

Anita GLIWA¹, Barbara ŚWIT-JANKOWSKA²

WYBRANE ASPEKTY STRATEGII ROZWOJU RUCHU PIESZEGO POPRAWIAJĄCE STAN OBECNY

Mobilność pieszka jest przedmiotem multidyscyplinarnego wysiłku wielu organizacji i powinna przekładać się na zdrowe i lepsze życie na terenach miejskich i wiejskich. Tematem artykułu jest ocena wybranych kierunków rozwoju obecnej polityki pieszej w Polsce i przedstawienie elementów, które mają na celu zwiększenie atrakcyjności poruszania się pieszo, tworząc lepsze warunki do spaceru zarówno w czasie wolnym, jak i w drodze do i z pracy. W tekście poruszono zagadnienia związane z doбором odpowiednich narzędzi planistycznych mogących zachęcić pieszych do aktywności oraz zasadność tworzenia strategii rozwoju ruchu pieszego. Zaproponowane schematy łączenia zielonych przestrzeni publicznych i prywatnych, zielone korytarze i spójna sieć pieszka, optymalizacja dojazdów pieszych, ścieżki i szlaki terenów wiejskich oraz wayfinding umiejętnie wykorzystane w planowaniu przestrzennym wniosą wiele do poprawy i promocji ruchu pieszego w zgodzie z teorią „miasta przyjaznego pieszym” i „okolicy przyjaznej wędrowaniu”. W pracy określono również założenia planowania, wdrażania i ewaluacji projektu poprawy przestrzeni pieszej, który przyniesie korzyści materialne, społeczne, środowiskowe i ekonomiczne.

Słowa kluczowe: mobilność pieszka, zielona przestrzeń publiczna, znoszenie barier, turystyka pieszka, wędrowanie

1. WPROWADZENIE

Przemieszczanie się pieszo³ jest najłatwiejszym rodzajem podróżowania i podnoszenia kondycji. Pieszka wędrowka poprawia zdrowie fizyczne i psychiczne oraz redukuje presję, którą na środowisko wywierają mechaniczne formy transportu. Jest dobra

¹ Słuchaczka studiów podyplomowych Planowanie przestrzenne – trendy, legislacja, nowe technologie w latach 2024-2025, Wydział Architektury, Politechnika Poznańska. ORCID: 0009-0001-3837-0176.

² Wydział Architektury, Politechnika Poznańska, Instytut Architektury i Ochrony Dziedzictwa. ORCID: 0000-0003-0683-7584.

³ W niniejszym tekście termin „piesi” odnosi się do osób podróżujących pieszo, biegających, poruszających się na wózku lub skuterze inwalidzkim lub w wózku dziecięcym w tempie podobnym do spacerowego (ok. 5km/h).

dla indywidualnego człowieka i dla społeczności. Nie wymaga dodatkowych nakładów finansowych i najczęściej jest powszechnie dostępna. Życie w mieście oznacza akceptację pewnego poziomu dysfunkcji, jaką jest brak zdrowego ruchu, długie podróże komunikacją publiczną lub samochodem, złe wykorzystanie przestrzeni i marnowanie czasu. Praca przedstawia analizę wybranych problemów, których rozwiązanie może przyczynić się do podniesienia atrakcyjności mobilności pieszej i poprawić dostępność celów pieszej podróży⁴.

Problemy badawcze podejmowane w pracy mieszczą się w dziedzinie nauki określanej jako „gospodarka przestrzenna” i dotyczą takich aspektów działalności, jak:

- **Aspekt architektoniczno-urbanistyczny** – transformacja uwzględniająca wartości komunikacji pieszej i wspierająca racjonalne kształtowanie przestrzeni.
- **Aspekt ekonomiczny** – racjonalne wykorzystanie środowiska przez właściwe rozmieszczenie środków trwałych.
- **Aspekt społeczny** – narzędzie zaspokajania celów społecznych i zaspokajania potrzeb i aspiracji ludzkich.

Celem strategii rozwoju ruchu pieszego jest zwiększenie liczby osób korzystających z aktywności i ruchu na świeżym powietrzu poprzez stworzenie spójnej, bezpiecznej, zdrowej, wielowątkowej, atrakcyjnej, nowoczesnej i rozwijającej region turystycznie i ekonomicznie sieci mobilności pieszej. **Główny cel** artykułu stanowi zwrócenie uwagi na to, jak ważne jest odwrócenie trendu, który sprowadza piesze przemieszczanie do formy uzupełniającej komunikację publiczną, podkreślenie, że zdrowie i bezpieczeństwo pieszego powinny być priorytetem, uświadomienie potencjału rozwoju ruchu pieszego oraz podkreślenie jak ważne jest powstania pieszej strategii narodowej i gminnych planów sieci komunikacji pieszej spójnych w skali gminy i województwa. Przedmiot i zakres badań ze względu na formę krótkiego artykułu muszą być ograniczone do wybranych elementów problematyki dotyczącej struktur przestrzennych służących pieszemu w Polsce ze wskazaniem kierunku najszybszej poprawy i zaplanowaniu rozwoju zwiększającego istniejący zasób.

Strategia ruchu pieszego ma zastosowanie uniwersalne, ale powinna uwzględniać narodowe i lokalne uwarunkowania. **Zakres badań** obejmuje analizę wybranych przykładów szczególnych ze wskazaniem dobrych praktyk oraz przykład możliwości rozwiązania konkretnego przypadku; dotyczy skali planistycznej i zagadnień, które z punktu widzenia wpływu, są w gestii samorządowych wydziałów planowania. Metody i techniki badań w zakresie gromadzenia materiałów źródłowych to studia literatury, w zakresie prowadzenia analizy – obserwacje bezpośrednie i analiza porównawcza; w zakresie sposobu wnioskowania – indukcja – analiza przypadków szczególnych i uogólnianie wniosków, w zakresie prezentacji wyników – metoda opisowa + załączniki graficzne.

⁴ Podczas gdy mobilność koncentruje się na ogólnym przemieszczaniu się, dostępność obejmuje mniej namacalne elementy podróży, takie jak czas podróży, koszt, opcje, wygodę i ryzyko.

W celu osiągnięcia zamierzonych celów badawczych zdefiniowano następujące pytania badawcze, a następnie sformułowano wynikające z nich robocze hipotezy badawcze:

- Czy obecne narzędzia planistyczne pozwalają na planowanie i rozbudowę sieci infrastruktury, która zachęci pieszych do aktywności i wędrowania?
- Czy istnieje potrzeba powstania spójnej strategii rozwoju ruchu pieszego od szczebla krajowego do lokalnego?

Hipotezy badawcze:

- Narodowa strategia rozwoju ruchu pieszego, wpisana w zrównoważony rozwój i umocowana w idei ładu przestrzennego, powinna powstać, bo istniejące ustawodawstwo nie jest efektywnym narzędziem do rozwoju polityki pieszej.
- Potencjał rozwoju ruchu pieszego nie jest współcześnie w pełni wykorzystany – strategia powinna zostać stworzona w sposób spójny, zintegrowany z innymi istotnymi dyscyplinami, być wsparta systemowym wdrożeniem, kontrolą jakości wdrożenia oraz działaniami korygującymi i naprawczymi (procesy samo-kontroli i samokorekty). Strategia ta musi uwzględniać szczególne polskie uwarunkowania kulturowe, geograficzne i ekonomiczne.
- Proste schematy mogą znacząco poprawić przestrzeń pieszych zarówno w mieście jak i w obszarach wiejskich.

2. ZARYS PROBLEMATYKI BADAWCZEJ

Brak zrównoważonego rozwoju ruchu pieszego. Współczesne miasta rozwijają politykę propieszą inwestując w wysokiej jakości infrastrukturę pieszo-rowerową. Ruch pieszy zaczyna być postrzegany jako fundament komunikacji miejskiej. W teorii zrównoważonego rozwoju współczesnego miasta promuje się zmniejszenie używania prywatnego samochodu i priorytet dla transportu publicznego, rowerzystów i pieszych. Dodatkowo warto wziąć pod uwagę, że strategię propieszę dotyczą głównie miast, a przecież przedmieścia i wsie, szczególnie te wokół miast, to ogromny pomijany potencjał pieszości.

Przegląd standardów pieszych wybranych miast pokazuje, że polityka propieszą kładzie punkt nacisku na rozwój infrastruktury pieszej głównie jako formy krótkich dojazdów wspomagających transport publiczny z zaniedbaniem aspektów związanych z rekreacją i sportem (dostęp do otwartych terenów zielonych) oraz zdrowiem i kondycją (poprawa zdrowia i kondycji poprzez wędrowkę). Transformacja współczesnego miasta zbyt często odbywa się kosztem pieszego, jego zdrowia i jakości życia.

Z raportu Ministerstwa Sportu i Turystyki (Poziom aktywności fizycznej Polaków 2024) wynika, że wśród Polaków powyżej 15. roku życia 64% regularnie podejmuje aktywność fizyczną w celu przemieszczania się. W tym celu 61% chodzi pieszo, a 4% jeździ na rowerze. Regularne spacerowanie w czasie wolnym deklaruje 27% badanych.

Z badania statystycznego SUMP dla MOFT (s. 27) Z przywołanego badania wynika, że mieszkańcy MOFT najczęściej wykorzystują do przemieszczania się samochód osobowy, którym realizują niemal połowę swoich codziennych podróży (47,6%). Udział transportu zbiorowego sięga 13,8%, zaś rower lub hulajnoga jest środkiem transportu w 5,4% podróży. Warto zwrócić uwagę na fakt, że pieszo realizowanych jest aż 31,9% podróży. Jest to wynik korzystny z punktu widzenia zrównoważonej mobilności. Mimo takich statystyk większość miast nadal koncentruje się na rozwoju komunikacji rowerowej nieproporcjonalnie bardziej niż na rozwoju ruchu pieszego.

Zanieczyszczenie powietrza. Współczesne miasto nie jest przygotowane do poruszania się po nim pieszo również ze względu na ewentualne zagrożenia dla zdrowia. Aktywność fizyczna w pobliżu dróg, w zanieczyszczonym spalinami powietrzu, wpływa negatywnie szczególnie na funkcje oddechowe i może powodować występowanie takich symptomów, jak kaszel, ucisk w klatce piersiowej, świszczący oddech⁵. Długoterminowy wpływ spalin na zdrowie jest mniej zbadany, ale dowody wskazują, że z czasem zanieczyszczone powietrze może wpłynąć na system odpornościowy i badania łączą to z podwyższonym ryzykiem dla zdrowia w zakresie chorób serca, astmy, otyłości, pogorszenia funkcji poznawczych oraz choroby układu krążenia i oddechowego [Sinharay, Gong (red.) 2018].

Zarówno zdrowi ludzie, jak i ci cierpiący na chroniczne choroby układu oddechowego, powinni zminimalizować przebywanie na ulicach z wysokim poziomem zanieczyszczeń, ponieważ ogranicza to lub niweluje korzyści krążeniowo-oddechowe wynikające z pozostawania w ruchu [Taino (red.) 2015].

Nawierzchnia. Kolejne zagrożenie to rodzaj nawierzchni, która ma wpływ na zdrowie osoby idącej lub biegnącej. Niewiele jest badań sprawdzających efekty różnych terenów na zdrowie kolan biegacza, ale są badania dotyczące presji na stopy i nogi oraz związane z tym kontuzje. Większość z nich sugeruje, że bieganie po trawie, ścieżkach z trocin czy bieżni może być bezpieczniejsze niż bieg po betonie, ponieważ zmniejsza obciążenie układu mięśniowo-szkieletowego i powoduje mniejszy nacisk na stopy [*Research in Sports Medicine*, fracturehealing.ca [dostęp: 20.12.2024]. Elastyczne i przepuszczalne nawierzchnie w miejscach, gdzie intensywność ruchu na to pozwala, wspomogłyby zdrowie chodzących przy jednoczesnym zwiększeniu powierzchni biologicznie czynnych poprzez rozszczelnienie oraz zagospodarowanie/rekultywację powierzchni i terenów nieprzepuszczalnych.

Zdrowie psychiczne. Nie mniej ważnym problemem współczesnego miasta jest zagrożenie dla zdrowia psychicznego spowodowane m.in. brakiem aktywności fizycznej, stłoczeniem na małej przestrzeni zabudowanej oraz w środkach

⁵ Podczas igrzysk olimpijskich w Rio de Janeiro i Pekinie dla poprawienia jakości powietrza zamknięto fabryki i ruch samochodowy. Dowody wskazywały, że wdychanie spalin mogło zwiększać tętno i oddech sportowców.

komunikacji zbiorowej – wśród zarazków roznoszonych przez tłum, w hałasie, w stresie, z narażeniem na kolizje z pojazdami. Jeśli miasto nie oferuje wyjścia z tego urbanistycznego potrzasku, ludzie tracą możliwość psychicznej dekompresji oraz odpoczynku. Wędrowanie i otwarta przestrzeń to narzędzie przeciwdziałające problemom depresji i przebudzowania, które są „chorobą” współczesnych czasów i dotyczą coraz młodsze osoby⁶. Dopóki świadomość potrzeby ruchu nie wzrośnie na tyle, aby każde osiedle miało swoją bezpłatną siłownię i basen dla mieszkańców⁷, spacer i wędrowanie pozostanie jedyną formą, którą można zaofiarować natychmiast i najtaniej.

Problem wykluczenia. Poświęcenie dobra jednostki w imię celów klimatycznych może powodować obszary wykluczenia i zamknięcie ludzi o ograniczonej mobilności w ramach dojazdów koniecznych. Dotyczy to osób bardziej wrażliwych na stresujące sytuacje, jak osoby starsze czy dzieci, ale również niezależnie od wieku osoby dotknięte niepełnosprawnością czy chorobą. Takie osoby potrzebują przyjaznego i spokojnego miejsca do aktywności na świeżym powietrzu, gdzie można spacerować w spokoju i w swoim tempie, bez konfliktu z pojazdami, i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Ten typ wrażliwego klienta docelowego musi być ujęty ze szczególną troskliwością w strategii rozwoju mobilności pieszej, jeśli ma ona być nazywana „zrównoważoną”.

Wyspy „pieszości” [Skrzypek (red.) 2016, s. 42]. Na etapie planowania, projektowania i zatwierdzania nowych inwestycji zbyt mało uwagi poświęca się bezpiecznej i komfortowej infrastrukturze dla ruchu pieszego w kontekście większym niż sama inwestycja. Skutkuje to oderwaniem pieszych od otoczenia, brakiem kontynuacji ciągów pieszych, wydłużaniem tras, niedostosowaniem do potrzeb, a w konsekwencji utratą walorów konkurencyjności ruchu pieszego. Do wielu miejsc poza wyspą pieszości trzeba dojechać samochodem, bo spacer byłby przykrym lub niebezpiecznym doświadczeniem.

Grodzenie. Kolejnym problemem jest grodzenie obszarów miejskich (np. osiedli mieszkaniowych) i wiejskich (np. zabudowa wzdłuż głównej drogi) utrudniające optymalizację przebiegu dogodnych tras pieszych oraz szybkich dojazdów do otwartych terenów zielonych. Nadkładanie drogi spowodowane brakiem optymalizacji dojazdów i przejść koniecznego przez tereny prywatne zniechęca pieszych, szczególnie tych mniej sprawnych. Grodzenie obszarów wiejskich (np. zabudowa i ogrodzenia wzdłuż dróg), zmusza pieszych do poruszania się wzdłuż jezdni i stanowi dodatkowe zagrożenie w przypadku klęsk żywiołowych oraz zagrożeń terrorystycznych, utrudniając ucieczkę z miejsc zagrożonych (ludziom i zwierzętom) oraz dostęp służbom ratowniczym. Osobnym problemem są bezprawne wygrodzenia linii

⁶ Przykładem jest kampania w mediach społecznościowych „Going on a stupid walk for my stupid mental health” #StupidWalkChallenge

⁷ Zmiana funkcji pralni czy wózkowni na pomieszczenie do ćwiczeń to sposób, aby podnieść zdrowie mieszkańców. Mała siłownia powinna być standardem w budownictwie. Duże osiedla powinny oferować siłownię oraz basen [Residential Gym Design 2024].

brzegowej, dotykające zarówno dzikie zwierzęta jak i ludzi – pozbawiając ich możliwości korzystania za atrakcyjnych terenów rekreacyjnych wzdłuż jezior i rzek.

Brak polityki rozwijającej kulturę pieszą. We współczesnym podejściu władz miejskich można zauważyć brak polityki zmierzającej do rozwijania szeroko rozumianej kultury pieszej. Niewielki dostęp do informacji o potencjalnych celach znajdujących się w okolicy miejsca zamieszkania, o ich atrakcyjności, bezpieczeństwie oraz odległości i przewidywanym czasie dotarcie do nich utrudnia podjęcie decyzji o rozpoczęciu aktywności pieszej. Klimat i poziom zanieczyszczenia środowiska nie polepszy się w najbliższym czasie, ale planowanie przestrzenne może złagodzić niekomfortowe warunki pieszej komunikacji. Potrzebna jest spójna i tania bazowa infrastruktura, którą można polepszać w miarę zdobywania funduszy. Podstawą jest informacja o kierunku wędrówki, o istnieniu miejsc do odpoczynku i schronienia, dostępności wody do picia, gastronomii, toaletach, informacja o statusie terenu publicznego, np. możliwości przejścia przez teren prywatny oraz wskazanie możliwości parkowania czy nocowania. Wiele elementów potrzebnych do stworzenia spójnej strategii stawiającej pieszego w centrum uwagi już w Polsce istnieje – mimo tego, że są one często fragmentaryczne i przypadkowe, to stanowią dobrą podstawą do rozpoczęcia pracy. Spacer wśród pól uprawnych, łąk, ogrodów, wokół jezior czy choćby wzdłuż brzegu morskiego świetnie spełnia cele zdrowego ruchu. Każde dojście w mieście, które nie prowadzi wzdłuż zanieczyszczonych spalinami ulic, jest krokiem w dobrą stronę i powinno być uwzględnione w planowaniu przestrzennym.

3. TEORETYCZNE PODSTAWY POLITYKI PIESZEJ (STAN BADAŃ)

W planowaniu urbanistycznym zarówno akademicy, jak i praktycy od dawna przedstawiali koncepcje miast przyjaznych pieszym, które po wdrożeniu miały pomóc w osiągnięciu celu, jakim jest zrównoważona, zdrowa i komfortowa urbanizacja. Przegląd proponowanych rozwiązań można rozpocząć od idei miasta – ogrodu Ebenezera Howarda, która wywarła duży wpływ na urbanistykę w pierwszym kwartale XX w., poprzez Le Corbusiera i jego radykalne miasto współczesne promujące udrożnienie centr miasta i zwiększenie zagęszczenia ludności w celu zredukowania zużycia przestrzeni przy jednoczesnym zapewnieniu łatwości w przemieszczaniu się oraz zwiększeniu ilości terenów zielonych [Wolszczak-Karasiewicz 2018]. Współczesne rozwiązania rozwijają powyższe zagadnienia, w różnym stopniu uwzględniając również problematykę aktywności pieszej. Jedną z najbardziej popularnych jest idea **miasta 15-minutowego** (FMC lub 15mC), promowana przez Carlosa Moreno, zgodnie z którą większość potrzeb codziennego użytku i usług powinna być dostępna

w ramach 15-minutowego spaceru, jazdy rowerem albo publicznego transportu [Pozoukidou, Chatziyiannaki 2021]. W koncepcji **TOD** (Transit-oriented development), zapoczątkowanej pod koniec lat 80. XX w. i będącej filarem nowoczesnego planowania i urbanistyki, wspiera się lokowanie terenów mieszkalnych w pobliżu ośrodków tranzytowych i tym samym uniezależnienie mieszkańców od indywidualnych środków transportu [Calthorpe 1997]. Inne podejście można zauważyć w koncepcji zaopatrzenia ludzi w dostęp do terenów zielonych Caciła Konijnendijka (leśnika miejskiego) – **3-30-300**, zgodnie z którą każdy człowiek powinien z miejsca zamieszkania widzieć trzy drzewa o odpowiedniej wielkości, okolica powinna być w 30% pokryta przez korony drzew, a odległość do najbliższego parku lub otwartej przestrzeni zielonej nie powinna przekraczać 300 m [IUCN 2021, Konijnendijk 2022].

Obok wspomnianych powyżej koncepcji planowania miast aspekty związane z aktywnością pieszą są zawarte również w ogólnych zasadach planowania przestrzennego.

Ład przestrzenny to „takie ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne” [Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, art. 2, pkt 1]. Adresatem zachowania ładu przestrzennego są organy władzy publicznej powołane z woli ustawodawcy do wykonywania zadań publicznych w sferze planowania przestrzennego. Najważniejszym dokumentem dotyczącym ładu przestrzennego w Polsce miała być Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 [Uchwała 2011]. Niestety, jest ona już nieaktualna, bo w 2024 r. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju zostało podzielone na dwa ministerstwa i obecnie w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej powstaje Koncepcja Rozwoju Kraju 2050.

Rozwój zrównoważony. Ma on polegać na odpowiednim i świadomym kształtowaniu relacji pomiędzy wzrostem gospodarczym, środowiskiem (nie tylko przyrodniczym, ale także sztucznym, wytworzonym przez człowieka) oraz zaspokojeniem różnego typu potrzeb ludzkich, decydujących w znacznym stopniu o jakości życia. W rozwoju zrównoważonym zakłada się, że żadna ze sfer działalności człowieka (społeczna, gospodarcza i ekologiczna) nie będzie się rozwijać kosztem pozostałych. Dlatego też rozwój zrównoważony pojmować można jako swego rodzaju megalad, integrujący ład społeczny, gospodarczy, ekologiczny, instytucjonalny i ład przestrzenny [Markowski 2003].

Kluczowym dla zrównoważonego rozwoju sektorem gospodarki jest transport. Europejska Konferencja Ministrów Transportu (ECMT) przedstawiła koncepcję i zasady zrównoważonego systemu transportu [Urbanek 2019]. Na fundamencie pojęcia zrównoważonego transportu wyrosła koncepcja zrównoważonej mobilności miejskiej, będąca niejako odpowiedzią na postępujący w szybkim tempie proces urbanizacji, któremu towarzyszy wzrost zanieczyszczenia

i pogorszenie jakości środowiska naturalnego, a co za tym idzie – obniżenie poziomu jakości życia w miastach⁸.

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej – SUMP⁹ koncentrują się na wzroście wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska. Niestety, zawężają mobilność pieszą do zagadnień dojść do komunikacji publicznej lub krótkich dojść zamiast komunikacji publicznej. Nie zastąpią one narodowej strategii rozwoju ruchu pieszego, gdyż koncentrują się na eliminacji transportu z miasta przez ograniczeniu potrzeby przemieszczania się ludzi a nie na motywowaniu pieszych do spędzania czasu w ruchu w zdrowym środowisku i dla przyjemności. Minusem planów jest fakt, że dotyczą poszczególnych obszarów miejskich i powstają w izolacji.

Jakość życia. Poziom zaspokojenia potrzeb mieszkańców w przestrzeni życiowej, czyli jakość życia jest miarą jakości struktury przestrzennej. Zdrowie jest obiektywną potrzebą a jego pogorszenie ma oczywiste przełożenie na jakość życia. Jak podaje Ministerstwo Sportu i Turystyki w raporcie dotyczącym poziomu aktywności fizycznej Polaków w 2023 r. regularne spacerowanie w czasie wolnym deklaruje 29% badanych. Mimo że Polacy doceniają wartość wysiłku fizycznego i ruchu na świeżym powietrzu, większość (59%) odpoczywa w sposób bierny i w ogóle nie uprawia sportu ani żadnych ćwiczeń służących sprawności ruchowej. Już te dane powinny być powodem do stworzenia narodowej strategii pieszej w celu uaktywnienia jak największej liczby ludzi [Karbowicz 2023].

Ramy prawne tego opracowania określają przede wszystkim przepisy z zakresu zagospodarowania przestrzennego [Ustawa 2023], ale również poruszają zagadnienia należące do dziedzin uzupełniających projektowanie i regulowane innymi przepisami prawa. Fundamentalny dla tej pracy jest art. 13f, pkt 3 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, który określa gminne standardy dostępności działki do zieleni publicznej. W zakresie dostępu do linii brzegowej praca opiera się na ustawie Prawo wodne z dnia 20 lipca 2017 r. Dodatkowo pod uwagę wzięto również PATH (Partnership for Active Travel and Health) – porozumienie rządów i miast dedykowane rozwijaniu ruchu pieszego i rowerowego, jako rozwiązania dla wyzwań związanych z klimatem, zdrowiem i wykluczeniem. Polska w 2022 r. podpisała to porozumienie i tym samym zgodziła się stworzyć **zintegrowane i spójne strategie, zawierające plany, finansowanie i konkretne działania dla ruchu pieszego i rowerowego**. Czas na wprowadzenie strategii w życie to rok 2035 [pathforwalkingcycling.

⁸ Z analiz Polskiego Instytutu Ekonomicznego wynika, że proces urbanizacji w Polsce postępuje w sposób chaotyczny i niezaplanowany, co oprócz pogłębienia jego negatywnych skutków generuje wysokie koszty.

⁹ Sustainable urban mobility planning (SUMP) weszły w życie promowane przez UE i ujęte w ramach kamienia milowego E5G w Krajowym Planie Odbudowy (KPO, Rada UE przyjęła 17 czerwca 2022 r.).

com, dostęp: 18.09.2024]¹⁰. Porozumienie PATH daje zielone światło do tworzenia strategii ruchu pieszego.

4. ANALIZA WYBRANYCH PRZYPADKÓW

4.1. Modele międzynarodowe

MODEL BRYTYJSKI Model strategii pieszej (open access land) na Wyspach Brytyjskich ma długą i bogatą tradycję niedawno uregulowaną prawnie¹¹. Światowej sławy sieci ścieżek i szlaków łączą wsie, miasteczka i miasta i sięgają daleko w tereny niezamieszkałe, poza pasem dróg samochodowych. Są one dodatkowo wsparte oznaczeniami publicznego przejścia przez tereny prywatne oraz informacjami o kierunkach i odległościach. Zostały one przygotowane tak, aby użytkownicy czuli się wolni, bezpieczni i mile widziani w odkrywaniu uroków kraju; a dostępność obejmuje wszystkie grupy wiekowe. W system zgłaszania, wytyczania i oznakowania szlaków włączone są organizacje społeczne, istnieje również wsparcie prawne dla negocjacji warunków przejść przez tereny prywatne i finansowanie utrzymania tych przejść w odpowiedniej kondycji.

The Accessible Natural Greenspace Standards. Standardy dostępnej naturalnej przestrzeni zielonej określają, że każdy powinien mieszkać w odległości do 300 m od najbliższego terenu naturalnej zieleni o wielkości większej niż 0,25 ha. Na każde 1000 osób powinny być dostępne przynajmniej 2 ha obszaru zieleni dostępnej publicznie. W odległości do 5 km wielkość obszaru dostępnego to 100 ha, a w odległości do 10 km wielkość obszaru wzrasta do 500 ha. Są to krajowe zalecenia do dopasowania do warunków lokalnych oraz racjonalnych przesłanek, jak rzeczywiste zapotrzebowanie, jakość dostępnych terenów zielonych, możliwości technicznych i finansowych z ich pozyskaniem i utrzymaniem związanych.

National Trails (Szlaki Narodowe) to oferta dla pieszych składająca się z 16 długodystansowych Szlaków Narodowych łączących tereny o otwartym dostępie. Są to odpowiedniki naszych szlaków PTTK [nationaltrust.org.uk/visit/walking, dostęp: 18.09.2024].

¹⁰ Ze względu na opieszałość powstawania strategii dla ruchu pieszego i rowerowego powstał Active Travel NDC Template (schemat strategii aktywnego podróżowania), który może asystować w wypracowaniu strategii mobilności pieszej podając gotową do adaptacji ramę strategii i działań związanych z jej wdrażaniem i monitorowaniem. Pomocne mogą być wspomniane już Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

¹¹ Open access land (teren o otwartym dostępie) zyskał umocowanie prawne i piesi są zachęceni do zejścia z ubitych szlaków i wędrowania po otwartych terenach zielonych. Po latach kampanii społecznych uchwalono przepisy rozszerzające publiczne wejście na większość terenów w Zjednoczonym Królestwie [the Countryside and Rights of Way Act (2000) i the Land Reform (Scotland) Act (2003)].

Town and Village Greens. Dostępne dla pieszych są również tereny zielone miast i wsi. W Internecie są przedstawione trasy do samodzielnej wędrowki. Można przyłączyć się do innych i iść w grupie spontanicznie zwołanej lub prowadzonej przez wyszkolonego lidera [ramblers.org.uk, dostęp: 18.09.2024]

Wielka Brytania to przykład, jak bez drogich i wątpliwych ekologicznie rozwiązań można stworzyć sieć powiązań pieszych umożliwiających wędrowanie praktycznie z każdego miejsca kraju i przekształcić je w narodowy produkt turystyczny. Widoczne przy drodze wejścia na piesze ścieżki publiczne zachęcają do zatrzymania się i spaceru.

MODEL AZJATYCKI. Duże i zatłoczone miasta Azji muszą mierzyć się z brakiem miejsca i dużą liczbą pieszych. Potrzeba pogodzenia sprzeczności doprowadziła do wypracowania interesujących rozwiązań oddzielających ruch pieszy od pojazdów wynosząc go ponad jezdnie i szyny metra. Miasta są bardziej skondensowane, ale również wypełnione zielenią.

Hongkong jest doceniany jako modelowa przestrzeń dla ruchu pieszego, traktowanego jako zaplanowana aktywność. Rozdział 8 *The Hong Kong Planning Standards and Guidelines* [Planning Department 2011] określa spójne i zintegrowane podejście do planowania ruchu pieszego przez politykę rozwoju projektu od planowania, projektu, wdrożenia, zarządzania i utrzymania. Dzięki tej praktyce miasto stworzyło wielopoziomową, bezkolizyjną sieć powiązań pieszych obejmującą duże obszary wokół centrów aktywności i hubów transportowych.

Kierunek rozwoju ruchu pieszego jest tu efektem rygorystycznego całościowego i zintegrowanego planowania kontrolowanego przez rząd, który dodatkowo przez system dzierżawy ma wpływ na prywatnych deweloperów, którzy są zobowiązani dedykować pewną część wewnętrznej i zewnętrznej przestrzeni miastu. Hongkong jest z założenia miastem TOD. Transport publiczny już 10 lat temu obsługiwał ponad 90% dziennych podróży, a ich średni czas nie przekraczał 43 minut [Tan, Xue 2014, s.723]. Tuż po II wojnie światowej sklepy zaczęły przenosić się z parteru na piętra powyżej, gdzie piesi mogli spokojnie przemieszczać się oddzieleni od ruchu kołowego [Clarke 1965, s. 55]. Bezkolizyjne skrzyżowania były rozwiązaniem konfliktu pomiędzy samochodem i pieszym. W 1990 r. opracowano dokument *Metropolitan*, w którym zawarto strategię i standardy komunikacji miejskiej. Uwzględniono wydzielone ulice tylko dla ruchu pieszego i ruch pieszy przez budynki. Strategię tę rozwijano w kolejnych latach tworząc w praktyce ideę, która integruje kładki piesze, podia, przestrzenie metra, parkingi, atria, lobby budynków w zunifikowane środowisko piesze. *Metropolitan* również przewidywał rozbudowę wielopoziomowego systemu pieszego zintegrowanego z najważniejszymi punktami przesiadkowymi i przestrzenią komercyjną. Publiczne drogi piesze obsługują różne funkcje na różnych poziomach i rozwarstwiają środowisko urbanistyczne. Pieszy jest chroniony przed hałasem i zanieczyszczeniami powietrza, w dużej części porusza się w klimatyzowanym środowisku. Przestrzeń publiczna jest przestrzenią wystaw i publicznych wydarzeń. System wayfinding jest spójny

i klarowny, dzięki czemu piesza nawigacja w mieście jest możliwa i łatwa również dla osób nieznających chińskiego. Tereny zielone i rekreacyjne również zostały wyniesione na tereny podium. Hongkong wypracował strategię, aby stać się najbardziej zielonym miastem Chin.

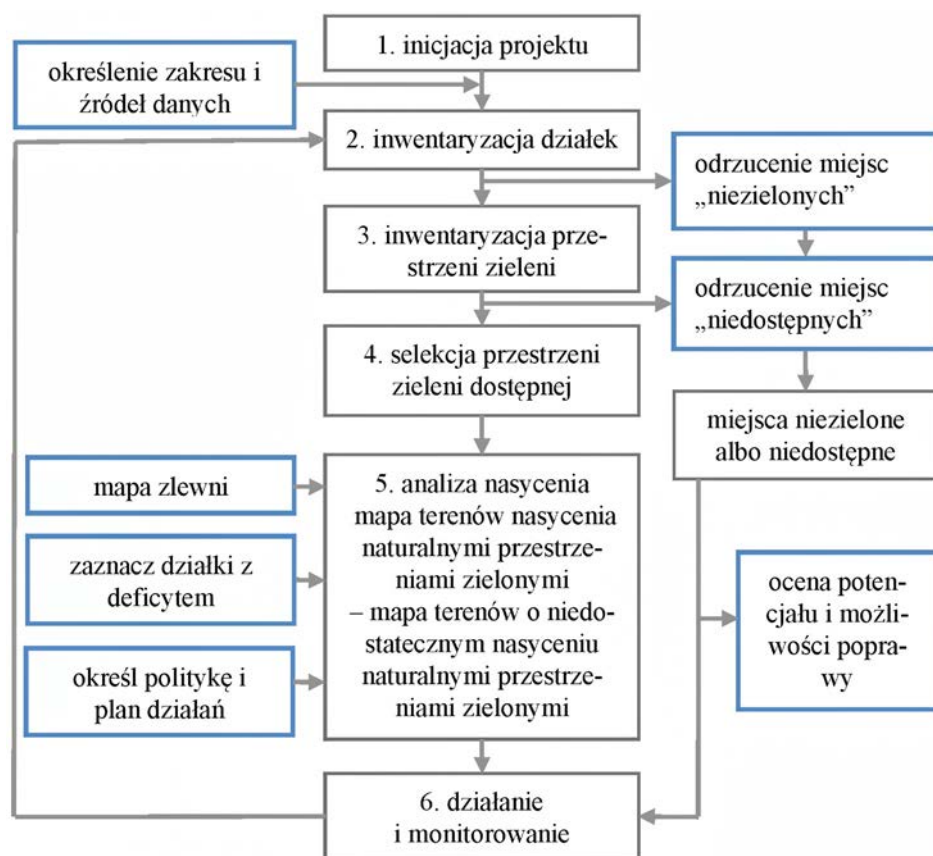
Kolejnym dobrym dla ruchu pieszego rozwiązaniem, niejako wymuszonym przez warunki naturalne, jest fakt dużego zagęszczenia tkanki miejskiej wzdłuż wybrzeża z pozostawieniem dużej ilości zielonej przestrzeni otwartej wewnątrz łądu. Blisko 40% powierzchni Hongkongu jest zarezerwowane dla terenów przyrodniczych i rekreacji. Daje to możliwość w prosty sposób wydostania się z terenów zurbanizowanych na wieś, na zielone góryste tereny wewnątrz łądu lub swobodny spacer wzdłuż linii brzegowej.

MODEL AUSTRALIJSKI. Australijskie miasta są skomunikowane jak każde nowoczesne miasto i nie wypadają najlepiej w rankingach, bo są zbyt rozległe, aby komunikacja i usługi były łatwo osiągalne pieszo i żeby były ekonomicznie uzasadnione. Interesujące rozwiązanie w postaci darmowego transportu publicznego w ścisłym centrum miasta zastosowano w Perth. Zabieg ten skutecznie ograniczył liczbę samochodów w centrum i zwiększył atrakcyjność pieszych podróży.

Ciekawym wątkiem jest to, w jaki sposób Australia postawiła na rozwój turystyki regionalnej promując model bardzo przyjazny pieszym i turystom zmotoryzowanym. Wędrówka samodzielna (*self-guided walk*) pod hasłem „idź swoją drogą” (*follow your path*) pozwala odkrywać najpiękniejsze zakątki kraju. Trasy są przygotowane, odpowiednio oznaczone i opisane, a także wyposażone w toalety i bardzo często również w wodę pitną. Noc spędza się w aucie lub namiocie, a większość parków narodowych oferuje dedykowane pola kempingowe. Lokalni producenci i rzemieślnicy zapraszają po drodze na pokazy i degustacje – w ten sposób wędrówka i turystyka rozwija ekonomicznie region. Jest to model, którego implementacja w Polsce wniosłaby wiele dla rozwoju kultury pieszego wędrowania i turystyki pieszo – samochodowej.

4.2. Problematyka mobilności pieszej w Polsce – łączenie i otwieranie przestrzeni

Polska ma olbrzymi niewykorzystany potencjał do rozwoju mobilności pieszej przez dostęp do terenów otwartych. W każdym mieście, miasteczku czy wsi są atrakcyjne cele spacerów, które powinny być zauważone i połączone w sieć pieszych dojeżdżać najprościej jak można z unikaniem tras wzdłuż jezdni i jeśli tylko możliwe zielonym korytarzem. Ilość dojeżdżać, spójność i oznakowanie są tu dużo ważniejsze niż jakość. Spójna sieć powiązań pieszych może funkcjonować w formie ścieżek o przepuszczalnej nawierzchni, a w miarę dopływu funduszy jakość jej infrastruktury będzie się polepszać. Schemat tworzenia sieci zieleni publicznej dostępnej dla pieszych może wyglądać następująco:



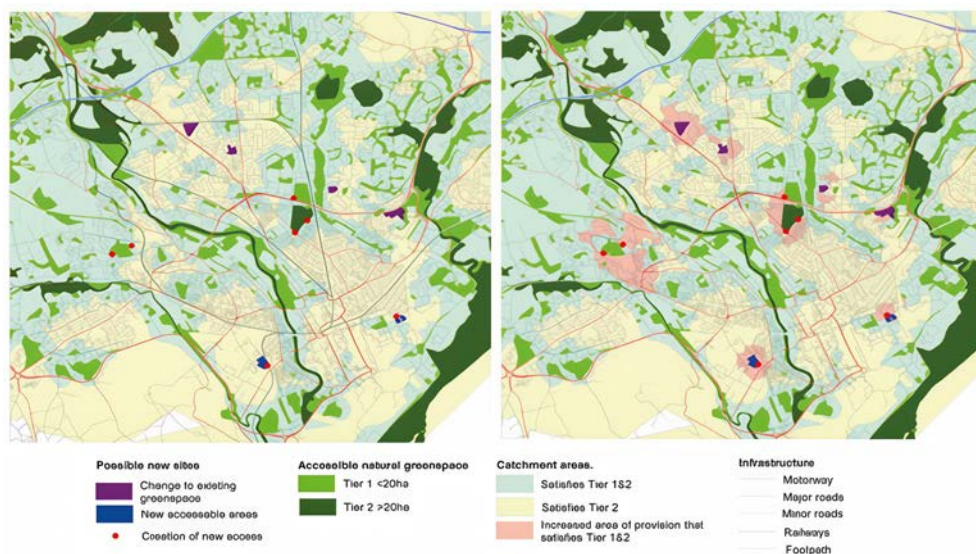
Rys. 1. Proces tworzenia systemu dostępnej naturalnej przestrzeni zieleni w klasyfikacji przestrzeni otwartej
[The Greenspace Toolkit, naturalresources.wales, dostęp: 18.10.2024]

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ustala, że z każdej działki ewidencyjnej ma być zapewniony dostęp ogólnodostępną trasą dla pieszych do 3 ha obszarów zieleni publicznej w odległości do 1,5 km oraz do 20 ha obszarów zieleni publicznej w odległości do 3 km. Zalecane 1,5 km przejścia od obszaru zieleni to dużo – jest to równoważne z ok. 20-minutowym spacerem. Biorąc pod uwagę warunki tego przejścia (niewłaściwa nawierzchnia, zanieczyszczenie powietrza) oraz jego długość (w obie strony ok. 40 minut), może okazać się, że dla większej części społeczeństwa dostęp do terenów zielonych będzie niemożliwy lub utrudniony (osoby chore, niepełnosprawne, wykluczone), nie przyniesie spodziewanych korzyści prozdrowotnych lub po prostu – nie wystarczy na niego czasu. Najnowsze badania i rekomendacje wskazują, że dla poprawy zdrowia każdy powinien mieszkać w odległości 300 m, czyli ok. 6 minut spacerem od najbliższej zielonej przestrzeni

otwartej. Na 1000 mieszkańców powinno być dostępne przynajmniej 2 ha terenu zielonego [Nieuwenhuijsen 2022].

Wymóg nasycenia terenu obszarami zieleni publicznej może łączyć funkcje ekologiczne i socjologiczne; wzorem rewitalizacji 3-30-300 Barcelony [Transforming cities 2023], który zawiera stworzenie sieci dostępnych zielonych korytarzy, liniowych parków i osłoniętych od komunikacji samochodowej ścieżek łączących obszary zieleni publicznej.

Konsultacje społeczne powinny być istotną częścią tego procesu zarówno na etapie identyfikacji obszarów zieleni, jak i przy ustalaniu odpowiednich działań.



Rys. 2. Po lewej: możliwości poprawy nasycenia,
po prawej: pozytywny wpływ proponowanych zmian
[Countryside Council for Wales, 2010]

W procesie inwentaryzacji potencjalne obszary zieleni i cele spacerów powinny być rozszerzone tak jak ujmuje to art. 5, pkt 21 Ustawy o ochronie przyrody. Włączone powinny być dostępne w sąsiedztwie obszary wiejskie, obrzeża miast oraz nabrzeża wód, zarówno podmioty państwowe, instytucjonalne, jak i prywatne. Kreatywne zarządzanie może znaleźć obszary zieleni w ramach istniejących działek o innej funkcji. Potencjalna multifunkcjonalność obszarów zieleni jest szansą na stworzenie spójnej sieci powiązań pieszych w zielonych korytarzach. Mapy (rys. 2) przedstawiają przykładowy proces identyfikacji potencjału zielonych przestrzeni przy użyciu QGIS oraz analizę wpływu wprowadzonych zmian na nasycenie terenu zieloną przestrzenią spacerową.

4.3. Dobre praktyki – oddzielenie pieszych od pojazdów

Konflikt pieszego z pojazdem, zarówno z samochodem, jak i rowerem czy hulajnogą, jest czynnikiem zniechęcającym pieszych do wędrówki. Szczególnie wrażliwi uczestnicy ruchu, jak osoby starsze, o wolniejszej mobilności, dzieci czy osoby spacerujące ze zwierzętami są narażeni na stres związany z zagrożeniem kolizją. Kolizje występują z powodu bezpośredniego sąsiedztwa chodnika i drogi rowerowej. Piesi lubią chodzić tam, gdzie jest przyjemnie, a co więcej, lubią chodzić obok siebie i rozmawiać. To sprawia, że często nie mieszczą się na chodniku. Niestety, projektanci widzą to inaczej i przygotowują dla nich chodniki o minimalnej szerokości, często wcisnięte między barierkę i drogę rowerową. Skutek jest taki, że piesi cały czas muszą uważać na rowerzystów i nie mają, gdzie się minąć, bo przeszkadza im brak przestrzeni i zupełnie zbędna barierka. Oddzielenie chodnika można uzyskać poprzez zaprojektowanie pasa zieleni od strony jezdni oraz pasa zieleni oddzielającego pieszych od rowerów. Na rys. 3 przedstawiono złożony z czterech stref model rekomendowany przez Global Street Design Guide [globaldesignincities.org, dostęp: 12.10.2024] oraz przykład zastosowania podobnych rozwiązań w Toruniu. Rewitalizacja fragmentów dzielnicy Mokre oraz nowe inwestycje wzdłuż trasy średnicowej pokazują oddzielenie pasami zieleni drogi pieszej, ścieżki rowerowej i drogi dla samochodów. Konflikt jest zminimalizowany, a drogi łączą się jedynie w okolicach skrzyżowań czy przejść przez jezdnię.



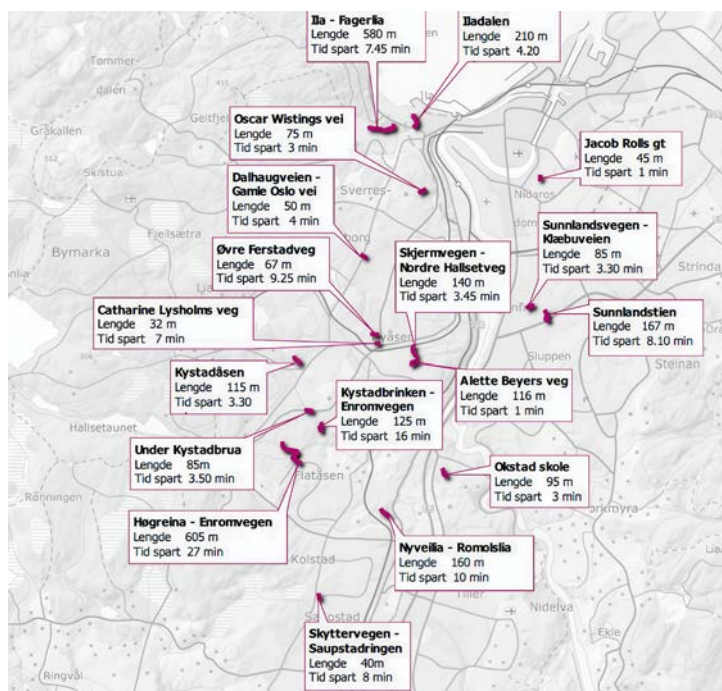
Rys. 3. Model czterostrefowego chodnika. 1. Strefa frontu budynków, 2. Strefa pieszych, 3. Strefa małej architektury, 4. Strefa buforowa
[GDCI's Global Street Design Guide, dostęp: 07.11.2024]

Rys. 4. po prawej: Toruń – przykłady dobrej praktyki [fot. A. Gliwa]

4.4. Dobre praktyki – optymalizacja dojsć pieszych

Optymalizacja dojsć pieszych to potocznie inwestycja w skróty. Jest to prosty i najmniej kosztowny sposób nakłonienia ludzi do chodzenia przez oszczędność czasu. Jest to projekt, który polega na zidentyfikowaniu istniejących i potencjalnych

skrótów oraz umożliwienie bezpiecznego z nich korzystania prowadzące do złagodzenia efektu ślepych ulic i tras wokół. Chociaż stanowią one małą część strategii mobilności pieszej, mogą znacząco poprawić jakość chodzenia. Ich atutem jest możliwość szybkiego wprowadzenia i najczęściej nie są one obiektem protestów w ramach publicznych konsultacji. Dzięki łatwej do oszacowania oszczędności czasu mogą na krótkim dystansie skutecznie konkurować z innymi formami transportu. Przykładem takiego projektu jest norweskie miasto Trondheim [Miljopakken 2024], które w ramach strategii pieszej i konsultacji z mieszkańcami rozbudowuje sieć skrótów optymalizujących dojścia. Wyniki pracy są przedstawione na rys. 5 w postaci zarejestrowanych, zaplanowanych i zrealizowanych skrótów z uwzględnieniem ich opisu, statusu, długości i czasu oszczędzonego. Wdrożony plan postępowania obejmował identyfikację istniejących przejść oraz potencjalnych nowych skrótów, ocenę i ewaluację, wybór najbardziej korzystnych rozwiązań oraz realizację w jak najprostszej formie, z opcją na podniesienie jakości w miarę uzyskiwania dodatkowych funduszy (dodatkowe oświetlenie, poręcze, ławki itp.). Optymalizacja tego typu często wymaga skorzystania z prawa dojścia przez teren prywatny, co musi być przedmiotem rozmów z właścicielami, ale i tak spotyka się z mniejszym oporem niż negocjacje dotyczące dróg czy ścieżek rowerowych.



Rys. 5. Trondheim – skróty wybudowane w 2018 oraz niektóre projekty z 2019 r. – oszczędność dystansu [Miljopakken 2024]

Oznaczenie skrótów jako „przejścia piesze” dostępne publicznie zmienia również kulturę chodzenia pieszo. Dzięki oznakowaniu nawet nieznający miejsca turyści, mogą śmiało poznawać okolicę, bez stresu, że wejdą na czyjąś posesję [Citychangers 2024].



Rys. 6. Przykład skrótu, nawierzchni i oznakowania
[Miljopakken 2024]

4.5. Dobre praktyki – linia brzegowa rzek i jezior

Jeziora i rzeki w Polsce są zasobami wodnymi o szczególnie istotnych funkcjach ekologicznych, rekreacyjnych i krajobrazowych. Brzegi jezior, rzek, lasy, pola, łąki to wielki niewykorzystany potencjał do wędrówek. Linia brzegowa rzek i jezior powinna być udostępniona pieszym, tak jak jest to w przypadku brzegu morskiego. Problem groźdenia jest prawnie do wyegzekwowania, choć w praktyce gminy zaniedbują ten temat.

Kolejnym problemem jest jakość linii brzegowej. Często samo dojście do jeziora wymaga determinacji, a przejście wzdłuż linii brzegowej utrudniają dodatkowo warunki naturalne. Odpowiednie działania na poziomie gminy i inicjatyw społecznych mogą sprawić, że część z tych atrakcyjnych turystycznie terenów może zostać odpowiednio przystosowana i oznakowana, tak, aby uzupełniała istniejącą infrastrukturę turystyczną. Należy jednak zwrócić uwagę na to, aby podejmowane działania nie powodowały obniżenia wartości przyrodniczej terenów i zapewniały dostęp do wody również dzikim zwierzętom.

Pozytywnym przykładem jest zagospodarowanie terenów wokół **sztucznego zbiornika wodnego Malta w Poznaniu**. Jest to przykład wyjątkowy z racji tego, że tworzy rekreacyjne tereny wewnątrz miasta, co powoduje, że potencjał tych terenów jest w pełni wykorzystany. Centrum **Krakowa** i zagospodarowane nadbrzeże Wisły jest przykładem tego, jak można wykorzystać potencjał spacerowy rzeki (rys. 6).

Jezioro Chelmskie. Bardzo dobrym przykładem jest rewitalizacja nadbrzeża miejskiego, tereny spacerowe, pomost spacerowy oraz plaża w Chelmie. Przykład, gdzie zamiast walczyć o prawo przejścia brzegiem przez tereny prywatne zdecydowano się na kładkę pieszą odsuniętą od brzegu. Projekt wymaga kontynuacji wokół jeziora, ale już jest wizytówką turystyczną miasta (rys. 7).

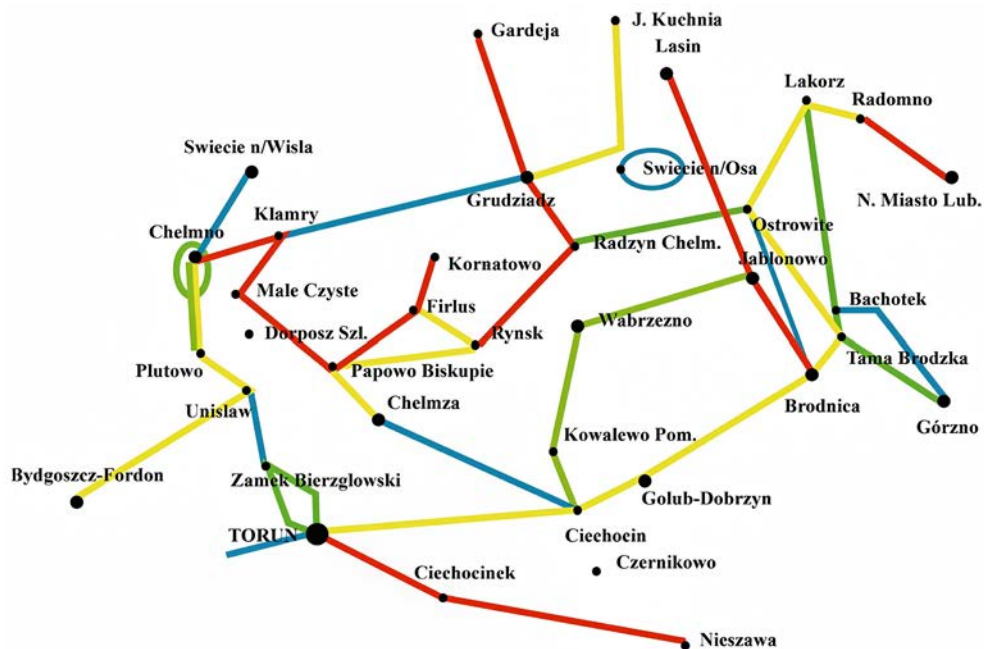


Rys. 7. Chelmskie: ciąg spacerowy brzegiem: plaża i pomost
[A. Gliwa]

4.6. Dobre praktyki – wędrowanie

Wędrowanie i błędzenie są formą relaksu lub dekompresji. Możliwość wydostania się z terenów zabudowanych na otwartą, zieloną przestrzeń jest ważna dla zdrowia psychicznego. Wykorzystanie terenów wiejskich i umożliwienie wydostania się z terenów zabudowanych powinny być rozszerzoną ofertą turystyczną każdego miasta i wsi. Kolejna inicjatywa społeczna i gminna jest potrzebna, aby wędrowanie zaplanować, przygotować i przekazać informację o możliwości spędzania w ten sposób wolnego czasu.

System szlaków wprowadzonych przez PTTK może tworzyć startową bazę do tworzenia oferty wędrowania (rys. 8).



Rys. 8. Przykład schematu szlaków ze strony internetowej PTTK – mapa dla województwa kujawsko-pomorskiego [PTTK 2024, www.pttk.pl]

Potrzebne jest jednak podzielenie ich na jednodniowe odcinki i pokazanie, jak są dostępne z terenów zabudowanych lub parkingów, gdzie są toalety i schronienia. W obecnej formie nie stanowią one oferty dla szerokiej publiczności. Szlaki o długości 32 czy 56 km nie zachęcą nikogo, kto może poświęcić tylko godzinę lub dwie dniennie na wędrówkę. Trasa powinna prowadzić od jednego punktu zainteresowania (widokowy, kulturowy, naturalny itd.) do kolejnego, a odległość pomiędzy nie powinna być zbyt długa. Potrzebne są wyznaczone i opisane ścieżki spacerowe o rozsądnych długościach od 1 do 5 km, z unikaniem trasy wzdłuż jezdni oraz wskazaniem alternatywnej trasy powrotu.

Potrzebne jest jednolite źródło (mapy), mogącej dać wyobrażenie, co oferuje przestrzeń turystyczna regionu. Strony internetowe zespołu PTTK, utknęły w martwym punkcie. Liczne, lokalne i ponadlokalne inicjatywy promują indywidualność swoich rozwiązań nie wiążąc ich z siecią regionalną. Dodatkowe zamieszanie wprowadza traktowanie znakowanych szlaków turystycznych, na równi z wirtualnymi propozycjami tras, które nie mają żadnego oznaczenia w terenie. Fragmentaryczne informacji (trasy szlaków) są dostępne również w aplikacjach i na stronach jak wirtualneszlaki.pl, mapa-turystyczna.pl, szlaki-mapa-turystyczna czy komoot.com i innych.

Istniejące szlaki stanowią podstawę to rozwijania systemowego rozwiązania aktywnej turystyki pieszej, rowerowej i pieszo-samochodowej. Potrzebna jest sieć parkingów wyposażonych w toalety, gdzie można zostawić samochód i włączyć się w trasę istniejących długich szlaków. W miarę dostępnych funduszy powinny pojawić się toalety, dostępność wody i miejsca do odpoczynku, udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, rodziców i osób starszych.

Przykładem jednocześnie dobrej i złej praktyki w tym zakresie może być Toruń, z projektem bulwarów nadrzecznych. Z jednej strony inicjatywa zaproszenia mieszkańców nad rzekę i udostępnienia terenów nadbrzeżnych do szeroko rozumianej rekreacji jest godna naśladowania, jednak w procesie projektowym nie uwzględniono możliwości dodatkowego przejścia jednym mostem i powrotu drugim, co nie pozwala na kontynuację spaceru wzdłuż linii brzegowej.

4.7. Dobre praktyki – wayfinding

System informacji pieszej. System odnajdywania się w terenie jest istotny w odkrywaniu nowych szlaków; zachęca i uspokaja lęk przed zagubieniem w nieznanym terenie. Powinien pomagać w niwelowaniu różnicy między modelem terenu z naszych wyobrażeń a rzeczywistym otoczeniem. Ludzie świadomie i nieświadomie korzystają ze swoich zmysłów w procesie poszukiwania drogi, wykorzystując informacje dostarczane przez wzrok (piktogramy, grafiki, napisy, kolor), dotyk, słuch czy nawet zapach. Pozyskiwanie danych z otoczenia zazwyczaj następuje bardzo szybko, ale jeżeli przekaz nie jest zrozumiały, mózg ignoruje go, kontynuując poszukiwanie rozpoznawalnych elementów. W przypadku upośledzenia sensorycznego lub poznawczego proces ten jest jeszcze bardziej utrudniony, wpływają na niego również różnice kulturowe, językowe – stąd podczas projektowania systemów identyfikacji przestrzennej należy brać pod uwagę przede wszystkim zapewnienie maksymalnej czytelności zastosowanych rozwiązań. Czytelny i jasny system informacji przestrzennej, zintegrowany z komunikacją zbiorową oraz ujednolicony estetycznie, pozwala właściwie oszacować czas potrzebny na dojście piesze i może skłonić do podjęcia spontanicznej aktywności fizycznej¹².

Innym przykładem może być program „Chodźże PoKrakowie – a walkable city” prowadzony przez Zarząd Transportu Publicznego. Na schematycznym planie miasta można zauważyć oznaczone trasy piesze z węzłami i szacunkowym czasem potrzebnym na pokonanie odległości pomiędzy nimi.

¹² Jak wskazują badania najnowszej edycji raportu na temat aktywności fizycznej Polaków, brak czasu to najczęściej wskazywany powód niepodjęcia przez nich aktywności fizycznej [Karbowicz 2023].



Rys. 9. Kraków – schemat połączeń pieszych z węzłami oraz odległością i szacunkowym czasem potrzebnym na pokonanie odległości pomiędzy nimi [ZTP Kraków 2025]

5. ZAŁOŻENIA STRATEGICZNE AUTORSKIEGO PROJEKTU „UWOLNIĆ PRZESTRZEŃ”

Podsumowując, wymienione powyżej elementy są kluczowe do przeprowadzenia szybkiej i skutecznej naprawy sieci mobilności pieszej. Tworzenie strategii ruchu pieszego musi być oparte o szerokie konsultacje społeczne, prowadzone przez władze gminne wspierane przez władze krajowe, oparte na inwentaryzacji aktualnych zasobów i analizie potrzeb w zakresie uzupełnienia lub podniesienia jakości zasobów. Celem podstawowym tego opracowania jest ustalenie schematu działania, który może być pomocny podczas podejmowania prac planistycznych.

Cel podstawowy: Nakłonienie mieszkańców do zwiększenia codziennej aktywności pieszej, niezależnie od ich wieku i stopnia sprawności.

Cel pośredni: Stworzenie warunków, w których aktywności pieszego jest łatwo dostępna, przebiega w warunkach korzystnych dla zdrowia i stanowi rzeczywistą alternatywę dla innych form transportu lub rekreacji.

Ze względu na to, że stopień osiągnięcia celu w podejmowanych działaniach powinien być mierzalny postanowiono odnieść się do trzech typów aktywności pieszej, które są istotne w rozwoju ruchu pieszego:

TRANSPORT	REKREACJA, SPORT i TURYSTYKA	ZDROWIE & KONDYCJA
wzrost liczby osób podejmujących krótkie piesze dojeżdża w ramach codziennego transportu	wzrost liczby osób podejmująca aktywność pieszą w ramach codziennej rekreacji – spacer w terenie otwartym, odkrywanie najbliższej okolicy	poprawa poziomu samopoczucia, poprawa zdrowia i kondycji fizycznej dzięki podejmowanej aktywności pieszej

Podział ten ma ułatwić mierzenie i monitorowanie osiągnięcia sukcesu, jakim jest mobilizacja ludzi do wędrowania w zakresie transportu, rekreacji i zdrowia. Efektem strategii ma być wypracowany i pasujący do konkretnych warunków plan działań i inwestycji, który obejmie okres 10 lat i będzie rewidowany co dwa lata.

Działania mają koncentrować się wokół trzech podstawowych priorytetów:

- 1) Plan pieszego sąsiedztwa, miasta i wsi – projekt „**interesujące otoczenie**”.
- 2) Budowa spójnych, bezpiecznych i przyjaznych sieci połączeń pieszych – projekt „**łączmy przestrzeń**”.
- 3) Plan rozwinięcia polskiej kultury i turystyki pieszej – projekt „**wędrowanie**”.

Czynniki sprawcze. Do zaplanowania i realizacji środowiska pieszego oraz do jego późniejszego utrzymania w takim stanie, aby piesi z niego chętnie korzystali potrzebni będą ludzie zaangażowani w sprawę w ramach przywództwa, współpracy, społecznej partycypacji, procesu inwestycyjnego, ewidencji i ewaluacji.

Mierzalny sukces. Miarą sukcesu będą dane wskazujące, które w zakresie poszczególnych sektorów badania wykażą, że:

TRANSPORT	REKREACJA, SPORT i TURYSTYKA	ZDROWIE & KONDYCJA
Proporcja osób dorosłych (18+) deklarujących piesze dojeżdża do 1 km w ciągu tygodnia wzrosnąć;	Proporcja osób dorosłych (18+) deklarujących cotygodniowe wyjście w celach rekreacji, sportu i turystyki w ciągu ostatnich 12 miesięcy wzrosnąć	Proporcja osób dorosłych (18+) deklarujących spacer powyżej 30 min tygodniowo wzrosnąć

Badania muszą być przeprowadzone na początku tworzenia strategii i powtarzane co dwa lata w celu monitorowania osiągnięcia celu.

Spodziewane efekty wdrożenia strategii wśród dorosłych Polek i Polaków to:

- zwiększenie zainteresowania ruchem pieszym i wędrowką,
- częstsze podejmowanie aktywności pieszej w zakresie transportu, rekreacji, sportu, zdrowia i podnoszenia kondycji,
- inwestycyjne wsparcie przemian dotyczące nowych przejść pieszych, odnowy parków, skwerów i przestrzeni publicznych, systemu informacji pieszej,
- nowe szanse dla lokalnej społeczności w zakresie tworzenia warunków do aktywnego spędzania czasu i budowania tożsamości lokalnej,
- ożywienie lokalnej gospodarki przez promowanie lokalnych inicjatyw czy wykorzystanie walorów zabytków i lokalnej kultury.

Przedstawiony tu szkic strategii rozwoju ruchu pieszego jest materiałem do kontynuacji w ramach konkretnego projektu i dla konkretnego regionu lub osobnego artykułu. Ważne jednak jest pokazanie schematu, który ma prowadzić do określonego celu i zmierzenia jego sukcesu.

6. PODSUMOWANIE

W rezultacie przeprowadzonych badań opracowano autorski projekt „uwolnić przestrzeń” oraz sformułowano następujące wnioski, przeznaczone do wykorzystania w procesie tworzenia strategii rozwoju mobilności pieszej:

- 1) Proste schematy łączenia, otwierania i oznakowywania przestrzeni oraz optymalizacji dojść mogą znacząco poprawić jakość przestrzeni pieszych zarówno w mieście jak i poza nim.
- 2) Narodowa strategia rozwoju mobilności pieszej jest umocowana w idei ładu przestrzennego i powinna powstać, gdyż istniejące ustawodawstwo nie jest efektywnym narzędziem do rozwoju polityki pieszej. Jakkolwiek nawet w ramach istniejącego ustawodawstwa i dobrych praktyk potencjał rozwoju ruchu pieszego nie jest wykorzystany.
- 3) Narodowa strategia rozwoju mobilności pieszej i łączenia przestrzeni otwartych jest ważnym elementem zrównoważonego rozwoju i powinna zostać stworzona w sposób spójny i być wsparta systemowym wdrożeniem i kontrolą jakości wdrożenia oraz działaniami korygującymi i naprawczymi (procesy samokontroli i samokorekty). Bez niej strategię poszczególnych miast pozostaną oderwane od reszty systemu.
- 4) Polityka piesza powinna mieć dedykowaną obsługę urzędową, która będzie kompleksowo koordynować wszelkie działania związane z rozwojem ruchu pieszego. Zarząd Dróg czy Zarządu Transportu Publicznego mają inne priorytety niż rozwój ruchu pieszego, przez co cierpi jakość polityki pieszej. Może powinien powstać Zarząd Mobilności Pieszej, dla którego czas, bezpieczeństwo i wygoda pieszego byłaby priorytetem? a może resort związany ze zdrowiem powinien zająć się aktywnością Polaków?

- 5) Polityka unijna i jej sposób rozumienia zrównoważonego rozwoju, jak również Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej promowane przez UE powinny zostać poddane analizie i krytyce w zakresie priorytetów, celów i narzędzi do jej wprowadzania. Sposób w jakim obecnie następują zmiany może prowadzić do marginalizacji i obniżenia jakości życia pieszego oraz inwestycji w nieprzemysłowe rozwiązania. Sprawdzenie tego wątku jest wyzwaniem dla przyszłych badań. Przełożenie wyników badań na realne działania ma stanowić przyczynek do tworzenia i wdrażania krajowych i lokalnych strategii rozwoju ruchu pieszego oraz łączenia parkami linearnymi publicznych przestrzeni zielonych.

LITERATURA

- Calthorpe P., 1997, *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, New York.
- Clarke R.C. 1965, *Planning in Hong Kong*, „Far East Architect & Builder”, s. 54-55.
- Karbowicz E. oprac., 2023, *Dlaczego Polacy nie ćwiczą fizycznie? [raport]*, <https://serwis.gazetaprawna.pl/zdrowie/artykuly/8748045,dlaczego-polacy-nie-cwicza-fizycznie-raport.html> (dostęp: 14.09.2024).
- Konijnendijk C.C., 2022, *Evidence-based guidelines for greener, healthier, more resilient neighbourhoods: introducing the 3–30–300 rule*, J. For. Res. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11676-022-01523-z> (dostęp: 25.10.2024).
- Markowski T., 2003, *Warunki osiągania mega ładu przestrzennego a system planowania przestrzennego*. „Biuletyn KPZK PAN”, z. 205, s. 9-24.
- Ministerstwo Infrastruktury, 2024, *Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)*, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/repozytorium-sump> (dostęp: 9.09.2024).
- Najwyższa Izba Kontroli, 2022, *Gospodarowanie jeziorami stanowiącymi wody publiczne. Informacja o wynikach kontroli*, Warszawa.
- Nieuwenhuijsen M.J., 2022, *The evaluation of the 3-30-300 green space rule and mental health*, „Environmental Research”, vol. 215.
- PATH (Partnership for Active Travel and Health), 2023, *National Policies for Walking and Cycling in ITF Countries*, <https://pathforwalkingcycling.com/wp-content/uploads/PATH-ITF-policies-report.pdf> (dostęp: 12.09.2024).
- Pozoukidou G., Chatziyiannaki Z., 2021, *15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia*, „Sustainability”, vol. 13(2), s. 928, <https://doi.org/10.3390/su13020928> (dostęp: 12.09.2024).
- Sinharay R. in., 2018, *Respiratory and cardiovascular responses to walking down a traffic-polluted road compared with walking in a traffic-free area...*, „Lancet”, vol. 391, s. 339-49.
- Stasiak A., Śledzińska J., Włodarczyk B. (red.), 2014, *Szlaki turystyczne od pomysłu do realizacji*, PTTK „Kraj”, Warszawa–Łódź.
- Gmina Miasta Toruń, 2023, *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia SUMP MOFT*, s.27
- Tainio M. i in., 2016, *Can air pollution negate the health benefits of cycling and walking?* „ScienceDirect, Preventive Medicine”, vol. 87, s. 233-236.

- Tang Z., Xue C.Q.L., 2014, *Walking as a Planned Activity: Elevated Pedestrian Network and Urban Design Regulation in Hong Kong*, „Journal of Urban Design”, vol. 19, s. 722-744.
- Urbanek A., 2019, *Pomiar zrównoważonej mobilności miejskiej: przegląd badań*, Studia i prace Szkoła Główna Handlowa w Warszawie Oficyna Wydawnicza SGH, Zeszyt naukowy Kolegium Zarządzania i Finansów 171/2019 s. 61-80.
- Wolszczak-Karasiewicz A. (2018). *Urbanistyczna utopia Le Corbusiera*, ART IN HOUSE, <https://artinhouse.pl/magazine/rynek-sztuki,urbanistyczna-utopia-le-corbusiera,61.html> (dostęp: 9.09.2024).

SELECTED ASPECTS OF URBAN AND RURAL WALKABILITY STRATEGY; IMPROVEMENT OPPORTUNITIES

Summary

Walkability is the subject of a multidisciplinary organizational effort, so it should improve quality and health of life in urban and rural areas. Subject of this article is analysis of the current trends of walkability development in Poland and finding elements that will increase the attractiveness of walking, creating better walkability both in free time and on the way to and from work. Issues related to the selection of proper planning tools that can encourage pedestrians to be more active and the validity of the walking strategy development guided the paper. Some simple schemes like connecting green public and private space, green corridors, and continuity of walking networks, public shortcuts, countryside paths and trails, improved wayfinding provided by urban and rural planning can contribute to the improvement and promotion of walkability according to the theoretical approach of the “walkable city” and “walkable neighbourhood”. The paper recognises the need to invest in walking infrastructure and the importance of coordinated evidence-based action that will lead to physical, social, environmental and economic benefits.

Keywords: walkability, walkable city and rural area, open green public space, accessibility, activity-based tourism, sustainable urban and rural mobility strategy