

## ATRAKCYJNOŚĆ WIZUALNA CIĄGÓW PIESZYCH W MIASTACH

Ewa Trzaskowska<sup>1</sup>✉, Paweł Adamiec<sup>2</sup>✉

<sup>1</sup> <https://orcid.org/0000-0002-7698-9471>

<sup>2</sup> <https://orcid.org/0000-0003-3671-8703>

<sup>1,2</sup> Instytut Architektury Krajobrazu, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II  
ul. Konstantynów 1H, 20-950 Lublin, **Polska**

### ABSTRAKT

Jedną z najważniejszych aktywności człowieka w miastach jest jego przemieszczanie się odbywające się wzdłuż wytyczonych w terenie linearnych systemów. Za szczególnie wartościowe uznaje się poruszanie piesze po chodnikach. W celu upowszechnienia tej aktywności miasto powinno zwiększyć liczbę i podnieść jakość dobrze ukształtowanych przestrzeni publicznych. Przedmiotem pracy są zagadnienia związane z weryfikacją istniejących układów oraz projektowaniem nowych linearnych systemów ruchu pieszego.

Głównym celem artykułu było poznanie opinii respondentów na temat pieszych tras komunikacyjnych oraz opracowanie wytycznych do poprawy ich funkcjonowania. Poruszane problemy dotyczą również wpływu poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego i wyposażenia chodników na atrakcyjność szlaków liniowych.

**Słowa kluczowe:** ciągi piesz, chodniki, komunikacja, atrakcyjność wizualna

### WSTĘP

Ważnym aspektem funkcjonowania człowieka w miastach jest jego przemieszczanie się odbywające się wzdłuż wytyczonych w terenie linearnych systemów. Najczęstszą formą penetracji przestrzeni jest piesze poruszanie się po chodnikach. W zależności od motywacji, decyzji, zachowań i oczekiwań osób użytkujących te miejsca mogą być one odbierane jako monofunkcyjne (dotarcie do konkretnego miejsca) lub polifunkcyjne (droga przystosowana do udostępniania walorów). Wśród aktywności w obrębie ciągów komunikacyjnych można wymienić: spacer po pracy lub w czasie wolnym, kontemplację walorów dóbr kultury i sztuki, relaks poprzez kontakt z przyrodą, sporty rowerowe, biegi i spotkania towarzyskie.

Przez dziesięciolecia ludzki wymiar miasta, w tym przestrzenie publiczne dla pieszych, był w projektowaniu urbanistycznym zagadnieniem pomijanym lub traktowanym przypadkowo, podczas gdy inne aspekty, np. znalezienie miejsca dla rosnącego ruchu samochodowego, traktowano priorytetowo (Gehl 2013). Na przykład w Lublinie w ramach projektu obywatelskiego, tylko w 2015 r., stworzono 500 nowych miejsc parkingowych w Śródmieściu. Doprowadziło to do zachwiania równowagi między wspólnymi przestrzeniami w mieście, a mieszkańcy, którzy wciąż licznie z nich korzystają, są coraz gorzej traktowani. Wąskie chodniki wypełniły się znakami drogowymi, parkometrami, słupkami i innymi przeszkodami, które nie mogły stać na drodze. Pojawiły

✉ [paweladamiec@kul.pl](mailto:paweladamiec@kul.pl), ✉ [etrzaskowska@kul.pl](mailto:etrzaskowska@kul.pl)

się również ograniczenia w postaci przerw w rytmie marszu spowodowane czekaniem na przejściach.

Elementem zintegrowanej polityki miejskiej powinny być miasta tętniące życiem, bezpieczne, rozwijane w sposób zrównoważony, czyli także komfortowe dla pieszych. Zagadnieniem wymagającym wprowadzenia nowych rozwiązań jest wzmocnienie społecznej roli przestrzeni miejskiej jako miejsca spotkań, które przyczyni się do budowania ładu społecznego i otwartego, demokratycznego społeczeństwa (Montgomery 2015). Przestrzenie publiczne warto również rozpatrywać w kontekście zdrowia mieszkańców. Problemem dużej części społeczności początku XXI w. jest to, że prowadzi siedzący tryb życia, ograniczając do minimum potrzebę ruchu. Dlatego zaproszenie do chodzenia lub korzystania z roweru jako podstawowych sposobów poruszania się w życiu codziennym powinno stać się także elementem zintegrowanej polityki zdrowotnej.

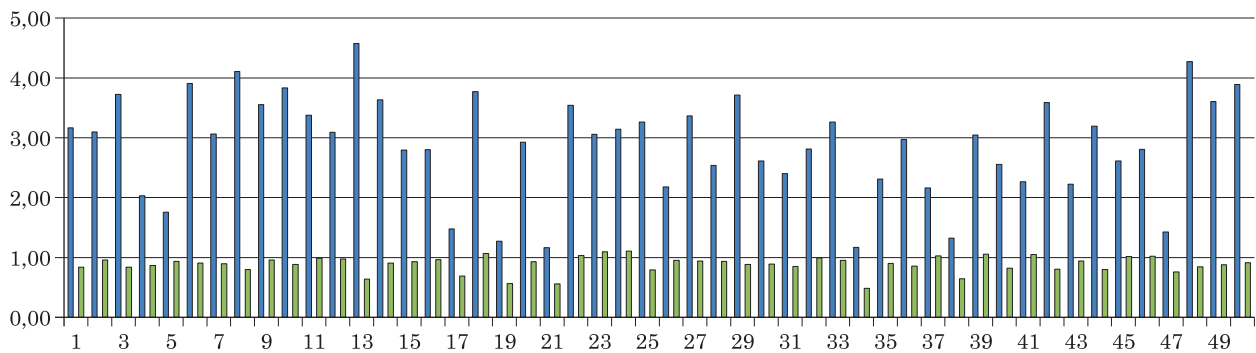
Wskazane jest zwiększenie liczby i podniesienie jakości przestrzeni publicznych, aby upowszechnić chodzenie w mieście. W pracy zwrócono uwagę na zagadnienia, które mogą przyczynić się do wypełnienia luki w projektowaniu nowych linearnych systemów ruchu pieszego czy weryfikacji istniejących. Głównym celem było poznanie opinii respondentów na temat oceny jakości wizualnej szlaków liniowych w mieście, co pozwoliło uzyskać wytyczne przydatne do poprawy działania systemu komunikacji pieszej. Poprzez badania ankietowe próbowano odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu formy zieleni (szpalery, żywopłoty, rabaty, trawniki) oraz inne elementy przestrzeni (np. mała architektura, nawierzchnia, infrastruktura) wpływają na atrakcyjność tych miejsc. Umożliwiło to ocenę występowania zieleni w preferowanych przez człowieka kształtach i układach. Poruszane zagadnienia dotyczyły również wpływu umiejscowienia chodników względem jezdni, ścieżek rowerowych i zieleni, stanu nawierzchni czy występowania barier na atrakcyjność szlaków liniowych w mieście.

## METODY I MATERIAŁY

Badania dotyczyły oceny funkcji kompozycyjnej i estetycznej form zieleni oraz wyposażania ciągów komunikacyjnych w intensywnie zabudowanym mieście, w aspektach percepcyjnych i behawioralnych. W pracy zastosowano metodę oceny piękna scenerii SBE (*scenic beauty estimation*) (Daniel i Boster 1976). Pierwszym etapem badań było przygotowanie materiału w postaci fotografii. Wykonano je w latach 2015–2016, od maja do września. Zdjęcia z różnych miast Europy (m.in. Amsterdamu, Budapesztu, Gdyni, Lizbony, Lublina, Krakowa, Oslo, Poznania, Pragi, Szczecina, Warszawy, Wrocławia) przedstawiały przestrzenie wokół chodników, o różnych poziomach estetyki i funkcjonalności oraz typach organizacji ciągów komunikacyjnych. Przygotowano z nich prezentację multimedialną. W badaniach wykorzystano 50 obrazów prezentowanych w sposób losowy. Następnie pokazano je grupie obserwatorów, którzy oceniali poszczególne tematy zdjęć w 5-punktowej skali (5 oznaczało ocenę najwyższą, zaś 1 – ocenę najniższą danego obiektu). Ocena dotyczyła ogólnego odbioru jakości wizualnej prezentowanego terenu. Przed rozpoczęciem badania ankietowanych zapoznano z elementami budującymi przestrzeń (np. zielenią, nawierzchnią, wyposażeniem) i aspektami, które mogą wpływać na jej walory (należą do nich np. lokalizacja, kolorystyka, kompozycja przestrzenna), poprzez prezentację trzech przykładowych zdjęć, które nie były oceniane przez respondentów. W badaniach wzięły udział 174 osoby, w przedziale wiekowym od 19 do 69 lat, obydwu płci, reprezentujące zróżnicowane wykształcenie, pochodzące z Lubelszczyzny. Uzyskane wyniki poddano standaryzacji (Daniel i Boster 1976) i zestawiono na rysunku 1.

## WYNIKI I WNIOSKI

Średnia ocen wszystkich zdjęć prezentowanych w ankiecie wynosiła 2,8883 (ocena najniższa – 1,16; ocena najwyższa – 4,59). Oceny poszczególnych osób różniły się od średniej arytmetycznej każdego zdjęcia



Rys. 1. Zestawienie średnich ocen (kolor niebieski) i odchylenia standardowego (kolor zielony) dla poszczególnych fotografii ciągów komunikacyjnych

Fig. 1. Summary of the average ratings (colour blue) and standard deviation (colour green) for individual photographs of string transportation

Źródło: opracowanie własne  
Source: own study

przeciętnie o 0,886 (odchylenie standardowe najniższe – 0,56; odchylenie standardowe najwyższe – 1,1).

Najwyżej oceniono zdjęcie przedstawiające chodnik z zadbaną nawierzchnią, małą architekturą i aleją drzew, zaś najniżej chodnik wydzielony z ulicy, przebiegający przy miejscach parkingowych (rys. 1, 2). W przeprowadzonych badaniach wykazano wiele wieloaspektowych zależności w ocenie atrakcyjności ciągów komunikacyjnych. Pierwsza z nich dotyczyła nawierzchni, w tym jej szerokości, stanu i materiału wykonania. Fotografii, na których występowała duża powierzchnia kostki, asfaltu lub płyt kamiennych, mimo ciekawego wizualnie

otoczenia (żywopłoty, szpalery, mała architektura), otrzymywały niższe oceny, niż te, na których chodnik nie dominował. Na niższą notę wpływ miały również niewielka szerokość ciągu, zły stan techniczny nawierzchni, oraz brak pielęgnacji (suche liście, rośliny przerastające nawierzchnię). Występowanie nieestetycznej małej architektury i elementów infrastruktury (ogrodzeń, elementów obsługi infrastruktury podziemnej i naziemnej, oznaczeń namalowanych na drodze), znacznie również obniżało ocenę przestrzeni. Szczególnie zauważalne było to w stosunku do zieleni przydrożnej, która mimo pełnienia efektywnej osłony, nie przyciągała na tyle uwagi, co niskiej jakości



Rys. 2. Ciąg komunikacyjny oceniony najwyżej (a – Poznań) i najniżej (b – Sardynia)

Fig. 2. String transportation rated highest (a – Poznań) and the lowest (b – Sardynia)

Źródło: fot. P. Adamiec (a) i E. Trzaskowska (b)

Source: photos by P. Adamiec (a) i E. Trzaskowska (b)

nawierzchnia i wyposażenie. Wyżej natomiast oceniono przestrzenie z wzorzystymi nawierzchniami.

Duże zróżnicowanie w ocenach można zauważyć w przypadku przestrzeni, w których występowały kolorowe, obficie kwitnące nasadzenia, szczególnie te z udziałem koloru różowego, pomarańczowego i czerwonego (dużo mniej niebieskie i fioletowe). Tereny te, mimo umiarkowanej jakości wyposażenia, otrzymały noty wyższe niż miejsca o podobnym standardzie, ale nieozdobione kwiatami. Zaskakująco niskie oceny uzyskały lokowane wzdłuż ciągów komunikacyjnych rabaty naturalistyczne składające się z gatunków szczególnie atrakcyjnych wizualnie (np. *Astilbe*, *Echinacea*, *Hemerocallis*, *Imperata*, *Rudbeckia*, *Setaria*), komponowane zgodnie z naturalnie występującymi układami roślin. Zależność tę można również odnieść do wyższych not dla zieleni komponowanej względem roślinności spontanicznej (również tej o dużych walorach wizualnych w postaci trawników ekstensywnych). Najniższe oceny w kwestii roślinności przyulicznej otrzymały przestrzenie z dużym udziałem trawników (nawet pielęgnowanych). Efektowne szpalery drzew przy chodnikach oraz przestrzenie z pnączami uzyskały średnią punktację. Wyjątek stanowiły aleje w centrum miast oceniane wyżej niż poprzednie. Wniosek, nasuwający się w ocenie aspektu związanego z zielenią, to zależność w postaci niższych not dla przestrzeni, w których nie występowała ona w ogóle bądź w małych ilościach lub gdy nie cechowały ją wysokie walory wizualne.

W aspekcie lokalizacji chodników zaobserwowano, że niżej oceniono przestrzenie położone w granicach Lublina niż miejsca o podobnym standardzie walorów wizualnych z zagranicy. Jednocześnie dość wysoko oceniono lubelską starówkę w porównaniu z zabytkowymi centrami innych miast. Ciągi komunikacyjne położone wzdłuż placów miejskich uzyskały wyższą punktację niż pozostałe układy. Wyraźny wpływ na niższą punktację danego terenu miało występowanie w sąsiedztwie chodnika parkingów i samochodów, ale też ścieżek rowerowych. Dotyczyło to również miejsc o dużych walorach wizualnych, które otrzymały niskie noty ze względu na obecność barier w postaci infrastruktury naziemnej.

Kolejną kategorię stanowił aspekt kompozycyjny, w tym przypadku wysokie noty otrzymywały tereny, na których występowały rytmy w postaci nasadzeń, donic czy ławek. Lepiej odbierane były kształty zawierające miękkie linie w nasadzeniach czy wyposażeniu. W przypadku wewnątrz otaczających ciągi komunikacyjne wyżej oceniano przestrzenie o wyraźnej linii zabudowy niż tereny otwarte z odległymi planami.

Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że zieleń, jako element wywołujący w człowieku pozytywne stany emocjonalne, wpływa korzystnie na proces percepcyjny. Zdecydowanie w przestrzeniach służących komunikacji preferowane są nasadzenia kolorowe i kwitnące uatrakcyjniające przestrzeń (wyższe noty otrzymywały przede wszystkim barwy ciepłe). Zieleń spontaniczna w postaci trawników ekstensywnych oraz rabat o charakterze naturalistycznym nie znajduje zbyt wielu sympatyków ze względu na skojarzenia z zaniedbaniem. Może to wynikać z faktu, że większość społeczności miejskiej nie ma wiedzy na temat wartości przyrodniczej tego typu zieleni lub nie zna takiego sposobu komponowania przestrzeni. Podobnie jest w przypadku nasadzeń z użyciem pnączy. Budzą one w ludziach negatywne odczucia (np. kojarzenie z siedliskami owadów), pomijane są wartości funkcjonalne tych roślin (np. obniżanie temperatury, poprawa warunków mikroklimatycznych, wprowadzenie zieleni w miejscach niedostępnych dla drzew). Ważną kwestią jest to, że trawniki nie są już elementem pożądanym wzdłuż chodników. Wskazuje to na rodzaj przyzwolenia na zmianę typowych sposobów ich zagospodarowania, np. przebudowanie na miejsca postojowe. Większości ankietowanych odpowiadały układy zieleni wyższej, kształtowanej i pielęgnowanej, o czytelnej formie, takiej jak geometryczne żywopłoty i liniowe szpalery drzew. Niedoceniane i nierozumiane są wszelkie próby nowatorskiego, awangardowego gospodarowania zielenią (np. zieleń nieformowana, zieleń stosowana jako wypełniacz niewielkich przestrzeni w ścianach i nawierzchni). Największą sympatią cieszą się proste, uporządkowane, rytmiczne i liniowe układy wyposażenia. Odbiór taki jest zapewne efektem silnej formalizacji przestrzeni publicznych, co przekłada się



na świadomość estetyczną i kompozycyjną mieszkańców miast. Małe zróżnicowanie obecnych układów zieleni w miastach powoduje w odbiorcach zakodowanie jedyne i nie do końca właściwego wzorca gospodarowania przestrzenią.

Zauważono, że nawet najpiękniejsze aleje wysokich drzew nie są atrakcyjne dla mieszkańców, gdy konkurują z nieestetycznym wyposażeniem i ze zbyt dużą powierzchnią nawierzchni utwardzonych, bądź ich niskim stanem jakościowym czy czystością. Rozległe kamienne powierzchnie tolerowane są jedynie w obrębie placów miejskich. Wykorzystując przestrzenie publiczne, użytkownicy skupiają się zazwyczaj na chodnikach, małej architekturze, a zieleni traktowana jest jako element dopełniający. Preferowane są czytelne, zadbane i proste ciągi, wzbogacone o elementy dekoracyjne, np. ozdobne wzory w nawierzchni. Często doceniane są elementy zdobiące, których walory wizualne odbiegają od standardów gospodarowania przestrzeniami publicznymi. Dotyczy to niezgodnych stylistycznie ławek, śmietników, lamp czy wprowadzania w nawierzchnie i nasadzenia zbyt dosłownych symboli lub stosowania rozwiązań z obiektów prywatnych (np. donice z pelargoniami, bratkami czy aksamitkami i rachtyczne, zbyt małe, niedobre skalą do architektury i przestrzeni drzewa).

Ważnym warunkiem komfortowej przechadzki jest przestrzeń pozwalająca na swobodne przemieszczanie się bez przeszkód. Założenie to jest spełnione w specjalnych strefach (deptaki), a rzadko na chodnikach miejskich ulic. Do najczęstszych przeszkód należą sytuowane w niewłaściwych miejscach znaki drogowe, latarnie, parkingi, parkometry itd., stawiane na chodnikach, tak aby nie utrudniały poruszania się po ulicach, oraz samochody częściowo na nich parkujące. Są to elementy zupełnie nietolerowane przez mieszkańców miast, podobnie jak połączenie ścieżek rowerowych z chodnikami. W tych miejscach chodzenie staje się trudniejsze i mniej atrakcyjne, nie jest też komfortowe dla rowerzystów. Komunikacja w przestrzeniach miejskich może być irytująca i męcząca również z wielu innych względów. Przykładem są źle sytuowane barierki wzdłuż ciągów,

które tylko pozornie mają ułatwiać poruszanie się pieszym. Wysokie krawężniki, nierówne, zapadające się powierzchnie kostki czy asfaltu również utrudniają przemieszczanie się osób starszych, dzieci czy osób z niepełnosprawnością.

Na podstawie ankiet wywnioskować można, że mieszkańcy Lublina są bardziej krytyczni wobec przestrzeni, które dobrze znają (nawet tych o wysokich walorach estetycznych). Dotyczy to przede wszystkim oceny przestrzeni poza centrum, takich jak drogi osiedlowe czy drugorzędne. Zazwyczaj to, co jest niedostępne lub odległe, po części „egzotyczne”, staje się bardziej atrakcyjne, nawet jeśli ma umiarkowane walory wizualne. Jednocześnie, pewnie ze względu na sympatię do miejsca czy lokalny patriotyzm, niedostrzegane są problemy, takie jak brak zieleni wysokiej, występowanie barier czy duży udział nawierzchni zabetonowanych w ścisłym centrum Lublina. Zwrócono uwagę na fakt, że postrzeganie przestrzeni zmienia się wraz z nagromadzeniem jej elementów, co wpływa znacznie na odbiór przestrzeni. W przypadku dużej liczby obiektów w obrębie chodnika człowiek nie jest w stanie skupić się na wszystkich, a uwagę kieruje na konkretną formę. Dlatego często przez pryzmat oceny jednego wyróżniającego się elementu powstaje opinia o całości przestrzeni. Potwierdzeniem tego są fotografie z różnych miejsc Europy, o umiarkowanych walorach wizualnych, gdzie występowały elementy wodne. Ocena tych miejsc warunkowana była występowaniem rzeki, zbiornika czy fontanny, co podkreśla też ważną rolę tego typu form w kształtowaniu atrakcyjności miast.

Po zestawieniu wszystkich ocen przestrzeni towarzyszących ciągom publicznym okazało się, że grupa kobiet oceniała zdjęcia wyżej niż grupa mężczyzn. Szczególnie różnice widoczne były w przypadku zdjęć zawierających zieleni lub barwne plamy złożone z kwiatów lub kolorowych liści. Oceny mężczyzn były bardziej jednolite i zbliżone do siebie niż oceny grupy kobiet, gdzie rozpiętość punktacji była większa. Zależność między wykształceniem a oceną uwidoczniła się szczególnie w przypadku dwóch grup. Osoby sprofilowane przyrodniczo i artystycznie przyznawały oceny wyższe od pozostałych uczestników. Ankieto-

wani powyżej 40 roku życia wystawiali oceny bardziej jednolite niż osoby młodsze. Jednocześnie w grupie osób starszych przeważały oceny pozytywne. Żadne z prezentowanych 50 zdjęć nie uzyskało tej samej oceny od wszystkich ankietowanych (rys. 1).

W badaniach potwierdzono różnice w postrzeganiu przestrzeni przez poszczególne płcie, co wynika zarówno z kwestii fizjologicznych, jak i społeczno-kulturowych. Wskazuje to odmienny rodzaj wrażliwości na piękno – grupa mężczyzn znacznie niżej niż kobiety oceniała elementy o wyróżniających się walorach wizualnych. Elementy kolorystyczne również tylko w niewielkim stopniu wpływały na zmiany w notach sporządzanych przez mężczyzn. Piękno w publicznych przestrzeniach komunikacyjnych zauważane jest przede wszystkim przez respondentów o rozbudowanej wrażliwości i większym doświadczeniu wynikającym z wykształcenia (artystycznego i przyrodniczego) oraz z wieku.

## DYSKUSJA

Jak podkreśla Böhm (2016), życie przeciętnego człowieka upływa w drodze (wymiar przestrzenny i czasowy). Codzienne dojazdy do pracy, szkoły, zakupy, powroty do domu, wyjazdy służbowe i na wypoczynek, a także wykonywanie zawodów związanych z transportem samochodowym sprawiają, że każdego dnia, weekendowo i w trakcie wakacji jesteśmy skazani na percepcję krajobrazu drogowego z pozycji obserwatora będącego w ruchu (pieszy, rowerzysta, kierowca, pasażer). Na ważną rolę chodników i ruchu pieszego jako przestrzeni publicznych w tworzeniu miast dla ludzi wskazują Gehl (2013), Montgomery (2015) i Piłat-Borcuch (2017). Masowa percepcja krajobrazu drogowego sprawia, że przy budowie nowych i modernizacji starych dróg, obok troski o bezpieczeństwo ruchu drogowego, należy zadbać o walory wizualne (Dąbrowska-Budziło 2001). Jak podkreśla Śleszyński (1999), aby poznać i zrozumieć zachowania pieszych na chodnikach nie wystarczy wiedza o funkcjonowaniu i lokalizacji drogi, ważne są bowiem również subiektywne doznania. Wśród tych niematerialnych potrzeb i dążeń wyod-

rębnić można też estetyczne. Na konieczność szukania rozwiązań z pogranicza nauk przyrodniczych i humanistycznych zwraca również uwagę Wojciechowski (1986) i Krzymowska-Kostrowicka (1995). Aspekty psychologiczne kształtowania przestrzeni miejskiej oraz zagadnienia związane z percepcją przestrzeni i z jej atrakcyjnością oraz wizualną formą miasta poruszali też Lynch (1960), Wallis (1977), Tuan (1987) i Cichy-Pazder (1998).

Jak wskazuje Bańka (2002), spostrzeżenia wzrokowe są selektywne, a jednostki nie reagują w równym stopniu na wszystkie bodźce, tylko koncentrują się na niektórych z ich (co potwierdzono też w prowadzonych w pracy badaniach). To skupienie jest wewnętrznym schematem organizującym, porządkującym proces spostrzegania. Dlatego zawsze układy spójne, czytelne, zrozumiałe, a także charakterystyczne i dominujące będą łatwiejsze do zapamiętania. Elementami przyciągającymi uwagę będą zaś zarówno obiekty architektoniczne, jak i zdefiniowane kompozycje zieleni. Wśród rywalizujących ze sobą form i układów przestrzennych uwagę obserwatora przyciągną na początku formy o największych rozmiarach, o charakterystycznych, wyróżniających się kształtach i o kontrastowości barwy. Jak zauważa Dąbrowska-Budziło (2002), na proces percepcyjny mają też duży wpływ warunki mu towarzyszące, takie jak: odgłosy, zapachy, wyczuwane przez dotyk struktury, warunki atmosferyczne, obecność lub brak wiatru, deszczu czy słońca, czystość powietrza lub jej brak, spokój, względnie ruch ludzi, możliwość wypoczynku i kontemplacji, odbiór widoków w samotności lub nie. Zwykle są one odbierane podświadomie, a znaczna ich część kształtuje się w wyniku sąsiedztwa z terenami zieleni, np.: odgłosami ptaków, szelestem liści, zmiennością kolorystyczną, tworzeniem mikroklimatu. Zależności tych nie można ocenić w badaniach ankietowych, ale warto na nie zwracać uwagę w kształtowaniu przestrzeni publicznych łącznikowych miast.

Na znaczenie przeprowadzania badań wśród mieszkańców i użytkowników zwraca uwagę Karwińska (2014, Poszukiwanie rozwiązań... 2015). Jej zdaniem obecne kształtowanie przestrzeni miasta zdominowane jest przez doraźne działania i realizację

celów komercyjnych. Polityka organów decyzyjnych nastawiona na krótkowzroczne działania burzący ład przestrzenny, choć zapewniające szybki zysk zainteresowanym realizacją własnych zamierzeń inwestycyjnych, jest częstszą praktyką niż traktowanie miasta jako całości dla potrzeb społecznych. Wynika to ze złożoności grup interesów we współczesnych miastach i przez to utrudnia zarządzanie nimi. Często też dążenia grupy osób sprawujących władzę w mieście oscylują wokół ich własnych wyobrażeń i mogą odbiegać od faktycznych ocen i deklaracyjnych potrzeb mieszkańców. W tym kontekście ważne jest pozyskiwanie opinii społecznej oraz prowadzenie partycypacji. Otrzymane informacje mogą przyczynić się do lepszego zarządzania miastem, co wpłynie również na identyfikację mieszkańców z przestrzenią oraz na zmniejszenie przeprowadzek np. na tereny podmiejskie. Znajomość opinii społecznych w zakresie zagospodarowania przestrzeni daje także lepszą możliwość skorzystania z funduszy pomocowych Unii, a realizowane projekty będą lepiej oceniane przez zainteresowanych. Lisowski (2007) twierdzi, że „badanie subiektywnej wiedzy o przestrzeni miejskiej jest wyrazem artykułowania różnych interesów podmiotów miejskich, ponadto spektakularnym przejawem konsultacji społecznych, a zarazem świadectwem realizacji idei partycypacji w rozwiązywaniu problemów miejskich”.

Należy zaznaczyć, jak wskazuje Żakowska (2007), że: „zdolność do postrzegania wrażeń estetycznych umożliwia tylko określenie miary wartości estetycznej obiektu”. Ze względu na nieustanną zmienność warunków nie pozwala na ustalenie recepty na piękno, a przez to ustalenie dogmatów piękna chodników czy innych obiektów. Zdaniem cytowanej autorki subiektywny charakter wrażeń estetycznych narzuca konieczność badań ankietowych prowadzonych w odpowiedniej grupie odbiorców, uwzględniających wymiar kulturowy, przestrzeń czasową, a wyniki tych subiektywnych badań powinny być analizowane i opisywane w sposób jakościowy. Potwierdziło się to także w badaniach prowadzonych przez autorów.

Zarówno Sobczyńska (2014), jak i Piłat-Boruch (2017) podkreślają jednak, że kształtowanie prze-

strzeni miejskich, planowanie przestrzenne czy procesy rewitalizacyjne powinny być przekazane designerom miejskim uwzględniającym m.in. wielofunkcyjność przestrzeni, dbałość o środowisko naturalne oraz zorientowanie na pieszego. Z jednoczesnym uwzględnieniem zasad percepcji w konstruowaniu wytycznych do podejmowanych działań.

## PODSUMOWANIE

Patrzeć na życie miasta jest jedną z najważniejszych i najpopularniejszych jego atrakcji, dlatego dostęp do wysokich walorów wizualnych powinien być traktowany priorytetowo w kształtowaniu przestrzeni publicznych. Ich jakość w miastach, w tym w obrębie terenów o funkcjach komunikacyjnych, jest istotna niezależnie od tego, czy ruch pieszy jest kwestią konieczności czy też wynikiem zaproszenia. Jak wykazano w badaniach, na przyjemność ich odbioru składa się wiele aspektów, takich jak: układ ulic, formy występującej zieleni, wyposażanie przestrzeni, bogactwo detali czy kolorystyka. Przeprowadzone analizy ocen atrakcyjności ciągów pieszych w miastach, pozyskane od uczestników przestrzeni łącznikowych, wskazują na następujące kierunki gospodarowania takimi terenami:

- zwiększenie udziału zieleni wysokiej, z uwzględnieniem roślin o barwnych liściach i obficie kwitnących;
- dobór skali rozwiązań projektowych do wielkości przestrzeni przy wprowadzaniu elementów dekoracyjnych;
- utrzymywanie ciągłości nasadzeń i rozwiązań projektowych;
- stosowanie układów liniowych i rytmów w nasadzeniach oraz elementach małej architektury;
- dbałość o zrównoważenie proporcji między udziałem nawierzchni i infrastruktury a wyposażeniem przestrzeni w postaci małej architektury i zieleni;
- wprowadzenie wyposażania oraz instalacji bądź form związanych z wodą;
- wprowadzenie elementów charakterystycznych, ogniskujących uwagę, pozwalających na identyfikację przestrzeni oraz podnoszących atrakcyjność tras;

- likwidację barier, w tym rozdzielanie ciągów pieszych od ciągów rowerowych;
- dbałość o wysoką jakość i stan nawierzchni i wyposażenia ciągów komunikacyjnych.

## PIŚMIENNICTWO

- Bańka, A. (2002). *Spoleczna psychologia środowiskowa (Social environmental psychology)*. WN Scholar, Warszawa.
- Böhm, A. (2016). *O czynniku kompozycji w planowaniu przestrzeni (About the factor of composition in planning space)*. Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Cichy-Pazder, E. (1998). *Humanistyczne podstawy kompozycji miast (Humanistic basis for the composition of cities)*. Wyd. PK, Kraków.
- Daniel, T.C., Boster, R.S. (1976). *Measuring landscape esthetics. The scenic beauty estimation method (Pomiar estetyki krajobrazu. Metoda oceny piękna scenicznego)*. USDA Forest Service Res. Paper RM-167. Fort Collins.
- Dąbrowska-Budziło, K. (2002). *Treść krajobrazu kulturowego w jego kształtowaniu i ochronie (The content of the cultural landscape in its shaping and protection)*. Wyd. PK, Kraków.
- Gehl, J. (2013). *Miasta dla ludzi (Cities for people)*. Wyd. RAM, Kraków.
- Karwińska, A., Brzosko-Sermak, A., (2014). *Dobrze funkcjonujące miasto. Koncepcje, cechy, perspektywy rozwoju (A well-functioning city. Concepts, features, development perspectives)*. Wyd. UE, Kraków.
- Krzymowska-Kostrowicka, A. (1995). *Geoekologia turystyki i wypoczynku (Geoecology of tourism and leisure)*. Wyd. UW, Warszawa.
- Lisowski, A. (2007). „Przestrzeń” i „percepcja” w transdyscyplinarnych badaniach miast – spojrzenie geografów, w: *Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej (The „Space” and „perception” in transdisciplinary research of urban areas – a geographer’s perspective)*. Red. M., Madurowicz. Wyd. WGiSR, Warszawa, ss. 17–30.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city (Obraz miasta)*. The Technology Press & Harvard University Press, Cambridge.
- Montgomery, Ch. (2015). *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta (Happy city. Transforming our lives through urban design)*. Wyd. Wysoki Zamek, Kraków.
- Piłat-Borcuch, M. (2017). *Design designer i metamorfozy miejskie. Studium socjologiczne (Design designer and urban metamorphosis. Sociological study)*. Oficyna Naukowa Ewa Pajestka-Kojder, Warszawa.
- Poszukiwanie rozwiązań dla współczesnych miast. *Przykładowe obszary interwencji socjotechnicznych (Searching for solutions for modern cities. Examples of areas of social engineering interventions)*. (2015). Red. A., Karwińska. Wyd. Fundacja UE, Kraków.
- Sobczyńska, K. (2014). *Zieleń jako element współczesnego miasta i jej rola w przestrzeniach publicznych. Poznaniu (Greenery as an element of a contemporary city and its role in public spaces of Poznań)*. Praca doktorska, [http://repozytorium.put.poznan.pl/Content/325145/Karolina\\_Urszula\\_Sobczynska\\_Zielen\\_jako\\_element\\_wspolczesnego\\_miasta\\_i\\_jej\\_rola\\_w\\_przestrzeniach\\_publicznych\\_Poznania.pdf](http://repozytorium.put.poznan.pl/Content/325145/Karolina_Urszula_Sobczynska_Zielen_jako_element_wspolczesnego_miasta_i_jej_rola_w_przestrzeniach_publicznych_Poznania.pdf), dostęp: 1.01.2019.
- Śleszyński, P. (1999). *Nowa metoda oceny atrakcyjności wizualnej krajobrazu (New method of the valuation of the visual attractiveness of landscape)*. *Problemy Ekologii Krajobrazu* 5, 37–55.
- Tuan, Y.F. (1987). *Przestrzeń i miejsce (Space and place)*. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Wallis, A. (1977). *Miasto i przestrzeń (City and spaces)*. PWN, Warszawa.
- Wojciechowski, K. (1986). *Problemy percepcji i oceny estetycznej krajobrazu (Problems of perception and aesthetic evaluation of the landscape)*. Wyd. UMCS, Lublin.
- Żakowska, L. (2007). *Estetyczne odczucia obserwatorów zewnętrznych i użytkowników w czasie eksploatacji dróg, w: Estetyka i ochrona środowiska w drogownictwie (Aesthetic feelings of external observers and users during road use, in: Aesthetics and environmental protection in road engineering)*. Wyd. SiTK, Lublin, ss. 182–191.



## **VISUAL ATTRACTIONS OF PEDESTRIAN PATHS IN CITIES**

### **ABSTRACT**

One of the most important human activities in cities is his transportation, which takes place along linear systems set in specific area. Walking on the pavements is especially valuable. In order to get this activity more popular the city should increase the quantity and quality of well designed, beautiful public spaces. Subjects of our work are issues related to the verification of existing ones and design of new linear systems of pedestrian traffic. Our main goal was to know the opinion of users on the walking trails in order to obtain tips for their optimization. Discussed problems have impact on the individual natural environment elements and pavements appearance on trails attractiveness.

**Key words:** footpaths, sidewalks, transportation, visual attractiveness

