



Ewa Dyk

Politechnika Wrocławska

 <http://orcid.org/0000-0002-9673-517X>

Napięcia w przestrzeni zespółów mieszkaniowych z drugiej połowy XX wieku na przykładzie osiedla „Pod Dalnią” w Kielcach

Abstract: One of the main problems affecting the functioning and image of housing complexes from the second half of the twentieth century is the appropriation of public space by motorists — a worthwhile and scarce commodity. Social acceptance of its devastation generates tensions not only in the functional and spatial structure of the housing estate, but also in the social sphere. For years, there has been a degradation of the housing estate in terms of technical and social conditions and the reduction of its usefulness. It is undetermined, without identity, and has no integrating features. Despite the large scale and scale of the problem, there is a lack of detailed research and diagnosis of the development status of block settlements and the recognition of problems and needs of their residents. This is the basis for developing a strategy for the transformation and development of housing estates from the second half of the twentieth century with the fundamental stage of pre-design research and social participation, involving residents in the process of change from the beginning.

The aim of the study is an in-depth analysis of the selected, coming from the second half of the last century housing estate in Kielce — Pod Dalnią, mainly in the spatial and communication aspect. The author focused mainly on the study of changes in the communication service model and the diagnosis of the parking problem, which also generates other tensions in the housing estate. On this basis, the author strives for formulating guidelines for comprehensive changes and strategies for the development of block settlements that are not adapted to modern requirements and are transformed in an uncontrolled way.

Key words: block housing, revitalization, urban units, housing estate, car parks

Wstęp

Niniejsze opracowanie przedstawia wyniki analiz problemu parkingowego na jednym z kieleckich osiedli mieszkaniowych z drugiej połowy ubiegłego wieku — osiedla „Pod Dalnią”. Praca stanowi część badań przeprowadzanych na potrzeby dysertacji, dotyczącej rewitalizacji kieleckich osiedli z drugiej połowy XX wieku w kontekście zmian modelu ich obsługi komunikacyjnej. Jest to znacząca kwestia w dobie zawłaszczenia przez zmotoryzowanych przestrzeni osiedlowej i redukcji jej użyteczności. Z roku na rok przybywa mieszkańców miast i tym samym zwiększa się liczba samochodów — jednych z najcenniejszych dóbr materialnych. Pojazdy stoją prawie 96% czasu nieużywane (Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Polska Organizacja Branży Parkingowej, 2017), co zmusza do wygospodarowania dodatkowej przestrzeni do ich przechowywania. Przestrzeni, która wydaje się obecnie istotnym elementem kształtowania obrazu współczesnego społeczeństwa, gdyż to ona ma stanowić obszar interakcji społecznej, a zdaje się wciąż nim nie pozostawać.

W ciągu kilkudziesięciu lat zaszły zmiany cywilizacyjne, które wpłynęły na kondycję współczesnego społeczeństwa oraz wygląd i funkcjonowanie przestrzeni miejskiej. Rozwój technologii oraz wzrost mobilności przestrzennej zniszczył prawdziwą potrzebę zamieszkiwania, którą teraz traktuje się bardziej jako przebywanie. Potrzeby mieszkańców ulegają rozpadowi na konkretne funkcje, przez co przestrzenie publiczne tracą swój charakter i ciągłość oraz nie mają cech integrujących. Jest to dostrzegalne przede wszystkim w przestrzeniach osiedli mieszkaniowych z drugiej połowy XX wieku, które zmagają się z wieloma problemami, co wpływa negatywnie na ich funkcjonowanie i wizerunek. Według Zbigniewa Rykiela (2002, s. 90), doprowadziły one nawet do procesu „zniżania” wielu polskich miast. Jednak zakres badań diagnozujących polskie blokowiska w aspekcie przestrzennym oraz monitorowania zachodzących na nich przemian obsługi komunikacyjnej jest niewielki, co nie pozwala na stworzenie całościowego programu naprawczego, który zahamowałby procesy degradacji i zapobiegł negatywnym zjawiskom wynikającym z gwałtownych przemian cywilizacyjnych.

Problematyka osiedli blokowych jest sprawą wielowymiarową, łączącą zarówno elementy architektury, urbanistyki, jak i ekonomii i socjologii. Ze względu na złożoność badanego przedmiotu konieczne jest użycie różnych narzędzi badawczych. Autorka w celu sprawdzenia prawdziwości i uwiarygodnienia wyników badań podjęła się ich triangulacji, czyli skonfrontowania badań eksperckich z partycypacyjnymi (Niezabitowska, 2014). W zakresie badań osiedla „Pod Dalnią” została przeprowadzona:

- analiza literatury podejmującej temat osiedli mieszkaniowych z drugiej połowy XX wieku: ich zmian na przestrzeni lat, problemów, rewitalizacji, obsługi komunikacyjnej itp.,
- przegląd dokumentów planistycznych i strategicznych miasta Kielce,
- analiza starego realizacyjnego planu zagospodarowania osiedla z drugiej połowy XX wieku,

- badania przemian i rozwoju osiedla na podstawie fotomap z różnych lat,
- wizja terenu z zebraniem dokumentacji fotograficznej,
- inwentaryzacja urbanistyczna osiedla,
- obserwacje i pojedyncze wywiady z mieszkańcami i pracownikami spółdzielni mieszkaniowych,
- analiza potrzeb, problemów i zmian przestrzeni na podstawie zadań zgłoszonych i zrealizowanych z Budżetu Obywatelskiego.

Planuje się też przeprowadzić w wyznaczonych jednostkach przestrzennych ankietę, której wyniki zostaną skonfrontowane z przeprowadzonymi analizami.

Autorka podjęła się opracowania studiów o charakterze zarówno teoretycznym, jak i empirycznym, mając na uwadze przyszłościowy wymiar aplikacyjny wyników badań. Dąży do określenia możliwości przekształceń oraz kierunków rozwoju osiedla w kontekście zmian modelu jego obsługi komunikacyjnej.

Przestrzenne przemiany osiedli mieszkaniowych z drugiej połowy XX wieku

Badania własne w Kielcach oraz przeprowadzone w innych miastach Polski (Wojtkun, 2004; Rębowska i in., 2006; Gorczyca, 2009; Szafrąńska, 2010) wskazują, że od początku transformacji ustrojowej, czyli od prawie 30 lat, osiedla blokowe podlegają intensywnym niekontrolowanym przemianom w wielu wymiarach. Już na etapie urzeczywistniania realizacyjnych planów zagospodarowania pozbawiono ich istotnych elementów, choć w większości zaplanowane były jako całościowe, kompleksowe zespoły mieszkaniowe oparte na korzystnych normatywach, dotyczących orientacji budynku, nasłonecznienia, komunikacji, dostępności usług i przestrzeni publicznych. „Okres socjalizmu był rajem dla architektów i urbanistów realizujących koncepcje nowoczesnej urbanistyki. Dostali oni swobodę projektowania, nie krępowały ich ceny ziemi, mieli okazję projektować całościowo wielkie założenia urbanistyczne, przy czym szli z duchem czasu wykorzystując nowatorską technikę prefabrykatów” (Jałowiecki, 1988). Projekty oferowały duże tereny zieleni przyblokowej oraz zakładały bogatą infrastrukturę usługową i społeczną, w postaci sklepów, żłobków, szkół, ośrodków zdrowia, ośrodków kultury, jednak w praktyce większość z tych budynków nie została zrealizowana. Skoncentrowano się przede wszystkim na substancji mieszkaniowej, aby szybko zaspokoić powojenny „głód mieszkaniowy”. Wiele dobrych, nieszablonowych projektów osiedli już w procesie realizacji stało się nudną monofunkcyjną przestrzenią (Słodczyk, 2010). Niezrealizowanie obiektów użyteczności publicznej i związanych z nimi przestrzeni publicznych sprawiło, że układ ciągów pieszych zaczął rozwijać się dosyć chaotycznie. W ten sposób przestrzenie straciły swoją niepowtarzalność, charakter i różnorodność funkcjonalno-przestrzenną. Wnętrza urbanistyczne stały się nieokreślone, pozbawione życia oraz realizujące nieangażujące emocjonalnie

potrzeby. W dużym stopniu przyczynił się do tego także intensywny rozwój transportu indywidualnego. Mimo pojawiających się już w latach 70. XX wieku przesłanek zwracających uwagę na przyrost liczby samochodów oraz postulatów dotyczących zwiększenia wskaźnika parkingowego na 1:1 (jedno miejsce parkingowe na jedno mieszkanie) (Bieda, 1976) nie podjęto żadnych działań. Osiedla z drugiej połowy ubiegłego wieku zostały zaprojektowane według ówczesnych norm — jedno miejsce parkingowe na kilka mieszkań. Obecnie wskaźnik zapotrzebowania na liczbę miejsc parkingowych w zespołach zabudowy mieszkaniowej wynosi 1—1,5 miejsca na mieszkanie. Przez lata zdążyliśmy się przyzwyczaić do zawłaszczania i degradacji przestrzeni osiedlowej przez zmotoryzowanych, dlatego panuje obecnie społeczna akceptacja obowiązującej zasady podporządkowania wszystkiego potrzebom parkingowym, z postępującą szkodą dla naszego zdrowia, a także jakości środowiska mieszkaniowego. Parkowanie stało się swego rodzaju praktyką społeczną, która powoduje napięcia w stosunkach sąsiedzkich, wpływa na ograniczanie kontaktów społecznych i na wygląd przestrzeni, która jest bardzo ważnym elementem tej praktyki. Duża część zachowań społecznych w przestrzeni zamieszkania składa się ze stosunków parkingowych, tzw. *parkinghood*¹, które idealnie określają sytuację przestrzeni osiedlowej i zachowań społecznych. Mieszkańcy codziennie polują na wolne miejsca parkingowe, przestawiają swoje auta w nocy, gdy zwolni się jakieś miejsce, czy zastawiają samochody członków rodziny lub sąsiadów, którzy wyjeżdżają później do pracy.

Po transformacji systemu polskiej gospodarki nastąpiły także inne niekontrolowane, niemonitorowane przemiany struktury przestrzennej i społecznej. Znaczącą rolę w tych przekształceniach odegrała prywatyzacja przestrzeni. Transformacja gospodarcza spowodowała, że przestrzeń zaczęła być podporządkowana kwestii zysku oraz kontrolowana przez władze i prywatnych przedsiębiorców, a mieszkańcy zostali wykluczani z procesu decydowania o jej zmianach. Powstało dużo punktowych inwestycji usługowych i mieszkaniowych, dogęszczających istniejącą tkankę urbanistyczną oraz generujących jeszcze większe zapotrzebowanie na miejsca parkingowe.

Oprócz działań spontanicznych, spowodowanych zmianami cywilizacyjnymi i rozwojem technologicznym, wyróżnić można także działania celowe, zmierzające do polepszenia wizerunku i poprawy warunków życia w osiedlach z drugiej połowy ubiegłego wieku. Podejmowane są zazwyczaj przez podmioty odpowiedzialne za przestrzeń osiedli, głównie spółdzielnie mieszkaniowe, wspólnoty, władze miejskie i coraz częściej organizacje pozarządowe. Ich działania ograniczają się zazwyczaj do technicznej modernizacji oraz poprawy jakości zabudowy i przestrzeni publicznej, przeprowadzanej w sposób punktowy, a ponadto niewystarczająco skoncentrowany problemowo i terytorialnie (Szafrńska, 2013). Problemem jest również brak powiązania projektów infrastrukturalnych z projektami społecznymi i gospodarczymi oraz przygotowywanie projektów bez kompleksowej diagnozy sytuacji danego obszaru czy też szczegółowych celów planowanych działań (Mini-

¹ Od ang. słowa *neighborhood*.

sterstwo Infrastruktury i Rozwoju, 2015). Utrudnieniem jest także zróżnicowana struktura własnościowa osiedli, ponieważ wymaga bardzo dobrej komunikacji i współpracy pomiędzy podmiotami zarządzającymi osiedłowymi terenami.

Badania napięć przestrzennych w przestrzeni osiedla „Pod Dalnią”

W tekście Lokalnego Programu Rewitalizacji (LPR) obszarów miejskich, przemysłowych i powojkowych w mieście Kielce na lata 2014—2020 (Urząd Miasta Kielce, Biuro Planowania Przestrzennego, 2016) zwrócono uwagę na istotne znaczenie osiedli wielorodzinnych powstałych w drugiej połowie ubiegłego wieku dla rozwoju gminy oraz na ich indywidualne wysokie potencjały rozwojowe. W zespołach zabudowy blokowej wciąż mieszka 2/3 kielczan. Kielce wyróżniają się dużym udziałem terenów niezabudowanych, w tym zieleni w przeliczeniu na mieszkańca, stosunkowo dobrym wyposażeniem w usługi (z wyjątkiem usług rekreacyjno-wypoczynkowych, kulturalno-rozrywkowych i niektórych społecznych). Z powodu braku podejmowania przez lata kompleksowych badań i działań modernizacyjnych mieszkańcy kieleckich przestrzeni osiedlowych borykają się dziś z wieloma problemami i zagrożeniami, związanymi z postępującą degradacją techniczną i społeczną. Wyniki ankiety zleconej przez władze miasta (Regionalny Ośrodek Badania Opinii Publicznej „Dobra Opinia”, 2016), wykazują, że największy negatywny wpływ na komfort życia w „blokowiskach” ma zbyt mała liczba miejsc parkingowych, uciążliwość związane z ruchem i niewłaściwym parkowaniem samochodów oraz niedostatek urządzonych terenów parkowo-ogrodowych. Uzasadnia to konieczność monitorowania sytuacji parkingowej na osiedlach, przywrócenie równowagi pomiędzy ruchem pieszym, rowerowym i kołowym oraz zainwestowanie w atrakcyjną, zróżnicowaną funkcjonalnie przestrzeń dostosowaną do potrzeb mieszkańców.

Głównym celem przeprowadzonych przez autorkę badań na kieleckim osiedlu blokowym „Pod Dalnią” jest zdiagnozowanie stanu osiedla głównie w aspekcie przestrzennym i komunikacyjnym oraz ukazanie przemian jakie zachodzą od lat w jego strukturze. Uwagę skoncentrowano na zmianie modelu obsługi komunikacyjnej i problemie parkingowym, który generuje inne problemy w przestrzeni.

Osiedle według diagnozy zawartej w LPR² jest jednym z najmniej zdegradowanych założeń mieszkaniowych w Kielcach, „o relatywnie bardzo dobrej sytuacji” (Urząd Miasta Kielce, Biuro Planowania Przestrzennego, 2016), mimo to występują tam podobne problemy przyczyniające się do degradacji przestrzeni, jak na innych kieleckich osiedlach. Analiza osiedla ukazuje zarówno obecny

² Diagnoza osiedli w Lokalnym Programie Rewitalizacji obszarów miejskich, przemysłowych i powojkowych w mieście Kielce na lata 2014—2020 została przeprowadzona według 10 wskaźników cząstkowych (9 wskaźników analizy ilościowej i jeden wskaźnik analizy jakościowej).

stan zagospodarowania, jak i urbanistyczne uwarunkowania problemów, przede wszystkim problemu obsługi komunikacyjnej. Do opracowania kompleksowej strategii przekształceń i rozwoju osiedla konieczna jest wnikliwa diagnoza stanu i monitorowanie przemian osiedla. Przypuszcza się, że taka strategia pomogłaby zahamować proces degradacji przestrzennej i społecznej oraz uchronić przed negatywnymi zjawiskami i zagrożeniami, które występują na innych kieleckich osiedlach o wyższym stopniu degradacji.

Osiedle „Pod Dalią” położone jest w zachodniej części Kielc, u stóp Karczówki, pomiędzy osiedlami Czarnów, Ślichowice i Gwarków (rys. 1). Jego granice wyznacza od wschodu ul. Adama Naruszewicza, oddzielająca je od osiedla domów jednorodzinnych, od południa ul. Piekoszowska, a od zachodu ulica główna — Grunwaldzka. Od północnego zachodu osiedle graniczy aleją Jerzego Szajnowicza-Iwanowa z o wiele większym osiedlem Ślichowice, zarządzanym przez tę samą Spółdzielnię Mieszkaniową „Domator”, dlatego często jest postrzegane jako część dużego kompleksu osiedla Ślichowice. Pomimo peryferyjnej lokalizacji osiedle „Pod Dalią” jest dobrze skomunikowane z resztą miasta. Od kieleckiego rynku dzieli je 4,7 kilometra, które można pokonać w około 15 minut samochodem lub komunikacją miejską (18 linii autobusowych dziennych i 1 nocna).



Rys. 1. Lokalizacja osiedla „Pod Dalią” na mapie Kielc

Źródło: Opracowanie autorki.

Zabudowę osiedla stanowi zespół bloków mieszkalnych zbudowanych w drugiej połowie lat 80. XX wieku z tzw. wielkiej płyty, w technologii W-70 MK³. Po wschodniej stronie osiedla wzdłuż ulicy Naruszewicza znajduje się także kilka domów jednorodzinnych. W skład wielkopłytovej zabudowy wchodzi 24 budynki mieszkalne, które powstały w krótkim okresie — od sierpnia 1988 roku do września 1989 roku⁴. Zaprojektowane zostały przez Zakład Projektowania i Usług Inwestycyjnych „INWESTPROJEKT”. Docelowy realizacyjny plan zagospodarowania osiedla „Pod Dalnią” z 1985 roku przedstawia kompleksowe rozwiązanie całego założenia z rozbudowanym systemem obsługi komunikacyjnej i systemem dróg, ułatwiającym kontakt z budynkami oświaty oraz innymi budynkami usługowymi (rys. 2).



Rys. 2. Realizacyjny plan zagospodarowania osiedla „Pod Dalnią”

Źródło: Skan dokumentu udostępniony przez administrację osiedla.

Osiedle zajmuje powierzchnię 12,7 hektarów. Na tym obszarze w 754 mieszkaniach mieszka ponad 1 600 mieszkańców⁵. Ukształtowanie topograficzne jest bardzo ciekawie, gdyż wszystkie zabudowania leżą na wzniesieniu, na wysokości

³ Stosowany w Polsce system otwarty wielkiej płyty, opracowany w 1973 roku.

⁴ Daty oddania do użytku pierwszego i ostatniego budynku. Źródło: informacje uzyskane w Spółdzielni Mieszkaniowej „Domator”.

⁵ Według danych uzyskanych w Spółdzielni Mieszkaniowej „Domator”. Zakładając, że średnia ilość mieszkańców na mieszkanie to 3 osoby, osiedle posiada 2 262 mieszkańców.

od ok. 278 do ok. 301 m n.p.m. Szczególnie wyeksponowane są budynki na południowym stoku, wyróżniają się one dwuspadowymi dachami, mniejszą wysokością oraz otwarciami widokowymi na klasztor na Karczówce. Znaczne spadki terenu w tej części osiedla trzeba pokonać schodami terenowymi i ulicami o dużym nachyleniu. Osiedle składa się w większości z zabudowy o układzie meandrowym ze sporymi zielonymi wnętrzami urbanistycznymi, które w większości nie są zagospodarowane na funkcje rekreacyjne. Przy wysokości 3-, 4- i 5-kondygnacyjnych budynków (wyjątkiem są trzy budynki 11-kondygnacyjne w centrum założenia) przestrzeń osiedlowa ma skalę przyjazną człowiekowi. Układ kompozycyjny osiedla jest przejrzysty, z wyraźnie zaznaczoną główną trasą komunikacyjną, jaką jest ul. Króla Władysława Jagiełły wraz z dwiema głównymi alejami pieszymi, które doprowadzają do budynków oświaty: Szkoły Podstawowej nr 34 im. Adama Mickiewicza oraz Przedszkola Samorządowego nr 34. W centralnej części założenia wyróżnia się także spory zielony teren rekreacyjny z placem zabaw i boiskiem. Niestety w wyniku zmiany modelu obsługi komunikacyjnej jest on obecnie otoczony miejscami parkingowymi, co wyraźnie prezentuje analiza systemu obsługi komunikacyjnej (rys. 7). Porównanie planu realizacyjnego (rys. 2) z fotomapami z późniejszych lat i stanem obecnym osiedla (rys. 6 i 7) ukazuje braki w infrastrukturze usługowej i systemie obsługi komunikacyjnej, które nastąpiły w czasie realizacji: niezrealizowane pawilony handlowo-usługowe i duże skupiska miejsc parkingowych. Spore braki infrastruktury usługowej zostały zastąpione małymi budynkami handlowo-usługowymi, między innymi na północy osiedla, w miejscach, których nie uwzględniano w planie realizacyjnym. Natomiast znaczne braki w infrastrukturze parkingowej i gwałtowny rozwój motoryzacji spowodowały wzrost zapotrzebowania na dodatkowe przestrzenie parkingowe. Przez lata uzupełniano je chaotycznie, zmieniając tym samym system obsługi komunikacyjnej. Autorka wyróżnia kilka sposobów organizacji miejsc parkingowych wprowadzanych przez mieszkańców, spółdzielnię mieszkaniową, prywatnych przedsiębiorców oraz władze miasta:

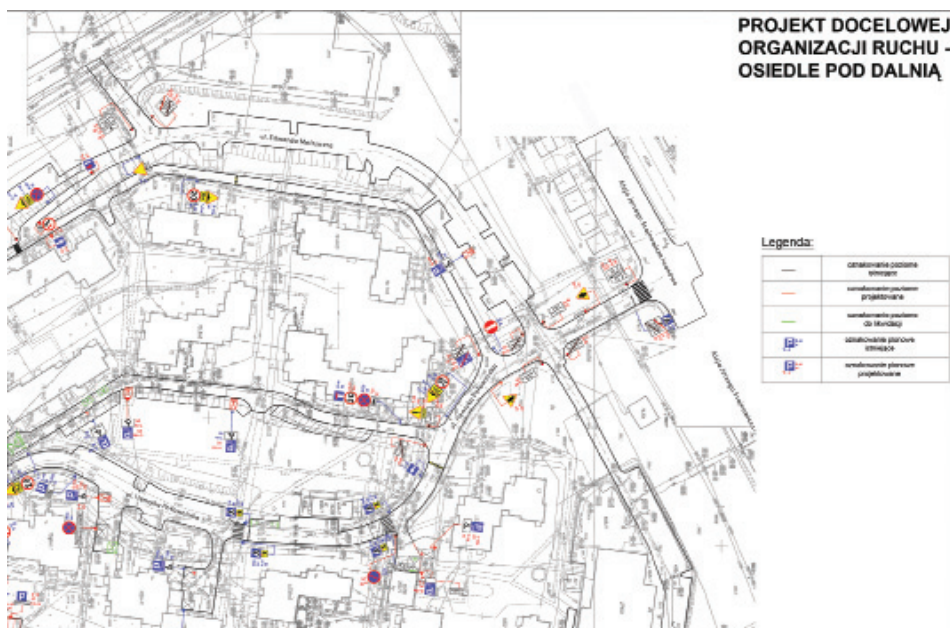
- niewyznaczone, nielegalne miejsca parkingowe, które degradują przestrzeń oraz wpływają negatywnie na jej funkcjonalność, wygląd i bezpieczeństwo poruszania się pieszo (rys. 3);
- miejsca parkingowe organizowane przez spółdzielnię mieszkaniową, wydzielone kosztem zmniejszania terenów zielonych (część miejsc postojowych powstała według zleconego przez spółdzielnię „Projektu docelowej organizacji ruchu kołowego” dla całego osiedla (rys. 4));
- parkingi przy budynkach handlowo-usługowych, z których korzystają także mieszkańcy;
- planowany przez miasto wielopoziomowy parking „Park&Ride” na 420 miejsc, który pełniłby rolę parkingu przesiadkowego i obsługi komunikacyjnej osiedla.

Prywatyzacja i braki w infrastrukturze spowodowały także powstanie dwóch płatnych strzeżonych parkingów w zachodniej i północnej części osiedla. Jeden z nich, przy ul. Grunwaldzkiej, funkcjonuje do dziś, koszt miesięcznego abonamentu na tym parkingu wynosi 95 zł brutto.



Rys. 3. Nielegalne miejsca parkingowe w przestrzeni osiedla „Pod Dalią”

Źródło: Zdjęcie autorki.

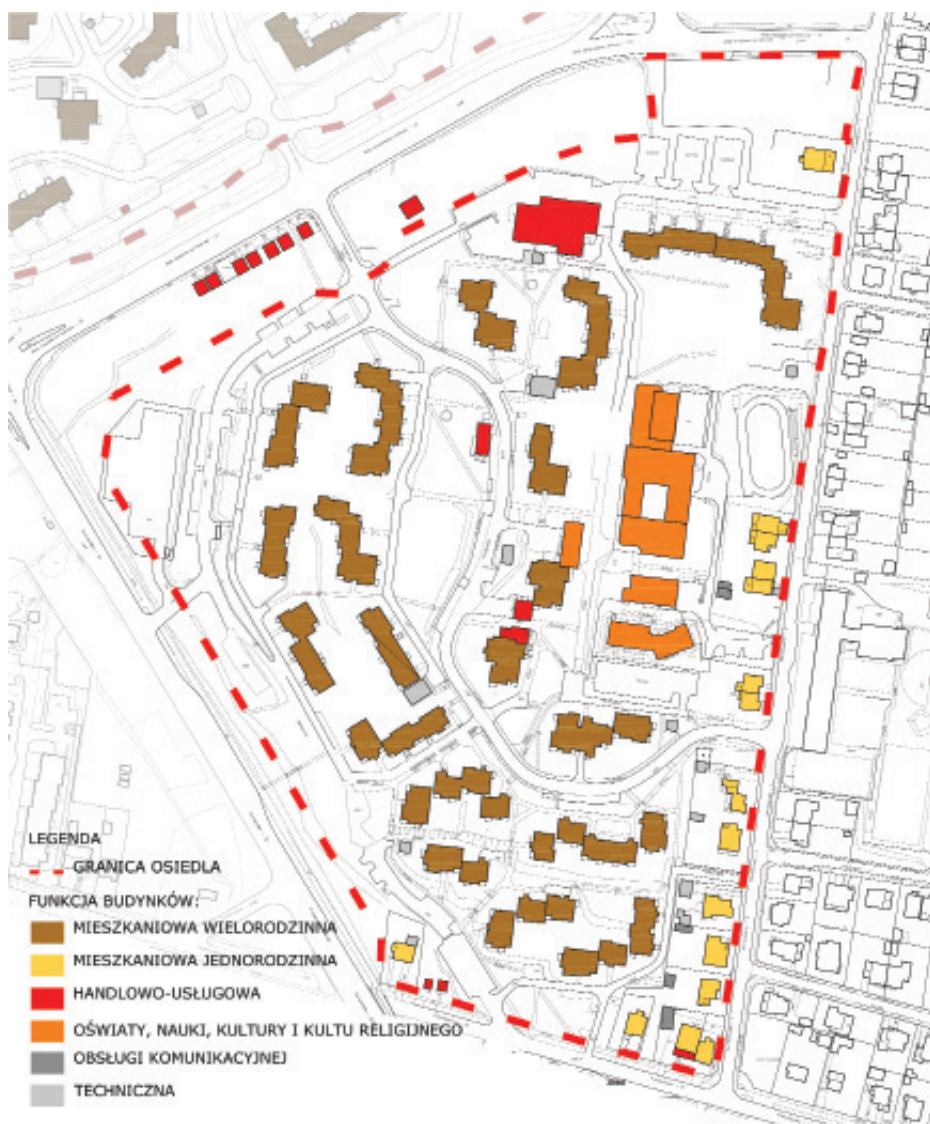


Rys. 4. Projekt docelowej organizacji ruchu kołowego dla osiedla „Pod Dalią”

Źródło: Materiały udostępnione przez spółdzielnię „Domator”.

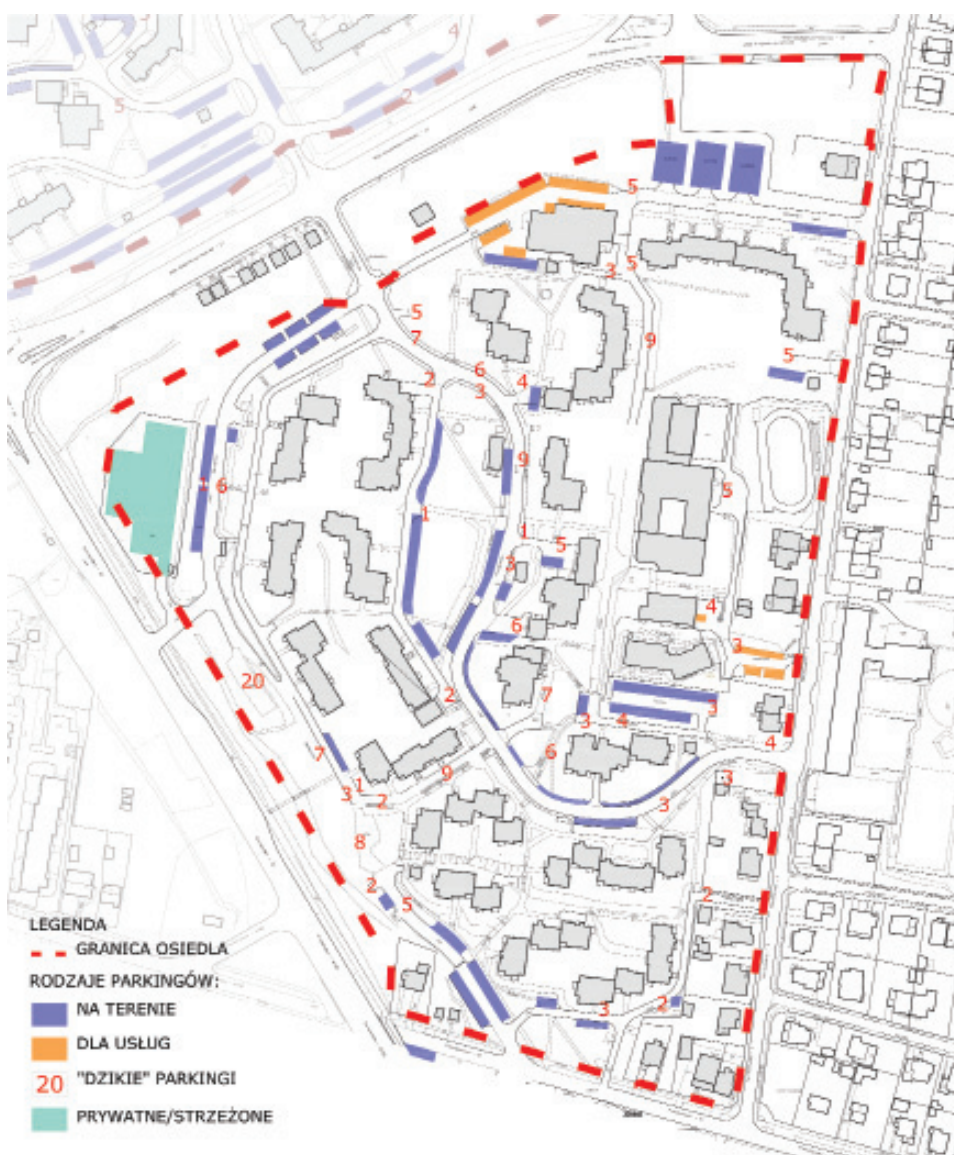
Podstawowym elementem badań osiedla jest inwentaryzacja urbanistyczna, polegająca na analizie funkcjonalno-przestrzennej oraz komunikacyjnej, ze szczególnym zwróceniem uwagi na rodzaj i liczbę miejsc parkingowych. Na rys. 5

przedstawiono obecną strukturę funkcjonalno-przestrzenną osiedla po zmianach, które zachodziły w okresie prawie 30 lat od jego powstania. Pawilony handlowo-usługowe, które znajdują się na starym planie zagospodarowania, nie zostały do dzisiaj zrealizowane, widoczne są tylko niewielkie uzupełnienia infrastruktury handlowo-usługowej osiedla. Braki w zabudowie nie spowodowały jednak negatywnej tendencji uzupełniania luk w przestrzeni nową zabudową mieszkaniową. Nadal możliwe jest przemyślane zagospodarowanie tych terenów, z uwzględnieniem potrzeb funkcjonalno-przestrzennych i społecznych.



Rys. 5. Analiza funkcjonalno-przestrzenna osiedla „Pod Dalią”

Źródło: Opracowanie autorki.



Rys. 6. Analiza systemu obsługi komunikacyjnej osiedla „Pod Dalią”

Źródło: Opracowanie autorki.

W drugim etapie badań autorka przeanalizowała system obsługi komunikacyjnej osiedla (rys. 6). Układ obsługi komunikacyjnej w docelowym planie zagospodarowania został zaprojektowany jako pętlowo-sięgaczowy (Lewicka, Michałowska-Furman, Sobierajska, 1978) i polegał na zlokalizowaniu parkingów na obrzeżach zespołu i wzdłuż ulicy wewnętrznej, przechodzącej przez środek zespołu mieszkaniowego. Dzięki temu rozwiązaniu samochody nie były wprowadzane w przestrzeń między budynkami, co stwarzało najlepsze możliwości

do zaistnienia więzi społecznych. Ciągi piesze przebiegające wzdłuż budynków umożliwiały tylko awaryjny wjazd straży pożarnej czy karetki. Na przestrzeni lat rozwój transportu indywidualnego i braki w infrastrukturze spowodowały zawłaszczenie przez zmotoryzowanych wielu przestrzeni osiedlowych, które docelowo przeznaczone były na tereny zielone i komunikację pieszą. Nastąpiła penetracja ruchu samochodowego w głąb przestrzeni osiedlowej, jednak ze względu na topografię terenu zostało sporo zielonych terenów wolnych od samochodów. Poziome strefowanie ruchu pieszego i samochodowego, na podstawie którego powstał projekt osiedla, zostało w wielu miejscach zakłócone (już w 1974 roku podkreślano konieczność strefowania komunikacyjnego i funkcjonalnego w zależności od rodzaju i natężenia ruchu⁶ (Lewicka, Michałowska-Furman, Sobierajska, 1978)). Projekt zakładał wskaźnik 110 miejsc postojowych na 1 000 mieszkań, obecnie jest 202 wydzielonych miejsc (nie licząc miejsc przy usługach) na 1 000 mieszkańców, czyli 0,49 miejsca na mieszkanie. Analiza przedstawiona na rys. 6 prezentuje lokalizację i rozkład miejsc parkingowych w przestrzeni całego osiedla. Warto zwrócić uwagę na „rozsypane” czerwone cyfry, wskazujące liczbę i lokalizację samochodów parkujących w niedozwolonych, nieoznaczonych miejscach. W ten sposób można obliczyć zapotrzebowanie na ilość parkingów na 0,87 miejsca na mieszkanie, a po doliczeniu parkingów przy budynkach usługowych, z których też korzystają mieszkańcy, wskaźnik ten wzrasta do 0,94. W tabeli 1 zestawiono różne rodzaje miejsc parkingowych oraz ich rozkład procentowy. Osiedle „Pod Dalnią” wyróżnia się wśród innych kieleckich osiedli posiadaniem tylko naziemnych miejsc parkingowych, z czego 20% stanowi strzeżony parking płatny zlokalizowany po zachodniej stronie w jednostce 2.D.

Tabela 1
Zestawienie danych dotyczących systemu obsługi komunikacyjnej osiedla „Pod Dalnią”

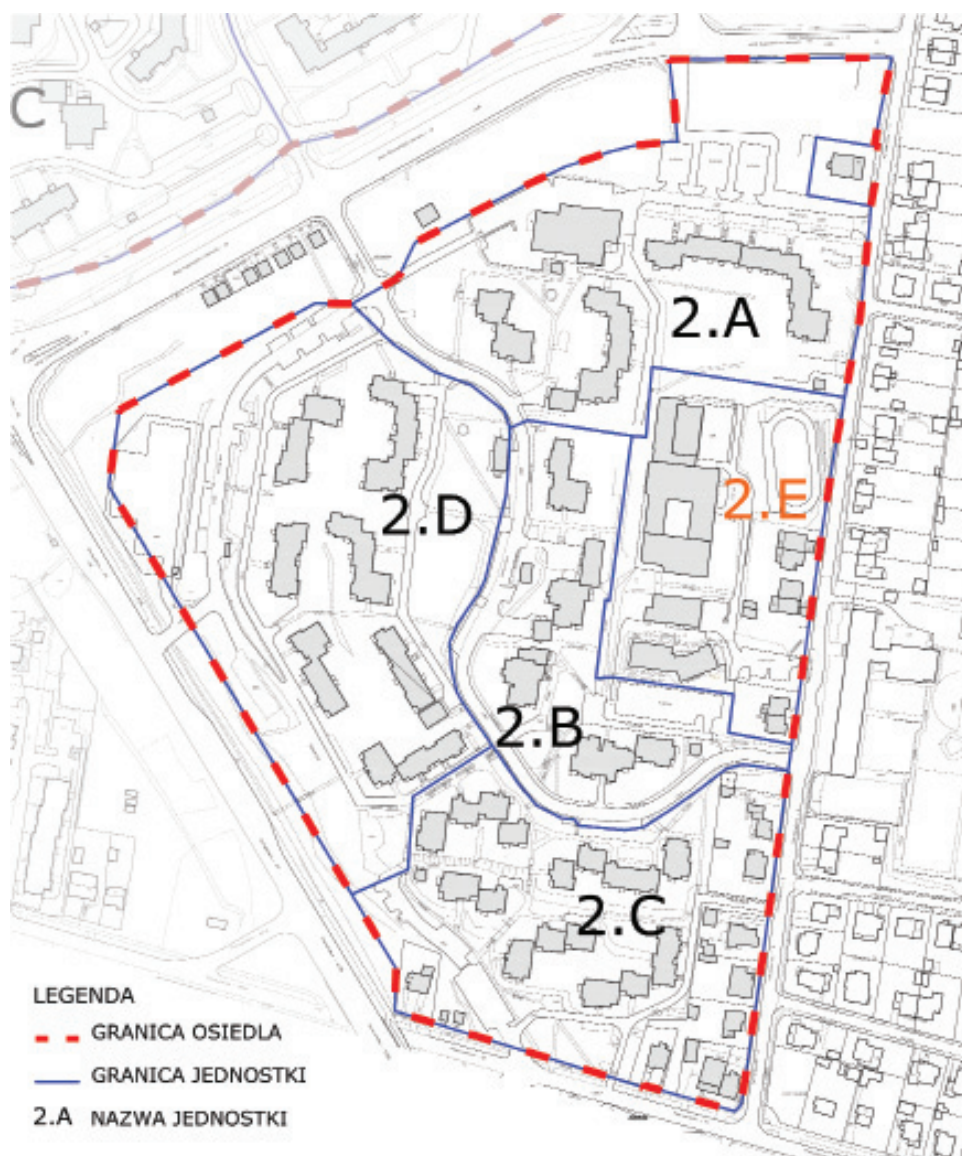
Dane	Liczba mieszkań	Liczba mieszkań- ców	Liczba miejsc parkingowych (dla niepełnosprawnych)						Liczba miejsc parkin- gowych przy usługach	Liczba dzikich parkingów
			suma	na terenie	pod- ziemne	garaż w bud.	garaże wolno- stojące	pry- watne		
Wartość	754	2 262	456 (11)	366 (11)	—	—	—	90	58 (2)	197
Udział %	—	—	100	80	—	—	—	20		
Wskaźnik parkingowy	0,49									

Źródło: Opracowanie autorki.

Osiedle „Pod Dalnią” i inne całościowo planowane kieleckie zespoły mieszkaniowe z drugiej połowy XX wieku w całej swojej strukturze są zbyt rozległe, aby rozpatrywać problem obsługi komunikacyjnej ogólnie i znaleźć jedno odpowiednie

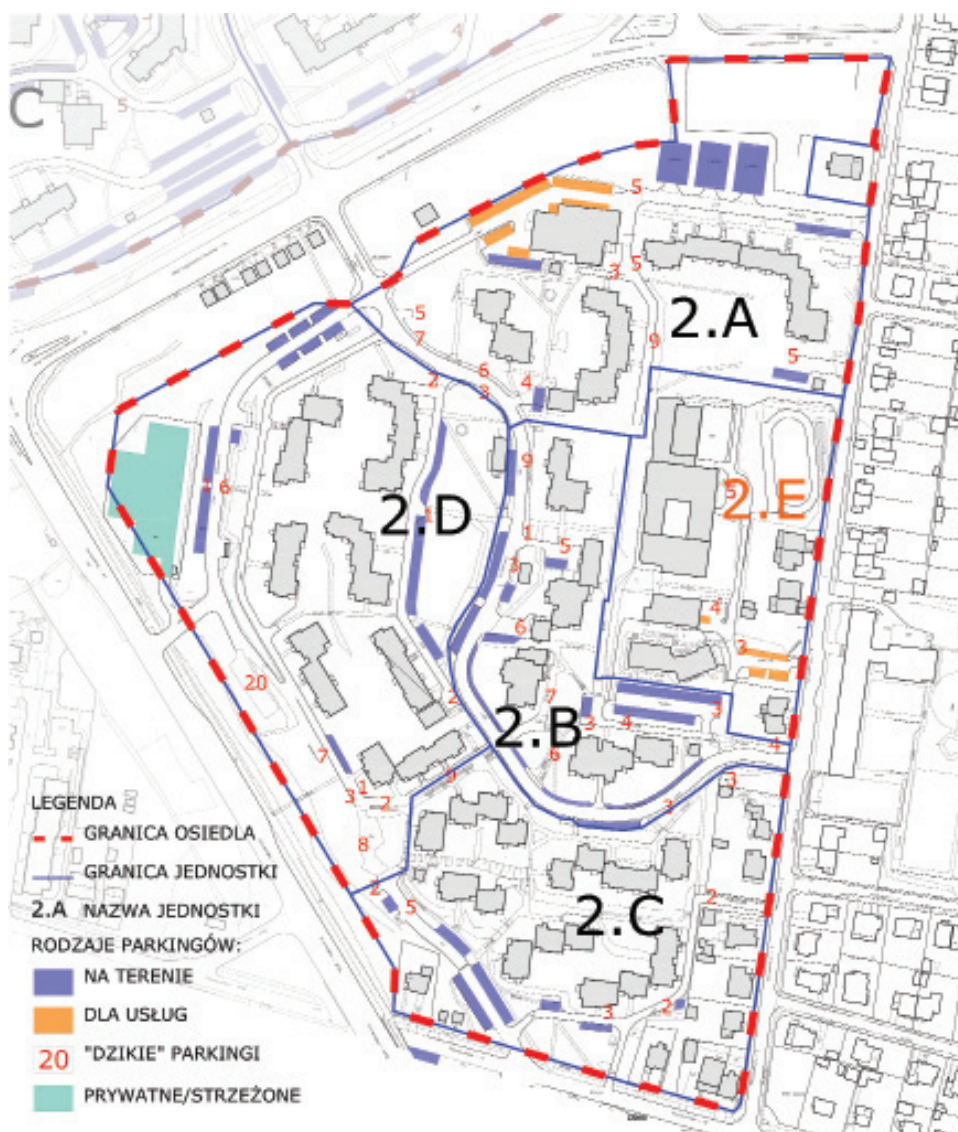
⁶ Zarządzenie nr 9 Ministra Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska z 1974 roku.

rozwiązanie. Autorka dokonała podziału osiedla na jednostki urbanistyczne w celu przeprowadzenia w ich granicach szczegółowych badań (rys. 7). Osiedle zostało podzielone na pięć jednostek na podstawie układu przestrzennego budynków, systemu komunikacji, struktury własnościowej gruntów oraz granicy działek. Oddzielnie wyznaczono obszar 2.E i oznaczono na czerwono jako jednostkę usługową, która obejmuje budynki oświaty i kultury.



Rys. 7. Autorski podział osiedla „Pod Dalią” na jednostki urbanistyczne
 Źródło: Opracowanie autorki.

Przestrzenne zestawienie jednostek na mapie (rys. 8) przedstawia układ zabudowy, model obsługi komunikacyjnej oraz rozmieszczenie różnych typów parkingów w granicach wydzielonych obszarów. Tabełacyjne zestawienie danych i wskaźników (tab. 2) daje możliwość zdiagnozowania i porównania skali problemu parkingowego w każdej jednostce. Tabela zestawia informacje dotyczące powierzchni zabudowy (procentowego udziału zabudowy w powierzchni jednostki), intensywności zabudowy, liczby mieszkań, mieszkańców oraz miejsc parkingowych.



Rys. 8. Przestrzenne zestawienie jednostek urbanistycznych osiedla „Pod Dalią”

Źródło: Opracowanie autorki.

E. Dyk: Napięcia w przestrzeni zespołów mieszkaniowych...

Tabela 2

Zestawienie danych i wskaźników jednostek urbanistycznych osiedla „Pod Dalmią”

Nr jednostki	Pow. jednostki [m ²]	Pow. zabudowy		Intensywność zabudowy	Liczba mieszkań	Liczba mieszkańców	Liczba miejsc parkingowych (dla niepełnosprawnych)					Wskaźnik parkingowy	Liczba miejsc parkingowych przy usługach	Liczba dzikich parkingów
		[m ³]	%				suma	na terenie	podziemne	garże w bud.	garaże wolnostojące	prywatne		
2A	31 032	3 814	12	0,44	154	462	86	86	—	—	—	—	46 (1)	52
2B	16 633	2 423	15	1,06	183	549	126 (6)	126 (6)	—	—	—	—	—	54
2C	25 974	4 826	19	0,63	177	531	49	49	—	—	—	—	—	26
2D	36 736	4 380	12	0,55	240	720	195 (5)	105 (5)	—	—	—	90	—	53
2E	16 594	3 987	24	0,46	—	—	—	—	—	—	—	—	12 (1)	12
Suma całości	126 969	19 430	15	0,59	754	2 262	456 (11)	366 (11)	—	—	—	90	58 (2)	197

Źródło: Opracowanie autorki.

Dzięki danym dotyczącym liczby mieszkań i wydzielonych miejsc parkingowych autorka obliczyła wskaźnik parkingowy dla każdej jednostki, wyróżniając tym samym obszar 2.B z najmniejszym wskaźnikiem — 0,28 miejsca na mieszkanie — i największą potrzebą organizacji dodatkowych miejsc postojowych. Liczba nielegalnych miejsc parkingowych, zliczona w czasie wizji lokalnej, dostarcza informacji o potrzebach zmotoryzowanych oraz wyróżnia jednostki i konkretne przestrzenie, które borykają się z ich dużą ilością.

Analiza w formie przestrzennej (na mapie) i tabelarycznej pozwala na szczegółowe zdiagnozowanie problemu obsługi komunikacyjnej w każdej jednostce oraz wyróżnienie obszarów, na których występują największe problemy parkingowe. Jest także podstawą do wyznaczenia dodatkowych przestrzeni obsługi komunikacyjnej i określenia rodzaju parkowania, biorąc pod uwagę między innymi układ komunikacyjny osiedla, wskaźnik powierzchni zabudowy i sytuację własnościową terenów. Planowany przez miasto parking Park&Ride na 420 miejsc zmieniłby sytuację parkingową w jednostce 2.D z 0,81 na 2,2 miejsca parkingowego na jedno mieszkanie, a na całym osiedlu z 0,49 na 1,04. Analiza obejmuje także parkingi zlokalizowane przy usługach i możliwości ich wykorzystania w zaspokojeniu potrzeb obsługi komunikacyjnej jednostek. Zakładając, że parking znajdujący się przy pawilonie handlowym w jednostce 2.A jest w całości wykorzystany przez mieszkańców jednostki w godzinach zamknięcia pawilonu, można uznać, że zmienia się sytuacja parkingowa tej jednostki z 0,56 na 0,86 miejsca na mieszkanie. Jest to przykład rozwiązania wykorzystującego już istniejącą infrastrukturę obsługi komunikacyjnej.

Ze względu na złożoność badanego problemu autorka planuje uzupełnić analizy urbanistyczne jednostek badaniami partycypacyjnymi, w formie ankiety ze zmotoryzowanymi mieszkańcami osiedla. Ankieta ma na celu rozpoznanie opinii i potrzeb w zakresie: liczby miejsc parkingowych na mieszkanie, ich lokalizacji, czasu dojazdu do parkingu, miesięcznej opłaty czy uciążliwości związanych obecnie z parkowaniem. Badania zostałyby przeprowadzone w granicach wydzielonych jednostek przestrzennych osiedla, aby wyniki były dokładniejsze i stanowiły uzupełnienie analiz urbanistycznych.

W celu wzbogacenia wiedzy na temat potrzeb mieszkańców badanych 21 kieleckich osiedli blokowych przeanalizowano zadania zgłoszone do kieleckiego Budżetu Obywatelskiego (BO) we wszystkich jego edycjach. W ciągu czterech edycji mieszkańcy osiedla „Pod Dalią” zgłosili 10 projektów, w tym 4 dotyczące oświaty (O), 4 — terenów rekreacyjnych (R) i tylko 2 dotyczące infrastruktury technicznej i komunikacyjnej (I). Zgłoszone zadania infrastrukturalne dotyczyły dużych, kosztownych projektów nowych przestrzeni parkingowych, dlatego już na etapie weryfikacji nie zostały dopuszczone do głosowania. Wśród takich projektów znalazło się zadanie nazwane przez wnioskodawców „Parking wielopoziomowy naszych marzeń”. Reszta zgłoszonych zadań wykazuje zapotrzebowanie na przestrzeń rekreacyjną na osiedlu. Wyniki analizy dostarczają również dużo informacji na temat aktywności mieszkańców kieleckich osiedli blokowych i ich partycypacji w działaniach na rzecz zmian najbliższego otoczenia. Analiza uwydatnia także

niepokojące zjawisko realizowania zadań oświaty z budżetu obywatelskiego w Kielcach.

Analiza budżetu obywatelskiego i zmian przestrzeni, które dzięki tym funduszom następują, jest ciekawym tematem na oddzielne badania, które autorka planuje rozwinąć po napisaniu dysertacji dotyczącej zmian modelu obsługi komunikacyjnej kieleckich osiedli z drugiej połowy XX wieku.

Podsumowanie

Przedstawione opracowanie jest istotnym źródłem informacji na temat stanu przestrzeni kieleckiego osiedla mieszkaniowego „Pod Dalią” powstałego w drugiej połowie XX wieku, głównie w aspekcie przestrzennym i komunikacyjnym, oraz stanowi podstawę do kolejnych etapów badań. Przeprowadzone analizy pozwoliły na rozpoznanie jednego z poważniejszych problemów przestrzeni osiedlowej — problemu parkingowego związanego ze zmianą modelu obsługi komunikacyjnej. Autorka podjęła się studiów o charakterze zarówno teoretycznym, jak i empirycznym, mając na uwadze także przyszłościowy wymiar aplikacyjny wyników badań.

Na podstawie przeprowadzonych badań powstały ogólne wytyczne, które planuje się rozszerzyć o bardziej szczegółowe, dotyczące konkretnych jednostek, możliwości rozwiązań problemu parkingowego i kierunki rozwoju osiedla w kontekście zmian modelu obsługi komunikacyjnej:

1. Określenie szczegółowo charakterystyki osiedla: typologii zabudowy, struktury funkcjonalno-przestrzennej (rys. 5) i społecznej, struktury własności terenów, systemu komunikacji i obsługi komunikacyjnej, stanu technicznego, skali i rodzaju napięć przestrzennych, społecznych i gospodarczych (Lorens, 2009) oraz potencjałów rozwojowych osiedla.
2. Monitorowanie oraz analiza zmian modelu obsługi komunikacyjnej i sytuacji parkingowej na osiedlu, co pozwala na określenie dokładnych uwarunkowań problemów oraz potrzeb mieszkańców. Nie ma możliwości znalezienia właściwego rozwiązania problemu bez jego przeliczenia, a następnie przeanalizowania (rys. 6, tab. 1).
3. Podział osiedla na mniejsze jednostki urbanistyczne w celu przeprowadzenia szczegółowych analiz ich obsługi komunikacyjnej. Założenia mieszkaniowe z drugiej połowy XX wieku w całej swojej strukturze są zbyt rozległe, aby rozpatrywać problem parkingowy ogólnie i próbować znaleźć jedno odpowiednie rozwiązanie (rys. 7).
4. Wyznaczenie na podstawie analiz urbanistycznych wolnych terenów w granicy osiedla z możliwością organizacji dodatkowych skupisk parkingów m.in. wielopoziomowych czy podziemnych. Ważne jest, aby wskazane miejsca były skonsultowane z mieszkańcami i kompatybilne z ogólną koncepcją zmian

modelu obsługi komunikacyjnej oraz wskazywały podmioty, które zarządzają tymi terenami.

5. Odniesienie się do „Planu mobilności dla miasta Kielce...” (Szarata i in., 2016), gdzie polityka parkingowa jest wymieniona jako jeden z głównych elementów zarządzania zrównoważoną mobilnością miasta wraz z rozwiniętą ofertą transportu zbiorowego, ruchem rowerowym i pieszym, integracją planowania przestrzennego z planowaniem transportu oraz działaniami edukacyjnymi i promocyjnymi. Na podstawie „Planu mobilności...” strategia zmian obsługi komunikacyjnej osiedla „Pod Dalią” powinna zmniejszać udział podróży odbywanych samochodem i wartość wskaźnika liczby pojazdów przypadających na gospodarstwo domowe (jedno mieszkanie) do 0,75.
6. Przywrócenie równowagi i odpowiedniej segregacji ruchu samochodowego i pieszego przez zmianę modelu obsługi komunikacyjnej i ograniczenie penetracji ruchu samochodowego w głąb przestrzeni osiedlowych. Konieczne są do tego przeprowadzane przez autorkę szczegółowe badania urbanistyczne, uzupełnione badaniami partycypacyjnymi.
7. Przestrzenne planowanie przemian i rozwoju osiedla z uwzględnieniem zmieniających się potrzeb funkcjonalnych, politycznych, gospodarczych, demograficznych, społecznych i estetycznych. Obecnie polityka przestrzenna osiedla nie jest ograniczona dokumentami planistycznymi w formie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (Gzell, 2009). Brak jest także polityki mieszkaniowej korzystającej z istniejącej tkanki mieszkaniowej.
8. Wprowadzenie regulacji w zapisach regulaminu spółdzielni, wprowadzenie oznakowań (znaków czy pasów dzielących miejsca parkingowe), identyfikatorów czy szlabanów w celu lepszej organizacji obsługi komunikacyjnej.
9. Inwestycja nie tylko w potrzeby zmotoryzowanych mieszkańców, ale także w zielone rekreacyjne przestrzenie na osiedlu. Występuje społeczna akceptacja degradacji przestrzeni wspólnych przez właścicieli parkujących samochody, ponieważ nawet bez tego miejsca te są często kiepskiej jakości. Należy zwrócić szczególną uwagę na badane jednostki, które posiadają duży procent powierzchni zabudowanej i utwardzonej, a mało powierzchni biologicznie czynnej. Źródłem wiedzy są także przeanalizowane zadania zgłoszone przez mieszkańców do Budżetu Obywatelskiego.
10. Edukacja w celu zmian postaw zmotoryzowanych i podmiotów zarządzających przestrzenią osiedla. Nie należy bezmyślnie zaspokajać potrzeb zmotoryzowanych przez zwiększanie powierzchni obsługi komunikacyjnej, ponieważ liczne badania i doświadczenia pokazują, że to generuje jeszcze większe zapotrzebowanie i problemy.
11. Współpraca między wszystkimi podmiotami odpowiedzialnymi za przestrzeń osiedla, czyli zarządami wspólnot, spółdzielnią, władzą miejską, mieszkańcami, instytucjami i organizacjami pozarządowymi działającymi na osiedlu, prywatnymi przedsiębiorcami, w celu przeprowadzenia kompleksowych przemian i prawidłowego rozwoju osiedla.

Opierając się na takich ogólnych wytycznych i planowanych szczegółowych rozwiązaniach dla konkretnych jednostek przestrzennych osiedla, można określić możliwości przekształceń oraz kierunki rozwoju osiedla zmierzające do rozwiązania problemu parkingowego i podniesienia znaczenia dostępności komunikacyjnej, co jest istotne przy współczesnym wzroście mobilności przestrzennej.

Bibliografia

- Bieda K., 1976: *Parkingi na osiedlach mieszkaniowych*. „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury PAN”, T. 10. Kraków.
- Dyk E., 2015: *Reaktywacja lokalnej społeczności — badania przedprojektowe w programie rewitalizacji osiedli mieszkaniowych z lat 50.—80. XX wieku*. W: B. Komar, J. Biedrońska, A. Szewczenko, red.: *Problemy jakości środowiska w kontekście zrównoważonego rozwoju*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- Gorczyca K., 2009: *Wielkie osiedla mieszkaniowe — diagnoza stanu obecnego, podejmowane działania rewitalizacyjne*. W: W. Jarczewski, red.: *Przestrzenne aspekty rewitalizacji*. T. 4. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- Gzell S., 2009: *Polskie miasto w stanie przejściowym: między zwartością a rozproszaniem*. W: I. Jażdżewska, red.: *Duże i średnie miasta w okresie transformacji*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Jałowicki B., 1988: *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni*. Warszawa: Książka i Wiedza.
- Lewicka K., Michałowska-Furman J., Sobierajska F., 1978: *Układy komunikacji w zespołach mieszkaniowych*. Warszawa: Wydawnictwo Akcydensowe.
- Lorens P., 2009: *Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich*. W: P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, red.: *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*. Gdańsk: Wydawnictwo Urbanista.
- Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, 2015: *Ustawa o rewitalizacji z dnia 9 listopada 2015 r.* Warszawa.
- Niezabitowska E.D., 2014: *Metody i techniki badawcze w architekturze*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- Regionalny Ośrodek Badania Opinii Publicznej Dobra Opinia, 2016: *Opinie mieszkańców Kielc na temat projektu budowy parkingów wielopoziomowych na obrzeżach wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych w kontekście ich rewitalizacji*. Kielce.
- Rębowska A. i in., 2006: *Strategie rehabilitacji blokowisk*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- Rykiel Z., 2002: *Swojskość miast i dzielnic*. W: W. Czarnecki, M. Proniewski, red.: *Gospodarka przestrzenna polskich miast i wsi*. Białystok: WSFiZ.
- Słodczyk J., 2010: *Geneza i rozwój osiedli blokowych*. W: I. Jażdżewska, red.: *Osiedla blokowe w strukturze przestrzennej miast. XXIII Konwersatorium Wiedzy o mieście*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Szafrańska E., 2010: *Wielkie zespoły mieszkaniowe — ich przemiany i miejsce w strukturze społeczno-przestrzennej współczesnego miasta. Przykład Łodzi*. W: J. Słodczyk, A. Dembicka-Niemiec, red.: *Funkcje miast jako czynnik kształtowania przestrzeni miejskiej*. Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.

- Szafrńska E., 2013: *Możliwości przekształceń wielkich osiedli mieszkaniowych w mieście postsocjalistycznym w Polsce*. „Studia Miejskie” nr 11, s. 39—53.
- Szarata A. i in., 2016: *Plan mobilności dla miasta Kielce i kieleckiego obszaru funkcjonalnego*. Kraków: Politechnika Krakowska.
- Urząd Miasta Kielce, Biuro Planowania Przestrzennego, 2016: *Aktualizacja Lokalnego Programu Rewitalizacji obszarów miejskich, przemysłowych i powojaskowych w mieście Kielce na lata 2014—2020*. Kielce.
- Wojtkun G., 2004: *Osiedla mieszkaniowe w strukturze miasta XX wieku*. Szczecin: Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej.
- Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Polska Organizacja Branży Parkingowej, 2017: *Parkingi a transport zbiorowy w miastach*. Warszawa.