańców dotyczącej komunikacji miejskiej.

PODSUMOWANIE

Lubelskie osiedla mieszkaniowe powstałe między latami 60. a 70. XX w. borykają się obecnie z problemami przestrzeni komunikacyjnych, takimi jak niedostosowanie komunikacji osiedlowej do wzmożonego ruchu pojazdów, współczesnych potrzeb mieszkańców oraz z niedoborem miejsc parkingowych. Źródła zaistniałych problemów można upatrywać już na etapie projektowania i realizacji tych osiedli. Prowadzone współcześnie modernizacje sprowadzają się najczęściej jedynie do wymiany nawierzchni pieszej na kostkę betonową i adaptowania placów rekreacyjnych na place postojowe dla samochodów. Wskazane jest przeprowadzenie głębszych analiz i studiów oraz prowadzenie działań rewitalizacyjnych w porozumieniu z mieszkańcami i władzami administracyjnymi osiedli.

PIŚMIENNICTWO

- Charytonow E., 1972. *Projektowanie architektoniczne*, PWSZ Bytom.
- Chmielewski J. M., Mirecka M., 2007. *Modernizacja osiedli mieszkaniowych*, Oficyna Wyd. Polit. Warszawskiej.
- Dumnicki J., 1960. *O zapleczu samochodowym w miastach*. Architektura, 3, Wyd. ZG SARP, s. 141–152.
- Goldzamt E., 1971. *Urbanistyka krajów socjalistycznych. Problemy społeczne*. Arkady Warszawa.
- Gronostajska B. E., 2007. *Kreacja i modernizacja przestrzeni mieszkalnej. Teoria i praktyka na przykładzie wybranych realizacji wrocławskich z lat 1970–1990*, Oficyna Wyd. Polit. Wrocławskiej.
- Ostrowski W., 1975. *Urbanistyka współczesna*, Arkady Warszawa.
- Rozenberg I., 1959. *Rozbudowa Lublina*. Architektura, 4, Wyd. ZG SARP, s. 159–161.
- Wojtkun G., 2004. *Osiedle mieszkaniowe w strukturze miasta XX wieku*, Wyd. Uczelniane Polit. Szczecińskiej.
- Zdunek A., red, 2007. *50 lat Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej*, Lublin.

TRAFFIC SPACES ISSUE IN THE POSTWAR HOUSING ESTATES IN LUBLIN

Abstract. In many Polish cities, including in Lublin, it can be observed increasing car participation in the urban traffic. A high motorization rate corresponds with a high level of economic development and quality of life. On the other hand, increased numbers of cars are a burden on the environment associated with extensive use of energy sources, local and global air pollution, and development of road networks which encroach on public space and fragment natural habitats. High motorization rate causes a lots of problems such as air pollution, noise, lack of parking spaces, road congestion, collisions etc. Currently, every third Polish residents have a car, and forecasts growth of this number. Many housing estates, particularly those arising in between 60 and 70 of the twentieth century, were designed assuming a much lower level of cars participation in traffic. Therefore, the problems associated with the presence of cars in housing estate are particularly visible.

Key words: housing co-operative, housing estate traffic, car park, current needs of residents