

REWITALIZACJA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH MIEJSCOWOŚCI Z RUCHEM TRANZYTOWYM W CENTRUM NA PRZYKŁADZIE GRYBOWA

Jarosław Szczepanek^{1✉}, Ewa Trzaskowska²

² ORCID: 0000-0002-7698-9471

Institut Architektury Krajobrazu, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II
ul. Konstantynów 1H, 20-950 Lublin, **Polska**

ABSTRAKT

Rynek jest najważniejszym miejscem w mieście, szczególnie w małych miejscowościach, pełni rolę reprezentacyjną, handlową, społeczną. Ze względu na to, że jest to niejednokrotnie jedyna przestrzeń publiczna w tych miejscach, ważne jest dbanie o jego walory estetyczne, historyczne i kulturowe. Wiele przestrzeni publicznych małych polskich miast, w tym rynek grybowski, nie wykorzystuje w pełni posiadanych walorów i często pełnią one głównie funkcję transportowo-parkingową. Problem wynika m.in. z przebiegu drogi o dużym natężeniu ruchu przez samo centrum. Historycznie przebieg dróg w tych miejscach był zjawiskiem pożądanym, gdyż przyczyniał się do rozwoju gospodarczego miejscowości, obecnie stanowi zaś barierę, obniża rangę i jakość przestrzeni publicznych.

Rynek w Grybowie przecięty jest drogą krajową nr 28. Pojawiła się co prawda propozycja budowy obwodnicy, nie została jednak zaakceptowana przez mieszkańców. W pracy przedstawiono plany działań mających na celu „odzyskanie” przestrzeni dla mieszkańców i zachęcenie ich do przebywania w niej, co w przyszłości mogłoby przyczynić się do wyeliminowania ruchu kołowego z centrum i zakończenia procesu rewitalizacji. Zwrócono uwagę na problem niszczenia przestrzeni publicznych przez ruch kołowy, małe zainteresowanie mieszkańców wykorzystaniem przestrzeni wspólnych utrwalone przez lata, kiedy ich brakowało. Podjęte w pracy kwestie wskazują, że także w małych miejscowościach warto odnosić się do idei Gehla „miast dla ludzi”.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, przestrzenie publiczne, ruch kołowy, małe miasta, Grybów

WSTĘP

Komunikacja kołowa jest elementem występującym w każdym mieście niezależnie od jego wielkości. W małych ośrodkach miejskich częstym zjawiskiem jest przebieg drogi głównej przez centrum. Taka lokalizacja jest związana z historycznym znaczeniem traktów, które w przeszłości wpływały na rozwój miast. Prowadziły one do placu, na którym odbywały się

targi, wymiana towarów. W domach mieszczan umiejscowionych wokół powstawały sklepy i karczmy, tam mieściły się ważne instytucje władzy czy kościelne. Rynek małego miasta był, a niejednokrotnie nadal pozostaje, obszarem życia towarzyskiego, miejscem uroczystości narodowych i obrzędów kościelnych (Wejchert i Adamczewska-Wejchert 1986). Dzisiaj drogi o dużym natężeniu ruchu degradują najcenniejszą pod względem historycznym i kulturowym

✉jarek_szcz@wp.pl

przestrzeń miasteczek. Jest to niekiedy jedyny plac o charakterze publicznym w takich ośrodkach (Kobylarczyk 2012). Problem ten dotyczy małych miast w różnych częściach Polski. Centra zdegradowane są zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i przestrzennym przez negatywne oddziaływanie komunikacji kołowej (Staszewska i Graczyk 2012). W ten sposób wiele przestrzeni publicznych, w tym także rynek grybowski, nie wykorzystuje w pełni swoich estetyczno-historycznych walorów, pełniąc głównie funkcję transportowo-parkingową. Coraz częściej dąży się do odzyskania takich przestrzeni do spotkań, nawiązywania kontaktów społecznych, tworzenia „miasta dla ludzi” (Gehl 2013). Jak wskazuje Stangel (2013), ulice miejskie powinny nie tylko umożliwiać płynny ruch samochodowy, ale także być przestrzeniami publicznymi, społecznymi, z małą architekturą, pierzejami, ścieżkami rowerowymi. Stanowią wtedy element szerzej rozumianej zrównoważonej struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta.

Miasta podejmują różne strategie na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centrum: budowę obwodnic, przesunięcie ruchu na jedną stronę placu, tworzenie przestrzeni współdzielonych, zmniejszenie natężenia ruchu samochodów o większym tonażu i ich parkowania, a także przeznaczenie ulic wyłącznie dla pieszych w miejscu największego zagęszczenia usług. Takie działania przeprowadza się, przekształcając niektóre z ulic i placów miejskich, wypierając z nich ruch kołowy, wprowadzając opłaty postojowe i ograniczając liczbę miejsc parkingowych do minimum (Chmielewski 2010). Przeprowadzane są także rewitalizacje rynków i placów, aby oddać je mieszkańcom. Niestety wiele z takich działań kończy się zabiegami porządkującymi i estetyzującymi, a nie stworzeniem miejsc dla mieszkańców.

Celem pracy jest analiza problemów związanych z odzyskaniem przestrzeni publicznej rynku w Grybowie oraz przedstawienie koncepcji zagospodarowania tego miejsca, zmniejszenia, a w przyszłości wyeliminowania ruchu tranzytowego. Opracowanie może się stać podstawą podjęcia kolejnych partycypacji społecznych związanych z budową obwodnicy miasta, ale też przywrócenia przestrzeni publicznej

mieszkańcom i turystom, którzy obecnie przez ich niewłaściwe zagospodarowanie czują się intruzami.

MATERIAŁ I METODY

Badania prowadzono w latach 2016–2017, dotyczyły rynku w Grybowie oraz jego najbliższej okolicy.

Miasto założył w 1340 r. Kazimierz Wielki. Usytuowano je na południowych stokach opadających w kierunku rzeki Biała, na pograniczu Pogórza Rożnowskiego i Beskidu Niskiego. Na tę lokalizację miało wpływ krzyżowanie się tutaj licznych dróg i traktów handlowych (m.in. szlaku na Węgry) (Krupiński 1995, Ziemia grybowska 2010). Miejscowość położona jest 20,75 km od Nowego Sącza i 115 km od Krakowa w województwie małopolskim. Przez miasteczko przebiega droga krajowa nr 28. Liczy ono 6074 mieszkańców (GUS stan na 31.12.2016). W centrum zlokalizowany jest rynek o powierzchni 60 arów, kształtem zbliżony do prostokąta. Plac ten opada zgodnie z pochyłością terenu w kierunku wschodnim. Podzielony jest przez wspomnianą drogę na dwie części: północną, o długości 140 m i szerokości 20 m, oraz południową, której długość wynosi 95 m, a szerokość 26 m.

Wykonano analizy: historyczną, funkcjonalną, kompozycyjną, komunikacyjną, zieleni i obiektów małej architektury (Adamiec i Trzaskowska 2015). Przeanalizowano akty prawa miejscowego oraz działania podejmowane przez władze miasta mające na celu zaradzenie problemowi dominacji transportowej na obszarze śródmiejskim. Przeprowadzono również wywiad swobodny celowy z pracownikami Miejskiego Domu Kultury w Grybowie, którzy zajmują się animacją imprez odbywających się na rynku. Zaproponowano rozwiązania pozwalające na przywrócenie przestrzeni publicznej mieszkańcom, prezentację, jakie korzyści mogłoby to przynieść i wskazano etapy procesu przywracania przestrzeni publicznej w centrum Grybowa.

WYNIKI

Pod względem technicznym grybowski rynek jest w bardzo dobrym stanie. W 2012 r. zakończono kompleksową renowację rynku z wykonaniem kanalizacji burzowej, która w znacznym stopniu podniosła standard tej przestrzeni pod względem materialnym. W części północno-wschodniej umiejscowiono fontannę, postawiono wokół ławki i posadzono krzewy. Przeniesiono na sąsiednią ulicę przystanek autobusowy. Jednak nadal jest ona zdominowana przez ruch kołowy, piesi poruszają się po chodnikach zlokalizowanych przy fasadach budynków lub po płycie rynku, aby dotrzeć do zaparkowanych samochodów. Na co dzień plac ten pełni głównie funkcję parkingową. W inny sposób udostępniany jest tylko w wybranych okresach: od grudnia do stycznia (święta Bożego Narodzenia: szopka, orszak Trzech Króli, kwestowanie WOŚP), 11 listopada, 15 sierpnia i 3 maja (msza, a później uroczysty przemarsz przez rynek). Pozostałe imprezy masowe, np. Sylwester czy festyny, odbywają się w parku z powodu przebiegu przez rynek grybowski ruchliwej drogi (dane uzyskane z rozmowy, Miejski Dom Kultury w Grybowie). Najbardziej cenionym miejscem w Grybowie jest jednak zrekonstruowany średniowieczny gród „Stara Baśń”.

Z przeprowadzonej analizy historycznej wynika, że przestrzeń ta w przeszłości funkcjonowała w sposób umożliwiający kontakty społeczne, spotkania. W zgodzie z panującą w XIV w. średniowieczną regułą formowania nowo lokowanych miast, centrum struktury przestrzennej Grybowa stanowił rynek. Wyznaczono go na osi głównej trasy miasta. Mieszkańcy ówczesnej osady otrzymali liczne przywileje. W każdą sobotę był dzień targowy, ustanowiono zwolnienie z czynszów i opłat na 15 lat dla kupców. Na rynku i w najbliższym jego sąsiedztwie umiejscowiono najważniejsze budynki miejskie: ratusz, kościół, komorę celną, stoiska handlowe, siedzibę starostów grybowskich oraz dwór właścicieli miejscowych włości. Rynek Grybowa był i nadal jest węzłem układu komunikacyjnego miasta. Wynika to z faktu, iż na nim krzyżowały się ulice miejskie oraz trakty handlowe. Ze względu na uciążliwości związane

z funkcjonowaniem placu targowego na rynku w roku 1888 wyznaczono nową targowicę w innym miejscu (Krupiński 1995).

Obecnie również na rynku zlokalizowane są ważne urzędy i instytucje publiczne, m.in. siedziba Zakładu Opiekuńczo-Leczniczego Caritas. Wokół rynku dominują sklepy i punkty usługowe (zegarmistrz, kwiaciarnia), w pierzejach zlokalizowane są dwie restauracje, lodziarnia i hotel. Nie brakuje obiektów związanych ze służbą zdrowia, w części południowego kwartału usytuowana jest przychodnia, a w pierzei przyrynkowej apteka. Po północnej stronie rynku, w środkowej części pierzei zlokalizowany jest budynek szkoły, nie jest to jedyny obiekt związany z oświatą i kształceniem w mieście, w niedużej odległości od centrum znajdują się inne szkoły oraz ośrodek szkoleniowo-wypoczynkowy Politechniki Warszawskiej. Na grybowskim rynku można zauważyć zmienny rytm życia w poszczególnych porach dnia. Największe ożywienie panuje od rana do południa. W tym czasie mieszkańcy i przejezdni korzystają z usług, załatwiają sprawy w urzędach. Po południu ruch maleje. Inaczej ta przestrzeń funkcjonuje w niedziele oraz święta, kiedy przed nabożeństwami i po nich panuje wzmożony ruch. Dodatkowo, w lecie plac ożywa przez obecność studentów odbywających w miejscowości i okolicy praktyki wakacyjne oraz zajęcia terenowe.

Pod względem kompozycyjnym na rynku Grybowa dominantę stanowi budynek kościoła (rys. 1). Oś kompozycyjna zgodnie z przebiegiem ciągu komunikacyjnego również prowadzi na wieżę kościelną, która stanowi jej pionowe przedłużenie, kierując tym samym wzrok obserwatora ku górze. Mimo iż rynek ograniczony jest zwartą zabudową pierzejową, można wskazać otwarcia widokowe usytuowane w miejscach wlotów ulic.

Wyposażenie rynku w elementy małej architektury jest dość ubogie (rys. 2). Znajduje się tam tylko dziewięć ławek zlokalizowanych w pobliżu fontanny-pomnika. Na rynku umieszczonych jest dziesięć lamp ulicznych, które formą nawiązują do historycznego charakteru miejsca. Pozostałe latarnie, położone wzdłuż drogi krajowej, są lampami drogowymi na wysokich słupach. Śmietniki



Rys. 1. Analiza kompozycyjna
 Źródło: opracowanie własne (2016)
 Fig. 1. Compositional analysis
 Source: prepared by the authors (2016)



Rys. 2. Analiza zieleni i obiektów małej architektury

Źródło: opracowanie własne (2016)

Fig. 2. Analysis of greenery and small architecture objects

Source: prepared by the authors (2016)

zlokalizowane są w bliskim sąsiedztwie latarni wzdłuż głównych pierzei. Na płycie rynku występuje zieleni urządzona: to nasadzenia komponowane w postaci ozdobnego żywopłotu z cisu przy fontannie oraz rabata z okrywowych krzewów liściastych i iglastych. Na placu wzdłuż pierzei północnej rosną małe drzewa o kulistym pokroju (klon zwyczajny 'Globosa'). Poza tymi formami zieleni na rynku znajdują się donice obsadzone bylinami i zimozielonymi krzewami (np. bukszpanem zimozielonym). Zieleni występuje również wokół kościoła i dworu. Zieleni nieurządzona porasta natomiast skarpę miejską.

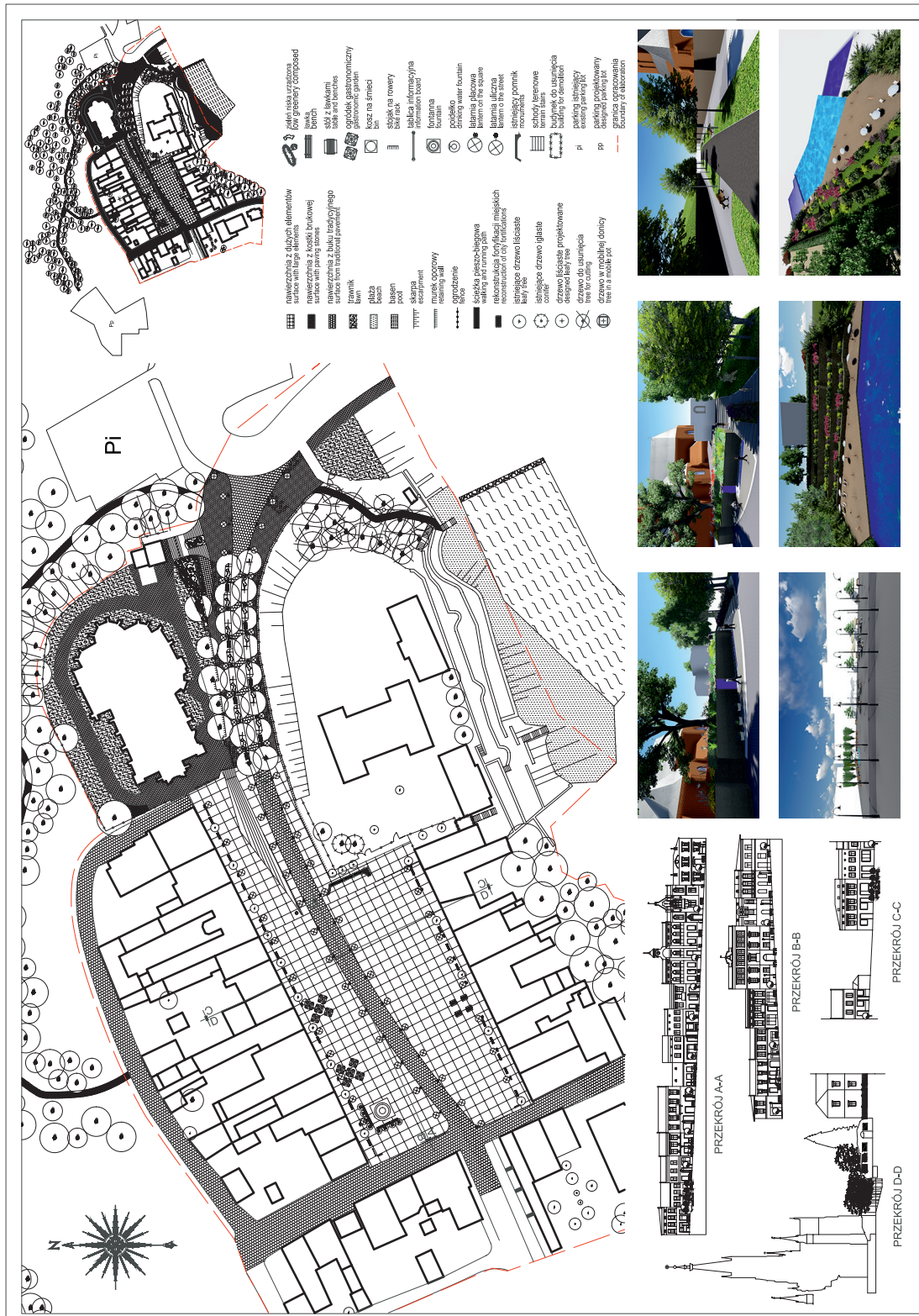
System komunikacji drogowej zdominowany jest przez drogę krajową nr 28 prowadzącą zarówno lokalny, jak i tranzytowy ruch samochodowy. Z danych opublikowanych przez Krajową Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad dotyczących natężenia ruchu na drogach krajowych w 2015 r. wynika, że na odcinku drogi krajowej nr 28 Nowy Sącz – Grybów średni dobowy ruch roczny wynosił 7283 pojazdów na dobę. Na ruch ten składały się 5743 samochody osobowe, 835 lekkich samochodów ciężarowych, 535 samochodów ciężarowych oraz innych pojazdów silnikowych (Generalny pomiar ruchu 2015). Z przeprowadzonych badań terenowych wynika, że na płycie rynku w godzinach szczytu zaparkowanych jest ok. 90 samochodów, które rotacyjnie się zmieniają. Komunikacja piesza odbywa się chodnikami poprowadzonymi przy ciągach komunikacyjnych i głównych pierzejach rynku. Przestrzeń rynku jest wykorzystywana w sposób chaotyczny, korzystają z niej zarówno parkujące samochody, jak i przechodnie.

Na wniosek władz samorządowych sporządzono dokumentację i opracowania techniczne określające możliwości przebiegu obwodnicy. Przeprowadzono partycypacje społeczne i przedstawiono propozycje przebiegu obwodnicy. Mieszkańcy jednak nie wyrazili zgody na żaden z trzech proponowanych wariantów budowy, dopuszczają jednak możliwość dyskusji nad nowymi propozycjami (Duda 2016). Odrzucenie wszystkich proponowanych wariantów przebiegu obwodnicy wydaje się niezrozumiałe. Mieszkańcy swój wybór tłumaczą obawą przed wyburzeniami

budynków mieszkalnych. Należy jednak podkreślić, że nie przedstawiono propozycji ewentualnych zmian na placu, tak aby stworzyć tam dobrze funkcjonującą przestrzeń dla mieszkańców. W ocenie autorów pracy skupiono się na nowej drodze, nie wspominając, jakie korzyści mogą wynikać z przywrócenia tej przestrzeni jako miejsca do wypoczynku czy spotkań. Tym bardziej, że przeprowadzone prace rewitalizacyjne wykonane w 2012 r. skupiły się na infrastrukturze podziemnej i nawierzchni placu, nie sprawiając, że mieszkańcy odzyskali swój rynek.

Przywrócenie analizowanej przestrzeni publicznej, którą stanowi rynek, mieszkańcom Grybowa, jest możliwe tylko wtedy, w przekonaniu autorów artykułu, gdy ta przestrzeń zostanie dla nich stworzona, należy też przekonać ich na nowo do tego, aby chcieli z niej korzystać. Zadania określone w koncepcji są długofalowe. Warto pamiętać, aby nie działać przeciw mieszkańcom, że należy na początku umożliwić ludziom korzystanie z tej przestrzeni i nauczyć ich tego. Wskazana jest partycypacja, prowadzenie spotkań, edukacji, kształtowanie postaw prośrodowiskowych, a także budowanie tożsamości i stworzenie możliwości wypoczynku również w najbliższej okolicy.

Odzyskiwanie przestrzeni publicznej powinno przebiegać w etapach, należy zachęcić mieszkańców do jej użytkowania, a nie tylko skoncentrować się na tworzeniu alternatywnej przestrzeni dla transportu. Nowo wyremontowana przestrzeń, tak jak obecnie, wcale nie będzie przyciągać mieszkańców, jeżeli nie będzie miała im nic do zaoferowania. Zmiana układu komunikacyjnego, wyparcie z obszaru rynku miejsc parkingowych i przyszła budowa obwodnicy mogłaby być przeprowadzona po uprzedniej częściowej modernizacji rynku. Na pierwszym etapie ruch samochodowy pozostałby na swoim miejscu. Częściowo na rynku, najbliższej kościoła i ratusza, ograniczone byłyby powierzchnie parkingu poprzez postawienie donic z roślinami i ławek (z wykorzystaniem najtańszych materiałów, aby nie podwyższać kosztów prowadzonej modernizacji). Mogą to być parklety, które z czasem byłyby przenoszone w inne miejsca na rynku. Ma to na celu przekonanie mieszkańców, że odzyskane



Rys. 3. Projekt przekształceń centralnej części miasta Grybów
Źródło: opracowanie własne (2016)
Fig. 3. Project of transformations of the central part of the city Grybów
Source: prepared by the authors (2016)

powierzchnie są godne uwagi. W tym czasie z płyty rynku byłyby eliminowane miejsca parkingowe, co zgodne jest z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i planem miejscowym. Należy przeznaczyć do parkowania istniejące 50 miejsc postojowych zlokalizowanych na placu za kościołem oraz dodatkowe usytuowane w północno-wschodniej części obszaru przyrynkowego, w odległości 120 m od płyty rynku, tj. ok. 1 min pieszego dojścia. Obecnie obszar ten stanowi niezagospodarowaną przestrzeń otoczoną rzędem blaszanych garaży w sąsiedztwie myjni samochodowej. Po zakończeniu budowy nowego parkingu warto podnieść opłaty za parkowanie na rynku do 5 zł/h, aby zniechęcić mieszkańców do korzystania z niego. Dochód z tego tytułu przeznaczony mógłby być na pokrycie wydatków związanych z modernizacją rynku. Kolejnym działaniem powinna być aktywizacja tego miejsca. W koncepcji założono wprowadzenie ogródków gastronomicznych w bliskim sąsiedztwie istniejących restauracji oraz stołów z ławkami przed budynkiem szkoły, a także wystawienie ławek przy innych obiektach usługowych dla tych, którzy załatwiają tam sprawy. Stosunkowo mało zmian i wyburzeń (jedna komórka) należy przeprowadzić, aby udostępnić tereny położone w sąsiedztwie rynku umożliwiające dojście do rzeki Białej. Naturalna skarpa porośnięta drzewami i krzewami po uporządkowaniu mogłaby stać się miejscem rekreacji i zachęcić mieszkańców do czynnego wypoczynku. Dla zwiększenia atrakcyjności terenu proponuje się wprowadzenie odcinkowego spiętrzenia wody w rzece, z pogłębieniem jej dna. Dolna część skarpy wyprofilowana w odpowiedni sposób mogłaby pełnić funkcję plaży nadrzecznej. Niezależnie proponowana jest ścieżka pieszo-biegowa ku rzece przez wschodnią część skarpy od strony przykościelnego parkingu i początku deptaka. Przebiegające stopniowo zmiany oraz wyeliminowanie miejsc parkingowych z rynku powinny stać się płaszczyzną do ponowienia rozmów o budowie obwodnicy i eliminacji ruchu kołowego z rynku. Po wybudowaniu obwodnicy mógłby nastąpić kolejny etap zmian mający na celu zmianę układu funkcjonalno-przestrzennego opisywanego obszaru.

Teren rynku oraz pozostałości drogi krajowej mogłyby pełnić funkcję przestrzeni ruchu pieszego. Wyeliminowanie z nich ruchu samochodowego daje możliwości stworzenia alei, która pełniłaby także funkcję rekreacyjną. Pod względem funkcjonalnym zaproponowano podzielenie rynku na dwie części, północną pełniącą funkcje wypoczynkowe i południową będącą obszarem bardziej reprezentacyjnym (rys. 3). Taki podział związany jest nie tylko z umiejscowieniem istniejącego pomnika, ale także z nasłonecznieniem.

DYSKUSJA

Na znaczenie kompozycyjne rynków niegdyś i problem ich niszczenia – zmniejszenia estetyki poprzez organizowanie miejsc parkingowych na ich obszarze – zwraca uwagę Jastrząb (2002). Parkingi nie tylko blokują swobodny dostęp do budynków, zmniejszają też liczbę terenów przeznaczonych na rekreację. Sagan (2000) podkreśla, że przestrzeń z parkingiem pośrodku jest nieatrakcyjna, nie sprzyja społecznej integracji, tworzeniu kontaktów społecznych. Przestrzenie parkingowe stymulują anonimowość zachowań, zamykają ludzi w najwęższych kręgach rodziny. Po dostosowywaniu miast do potrzeb transportu kołowego nie powinno się zapomnieć o ludzkiej skali proponowanych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych. Zwłaszcza w przypadku przestrzeni publicznych małych miasteczek trzeba zwrócić szczególną uwagę na formowanie detali i akcentów, obiektów małej architektury, stosowane materiały oraz standard rozwiązań. Zaleca się wyeliminowanie ruchu tranzytowego na rzecz ruchu uspokojonego z dominacją aktywności pieszych (Jastrząb 2002). Szczególnie powinno nam zależeć na miejscach, gdzie jest to historyczny układ lokacyjny z rynkiem usytuowanym w centrum i nie ma znaczących przekształceń, ale nastąpiła zmiana form oferowanych usług czy wypoczynku, a mimo wszystko obszar stanowi czynnik integrujący i gwarantujący najkorzystniejszy dostęp do ważnych ofert danej jednostki osadniczej (Chądzynska 2012).

Z kolei autorzy „Poradnika. Organizacja przestrzeni ulic...” (2013), w którym zawarto wiele

informacji na temat sposobów kreowania ulic miejskich w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju w procesie kształtowania ulic śródmiejskich, podkreślają, że nie należy wprowadzać równowagi pomiędzy poszczególnymi użytkownikami ulic. Znacząco to, że zaleca się wprowadzenie grupy uprzywilejowanej, którą są piesi, pasażerowie transportu publicznego i rowerzyści. Kształtowanie ulic miejskich powinno zachęcać do aktywności pieszej i rowerowej. W wykształceniu takich tendencji wśród mieszkańców miasta może pomóc budowanie tożsamości lokalnej i wzmocnienie więzi społecznych. Takie założenia od wielu lat propaguje Gehl (2013), który w przebudowie i rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych doradza kształtowanie przestrzeni przyjaznych dla mieszkańców.

Należy, jak wskazuje Czarnecki (2003), mieć na uwadze fakt, że w małych miasteczkach centrum miejskie, niekiedy otoczone obszarami peryferyjnymi, pełni odmienne funkcje niż centra dużych miast, dlatego od zawsze było wielofunkcyjne. Pełni różnorodne role, od reprezentacyjnej, poprzez gospodarcze do miejsc spotkań – centrum życia społecznego miasta. Wśród nich można wymienić funkcje: centrum usługowego (bliskość sklepów i usług), administracyjne (siedziba władz), sakralne (bliskość kościoła), reprezentacyjne (wydarzenia, uroczystości), społeczne (kontakty mieszkańców), komunikacyjne, parkingowe. Cechą charakterystyczną placów w małych miejscowościach jest zmienność, jedna z opisanych funkcji jest dominująca, ale wszystkie są dopuszczalne i mogą występować okresowo. Jak podkreśla Litwińska (2012), ma to nadrzędne znaczenie dla tożsamości miasta.

Wprowadzając modernizację i rewitalizację przestrzeni publicznych – rynków w miejscowościach z ruchem kołowym występującym w tych miejscach, warto uwzględnić popularną obecnie formę *shared space*, czyli przestrzeń współdzieloną. Idea ta ma na celu uspokojenie ruchu drogowego, a także poprawę bezpieczeństwa. Stanowi próbę wypracowania kompromisu między użytkownikami samochodów a pieszymi i rowerzystami. Myśl ta narodziła się ponad pięćdziesiąt lat temu jako koncepcja *woonerf* i znalazła

pierwsze zastosowanie w miastach holenderskich. Obecnie przeżywa swój renesans i stosowana jest nie tylko w centrach miast czy w obszarach zabytkowych, ale także na terenach nowo powstałej zabudowy mieszkaniowej (Młyńczak i in. 2015). Zmiany mogą odbywać się etapowo, na co wskazują Sadik-Khan i Solimonow (2017), którzy działania na próbę – testowanie zmian, prowadzili w Nowym Jorku. Wszystko po to, aby pokazać mieszkańcom, jak proponowane inicjatywy przyniosą im zyski i udogodnienia. Modernizacje zwykle początkowo wykonywane są małym kosztem. Wykorzystywano tanie farby do pomalowania parkingów przekształcanych na place i pasy jezdni przeznaczone dla pieszych. Stosowano tanie meble, co pozwalało na natychmiastowe rozpoczęcie zmian. Wskazują przy tym, że zamiast długo szukać jednogłośnego porozumienia najlepiej szybko działać i wprowadzać zmiany. Gzell (2002) co prawda podkreśla, iż w zarządzaniu przestrzenią miast powinna pojawiać się partycypacja społeczna i takie też działania prowadzono w Grybowie, zabrakło tam jednak holistycznego widzenia zagadnienia i koncepcji rozwoju jakościowego przestrzeni publicznych miasta. Za szczególnie ważne uznaje się jednak utrzymanie odpowiedniego poziomu aktywności w przestrzeni publicznej dającego poczucie bezpieczeństwa – także w ramach animowania i „reżyserii” przestrzeni. Ważne są kwestie dające mieszkańcom pozytywne wrażenia, które Gehl (2013) nazywa wprost radością i szczęściem, tj. możliwość rekreacji i interakcji, aktywność w różnych porach dnia i roku, odpowiednia skala, możliwość cieszenia się klimatem, a także jasność, estetyka i pozytywne wrażenia zmysłowe. Do tego zestawienia można dodać aspekt budowania tożsamości miejsca, nawiązania do lokalnego dziedzictwa, ducha miejsca, możliwości wyrażania w formach zagospodarowania przestrzennego treści narracyjnych, edukacyjnych (np. elementy wystroju artystycznego, ekspozycje plenerowe, mapy czy kalendaria umieszczone w nawierzchni placów) (Stangel 2013). Bojarowicz (2015) dodatkowo zwraca uwagę na rolę zieleni w rewitalizowanych przestrzeniach, która pełni zarówno rolę kompozycyjną, jak i funkcjonalną, co ważne jest w małych miastach, gdyż spektakularne

założenia kompozycyjne czy efektowne budynki nie odgrywają głównej roli. Największe znaczenie ma jakość i charakter całości krajobrazu obserwowanego przez spacerujących mieszkańców. Tutaj każdy element niosący pozytywny przekaz i tworzący klimat zyskuje znaczenie, a zieleń świetnie buduje charakter takich miejsc. Oprócz walorów estetycznych ma ona znaczenie symboliczne, zwiększa potencjał miejsca jako przestrzeni publicznej, skłania do korzystania z tych miejsc, a właśnie obecność ich jest elementem przyciągającym innych mieszkańców. Równie ważna jest woda w postaci fontann, które w opisywanych przez autorkę przestrzeniach są najczęściej punktem spotkań. Bojarowicz (2015) również, podobnie jak Trzaskowska i Januszczyk (2016), wskazuje jednak na niepokojącą tendencję do unifikacji stosowanej zieleni czy elementów małej architektury krajobrazu.

Na korzyści wynikające z podejmowania działań mających na celu wykluczenie ruchu kołowego z przestrzeni centralnych małych miast zwraca uwagę Gawryluk (2012). Opisuje działania podejmowane w Ostrowi Mazowieckiej, Zambrowie i w Grajewie. W Ostrowi Mazowieckiej obwodnicę wybudowano w latach 2001–2003. W projekcie założono uporządkowanie oraz stworzenie powiązania przestrzennego i funkcjonalnego ze skwerem znajdującym się w bliskim sąsiedztwie placu. Celem było wykreowanie miejsca o charakterze reprezentacyjnym. Zmienić się miała także organizacja ruchu. Ważnym elementem koncepcji była zieleń, którą uporządkowano i uformowano. Zakładano także modernizację i uzupełnienie zabudowy przyrynkowej oraz wprowadzenie funkcji o charakterze publicznym. Wykonano pomnik i uformowano zieleń. Już w trakcie prac, jak podaje autorka, zauważalna była ich celowość i konieczność. Dzięki budowie obwodnicy centrum Ostrowi Mazowieckiej stało się spokojniejsze, bardziej przyjazne mieszkańcom. Autorka wspomina także o Zambrowie i Grajewie, jako o ośrodkach, które mają szansę na „odzyskanie” rynków w sensie urbanistycznym. Należy jednak wspomnieć o niebezpieczeństwie, które stwarza wyprowadzenie ruchu kołowego z centrum i budowa obwodnicy, mogą się one przyczynić do marginalizacji małych miejscowości. Podejmowane

działania muszą więc być wcześniej przeanalizowane pod kątem korzyści i strat.

W rozważaniach dotyczących modernizacji przestrzeni w małych miastach warto mieć na uwadze, że będzie wzrastać zainteresowanie nimi jako miejscami zamieszkania. Paszkowski (2014) wskazuje, że wyraźnie zmieniają się tendencje, dziś występuje coraz częściej migracja nie z małych ośrodków do dużych, ale też w odwrotnym kierunku. Duże miasta nie mają już tak oczywistej przewagi w oferowanych standardach życiowych (oferta pracy i dobre warunki zamieszkania) w porównaniu z małymi miastami. Małe ośrodki dzięki coraz lepszym możliwościom komunikacyjnym, infrastrukturze telekomunikacyjnej, Internetowi i wyrównaniu poziomu życia mogą stać się alternatywą przy wyborze miejsca zamieszkania i pracy. Paszkowski (2014) zwraca uwagę na potencjał takich miast wynikający zarówno z historii, zasobów dziedzictwa kultury materialnej, jak i wartości dziedzictwa (które są znakiem rozpoznawczym, pozwalają na identyfikację miejsca w dobie powszechnej globalizacji i homogenizacji przestrzeni zurbanizowanej) oraz wartości lokalnych. Jednocześnie takie miasta są zagrożone przez współczesne zmiany cywilizacyjne (powielanie pewnych – często obcych – wzorców z jednoczesnym zaniechaniem kontynuacji form tradycyjnego zamieszkania). „Miejskość” zawarta w przestrzeni i obyczajowość małych miast w wielu z nich zanika na skutek pauperyzacji i pejoratywnego rozumienia „zwieśniczenia” społeczności małych miast. Proces wynika ze zmian ustrojowych. Istnieje szansa na rozwój tych miejsc wraz z przyjęciem roli kreującej wzorce zachowań przez kolejne pokolenia mieszkańców małych miast lub osób powracających po okresie edukacji z dużych aglomeracji i emigracji zarobkowej. Warunkiem do kreowania w małych miastach pozytywnych społecznych wzorców „miejskości” oraz świadomości ochrony zasobów wartości lokalnych i środowiskowych jest działalność edukacyjna w tym zakresie. Drugim ważnym komponentem wartości są zasoby naturalne: woda, zieleń, powietrze, gleby. Ochrona ich przed zanieczyszczeniem i dewastacją powinna stanowić priorytet.

Kosiński (2000) wskazuje, że poziom życia mieszkańców małych miast w Europie Zachodniej nie ustępuje poziomowi życia w metropoliach. Zdarza się, że nacechowane jest ono wyższymi wartościami pod względem bezpieczeństwa i ekologii, zaś pojęcie prowincji ma charakter pozytywny, a nie negatywny jak u nas. Warto budować tzw. tradycję mieszczańską, to daje poczucie tożsamości i satysfakcji, a wykorzystanie atrakcyjności turystycznej sprzyja ożywieniu gospodarczemu i społecznemu. Przywołany autor wskazuje jednak na dużą rolę modernizacji i rewitalizacji przestrzeni publicznych w tych miejscowościach, ale prowadzonych z zachowaniem atutów swojskości, a nie uniformizacji.

PODSUMOWANIE

Degradacja małych miasteczek przez ruch kołowy w Polsce jest zjawiskiem powszechnie występującym. Główne drogi o dużym natężeniu ruchu, przebiegając przez centra małych ośrodków miejskich, a często-kroć przez samo „serce miasta”, którym jest rynek, przyczyniają się do utraty wartości tych przestrzeni. Deprecjacji ulegają nie tylko wartości historyczne, kulturowe, estetyczne czy funkcjonalne, ale także społeczne, z czym mamy do czynienia w Grybowie. Zarządzenie tego typu problemom stanowi próba wyprowadzenia ruchu kołowego ze ścisłego centrum małego miasta lub zabiegi mające na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania samochodów na przestrzeń miejską. Prowadzone są rewitalizacje czy modernizacje centrów miasteczek oraz odpowiednie kształtowanie ulic. W Grybowie przeprowadzona w 2012 r. rewitalizacja miała charakter czysto upiększający (przeprowadzono remont nawierzchni) i nie wpłynęła na poprawę funkcjonowania przestrzeni publicznej. W pracy zaproponowano koncepcję przywrócenia rynku mieszkańcom i wieloetapową rewitalizację, która mogłaby zakończyć się wyprowadzeniem ruchu tranzytowego poza miasto.

PIŚMIENNICTWO

- Adamiec, P., Trzaskowska, E. (2015). Rewitalizacja osiedlowych terenów zieleni – metody pracy na przykładzie lubelskiej spółdzielni mieszkaniowej (Revitalization of green areas at housing estates-working methods at Lublin cooperative housing as an example). Red. E., Trzaskowska, P., Adamiec. Wyd. KUL, Lublin, Lublin, ss. 133–150.
- Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny (Local Data Bank, Statistics Poland), stat.gov.pl, dostęp (access): 16.06.2017.
- Bojarowicz, A. (2015). Rola zieleni w kształtowaniu przestrzeni rewitalizowanych rynków miast regionu świętokrzyskiego, w: *Współczesne miasto jako środowisko życia człowieka zintegrowanego z przyrodą* (Role of greenery, in: *Sharpening the space of revitalized main town squares in Świętokrzyskie Region*). Red. S., Wehle-Strzelecka. Politechnika Świętokrzyska, Kielce, ss. 63–69.
- Chądzyńska, E. (2012). Przestrzeń publiczna małego miasta jako element struktury systemu miejskiego, w: *Przestrzeń publiczna małych miast* (Public space of small town as an element of city system structure, in: *Public space of small towns*). Red. K., Heffner, K., Marszał. Wyd. KPZK PAN, Warszawa, s. 68.
- Chmielewski, J.M. (2010). Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast (Theory of urban design and planning of towns). Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, ss. 270–271.
- Cycoń, A. (2016). Wizja nowego Rynku w Muszynie! (Vision of the new market in Muszyna!), www.muszyna.pl/pl/13641/151647/Wizja-nowego-Rynku-w-Muszynie.html, dostęp (access): 16.12.2016..
- Czarnecki, B. (2003). Plac rynkowy współczesnego małego miasta w Polsce na przykładzie Białostoczczyzny (Market square of a modern small town in Poland on the example of Białystok region), *WSFiZ, Białystok*, ss. 20–21, 155–157.
- Duda, J. (2016). Co dalej z obwodnicą Grybowa? Potrzebne inne warianty (What next with the Grybów beltway? Other options are needed). Regionalny Portal Informacyjny Grybów24.pl, grybow24.pl/2016/09/co-dalej-z-obwodnica-potrzebne-inne-warianty-tv/, dostęp (access): 25.11.2016.
- Fałek, A. (2016). Muszyna. Rynek zamiast parkingu (Muszyna. Market instead of parking), www.gazeta-krakowska.pl, dostęp (access): 25.11.2016.

- Gawryluk, D. (2012). Budowa obwodnic szansą na odzyskanie rynków przez małe miasta (Ostrów Mazowiecka, Zambrów, Grajewo) [There is a chance, that the building of ring roads could help small towns to recover of market squares (Ostow Mazowiecka, Zambrow, Grajewo)]. *Czasopismo Techniczne 3-A*, 205–209.
- Gehl, J. (2002). *Życie między budynkami (Life between buidings)*. Wyd. RAM, Kraków.
- Gehl, J. (2013). *Miasta dla ludzi (Cities for people)*. Wyd. RAM, Kraków.
- Generalny pomiar ruchu w 2015 roku. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w punktach pomiarowych w 2015 roku na drogach krajowych [Average daily annual traffic (SDRR) at measurement points in 2015 on national roads]. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015, dostęp (access): 22.12.2016.
- Kobylarczyk, J. (2012). Współczesna funkcja rynku historycznej przestrzeni publicznej w wybranych miastach (Contemporary function of the marketplace – historical public space of the selected cities). *Czasopismo Techniczne 7-A*, 68.
- Kosiński, W. (2000). Aktywizacja turystyczna małych miast. Aspekt architektoniczno-krajobrazowy (Tourism activation of small towns. In the field of landscape architecture). Politechnika Krakowska, Kraków.
- Krupiński, A.B. (1995). Przegląd dawnej architektury i dzieł plastyki Grybowa oraz okolicznych wsi, w: Grybów studia z dziejów miasta i regionu, tom III (Review of the ancient architecture and artistic works of Grybów and surrounding villages, in: Grybów study of the history of the city and the region, volume III). Red. D., Quirini-Popławska. Universitas, Kraków, s. 175.
- Litwińska, E. (2012). Czy można mówić o specyfice przestrzeni publicznych małego miasta?, w: *Przestrzeń publiczna małych miast (Is it possible to talk about the specificity of public spaces in a small town?, in: Public space of small towns)*. Red. K., Heffner, K., Marszał. Wyd. KPZK PAN, Warszawa, ss. 26–27.
- Młynczak, M., Zalewski, A., Lewandowski, K., Adamska, D., Matusiewicz, M., Olbińska, K. (2015). Transport zrównoważony. Jako czynnik tworzący przestrzeń miejską (Sustainable transport. As a factor creating urban space). Wyd. Texter, Warszawa, ss. 33–34.
- Paszkowski, Z. (2014). Przyszłość małych miast w Polsce z perspektywy Pomorza Zachodniego, w: *Rewitalizacja średniowiecznych małych miast Pomorza Zachodniego (The future of small towns in Poland from the perspective of Western Pomerania, in: Revitalization of medieval small towns of Western Pomerania)*. Red. Z., Paszkowski. Wyd. Hogben, Szczecin, ss. 9–20.
- Poradnik. Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich (Guide. Organizing street space in downtown areas). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (2013), Warszawa, ss. 8, 9.
- Sadik-Khan J., Solimonow S. (2017). *Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi (Fight for the streets. How to get the city back for people)*. Wyd. Wysoki Zamek, Kraków.
- Sagan, I. (2000). *Miasto scena konfliktów i współpracy: rozwój miast w świetle koncepcji reżimu miejskiego (City scene of conflicts and cooperation: urban development in the light of the concept of the urban regime)*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Stangel, M. (2013). *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju (Shaping contemporary urban areas in context of sustainable development)*. Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Staszewska, S., Graczyk, R. (2012). *Przestrzenie publiczne małych miast miejscem życia społecznego (spojrzenie urbanisty i architekta) – przykład Pobiedzisk, w: Przestrzeń publiczna małych miast [Public spaces of small cities a place of social life (the view of the urbanist and architect) – the example of Pobiedziska, in: Public space of small towns]*. Red. K., Heffner, T., Marszał. Wyd. KPZK PAN, Warszawa, s. 136.
- Trzaskowska E., Januszczak, W. (2016). *Zatrącanie tożsamości przestrzeni publicznych małych miast Lubelszczyzny, w: Tożsamość krajobrazu. O różnorodności współczesnego krajobrazu, t. 4 (Diminishing the identity of public spaces in small towns in the Lublin region, in: Landscape identity. About the diversity of contemporary landscape)*. Red. M., Kłopotowski, D., Gawryluk. Wyd. Politechnika Białostocka, Białystok, ss. 7–19.
- Uchwała nr XXII/111/99 Rady Miejskiej w Grybowie z 30 grudnia 1999 r. w sprawie: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Grybów.
- Uchwała nr XXXI/134/2005 Rady Miejskiej w Grybowie z 1 października 2015 r. w sprawie utworzenia

- na obszarze Miasta Grybów parkingów miejskich oraz ustalenia sposobu pobierania i stawek opłat za korzystanie z tych parkingów.
- Wizja nowego Rynku w Muszynie!, 9.06.2015, www.muszyna.pl/pl/13641/151647/Wizja_nowego_Rynku_w_Muszynie.html, dostęp (access): 16.12.2016.
- Wejchert, K., Adamczewska-Wejchert, H. (1986). *Małe miasta (Small towns)*. Wyd. Arkady, Warszawa, s. 22.
- Ziemia grybowska (The Grybów area). (2010). Wyd. Zespół P.U.W. „Roksana”, Krosno, ss. 10–12.

REVITALIZATION OF PUBLIC SPACES WITH TRANSIT MOVEMENT IN THE CENTER ON THE EXAMPLE OF GRYBÓW

ABSTRACT

Market is the most important place in the city, especially in a small town, where it performs representative, commercial and social role. Due to the fact that it is often the only public space in this places, that it's important to care aesthetic, historical and cultural values. Many markets of small Polish cities, also the market in Grybów does not fully exploit their values, performing mainly the transport and parking function. The problem stems from the route of a high traffic which runs through the center. Historically, the course of roads through town centers was a desirable phenomenon, as it contributed to the city's economic development. Currently, these roads are a barrier divisiving urban centers and lowering the rank and quality of public spaces. The market square in Grybów is crossed by the national road No. 28. There is a proposal to build a beltway, but it was not accepted by the residents. The work presents proposals of actions aimed at "recovering" the space for residents and encouraging them to stay in it, which in the future could contribute to the elimination of vehicular traffic from the center and completion of the revitalization process. Attention was paid to the problem of the destruction of public spaces by vehicular traffic, low interest of residents in the use of common spaces, which has been consolidated over the years when they were missing. The issues raised at work indicate that it is worth referring to Gehl's idea of "cities for people" also in small towns and it should constitute guidelines for local government authorities.

Key words: revitalization, public spaces, vehicular traffic, small towns, Grybów

