

V

Idź za pieszym

Przed Nowym Jorkiem był Broadway. Początkowo, w przedkolo-
nialnym holenderskim Nieuw Amsterdam, nosił nazwę *breede weg*.
Broadway był jedną z pierwszych dróg na wyspie w czasach, gdy na
Wall Street stała palisada broniąca miasto przed napadami Indian,
a Five Points nie było dzielnicą, lecz stawem na bagnach. Nowy
Amsterdam powstał na istniejących szlakach i dzięki nim. Nowa
osada przypominała średniowieczne europejskie miasto — budynki
były niskie i wąskie, uliczki zakrzywione. Drogi rozchodziły się na
wszystkie strony. Przez cały XVIII w. życie skupiało się w miniatu-
rowych wioskach. Dzisiejszy Broadway przebiegał wzdłuż szlaku
Wickquasgeck, wydeptanego przez Indian. To za ich sprawą Man-
hattan był od samego początku miastem piechurów.

Prawdopodobnie przebieg trasy Broadwayu podyktowany był wie-
loma praktycznymi czynnikami. Może stanowił najkrótsze połącze-
nie przedkoloonialnych osad, omijające wzniesienia, rzeki i bagna.
W pewnym sensie był pierwszą w historii Nowego Jorku wydeptaną
ścieżką, jakie powstają na trasach, którymi ludzie intuicyjnie chcą
się poruszać. Nowoczesna urbanistyka interesuje się takimi ścież-
kami, bo pokazują, jak ludzie w naturalny, spontaniczny sposób
korzystają z przestrzeni publicznych, często inaczej niż przewidy-
wał projekt tych przestrzeni. Takie ścieżki są praktyczne, prowadzą
prosto do celu, są widoczne. Jak ścieżki wydeptane na trawniku
w parku w miejscu, gdzie spacerowicze „ścinają” zakręt chodnika.



Ścieżka wydeptana w trawie przez tysiące stóp pokazuje, gdzie na Mosholu Parkway na Bronksie powinien powstać chodnik, przystanek i przejście dla pieszych. NYC DOT

Mogą pojawić się dopiero po jakimś czasie i mogą być efektem celowej kalkulacji, jak w wypadku śladów pozostawionych przez rowerzystów, którzy skracają sobie drogę przez park, żeby nie musieć wjeżdżać w trzy kolejne jednokierunkowe ulice.

Tego rodzaju ścieżki to podstawa nowego podejścia do projektowania miasta. Zamiast pytać, czemu ludzie nie stosują się do zasad i nie trzymają wytyczonych dróg, musimy się zastanowić, czemu zasady i wytyczone drogi nie dostosowują się do ludzi. Jeśli ulica wymusza na pieszych przekraczanie jezdni tylko na przejściach oddalonych od siebie o kilkaset metrów, to ludzie mogą się zdecydować na nielegalne i niebezpieczne przejście w miejscu niewyznaczonym, żeby dotrzeć do upatrzonego celu. Intuicyjne ścieżki to mapa możliwości. Podważają wizję ulic jako miejsca służącego ruchowi kołowemu oraz naruszają dogmat głoszący, że pieszych można chronić tylko wtedy, gdy się ich odizoluje od ulicy.

Kluczem do ożywienia całych ulic i miast, które te ulice tworzą, jest uznanie chodników za wartościową przestrzeń. Chodniki to nie są wyniesione „jezdnie” dla pieszych. To podwórko mieszkańców miasta, równie istotne co trawniki na przedmieściach. Nieważne, czy to chodniki na lokalnych osiedlach, czy pasaż handlowe jak Fordham Road na Bronksie, Nostrand Avenue na Brooklynie, Victory Boulevard na Staten Island, Flatbush Avenue na Brooklynie czy labirynt wąskich uliczek w Chinatown i Little Italy — te łączniki to scena dla nowojorczyków, miejska sieć, gdzie ludzie czują energię miasta i stają się jej częścią.

W miastach przyjaznych pieszym chodnik zachęca do chodzenia, bo stwarza przestrzeń na rzeczy, które po drodze można robić i zobaczyć. To mogą być sklepy, restauracje lub wybór usług na określonym terenie. Poprawia się komunikacja pomiędzy różnymi punktami i zanika potrzeba korzystania z auta do załatwienia poszczególnych spraw. Życie to nie tylko ruch. W Nowym Jorku praktykuje się szczególną formę miejskiej medytacji. Ludzie przysiadają na hydrantach, opierają się o latarnie, budynki, barierki. Codziennie wysyłają milczący, ale donośny sygnał — na ulicach i na chodnikach nie ma miejsca, żeby przystanąć i móc nic nie robić. A, paradoksalnie, to nicnierobienie jest jedną z sił, które napędzają miasta.

Przemieszczanie się pieszo jest jak skomplikowany język. W odróżnieniu od aut na ulicach piesi na chodniku mogą poruszać się w różnych kierunkach i zygakiem. Mimo to, chociaż ludzie codziennie odbywają miliardy wypraw na piechotę, bardzo rzadko się zderzają. Z zasady są w stanie chodzić z różną prędkością, zatrzymać się, skręcać i nie potrzebują do tego wyznaczonych pasów. Nie spowodują przy tym korka ani śmiertelnej kraksy. Wiedzą, jak czytać chodnik, a poza tym istnieją nieoficjalne, niewyrysowane linie, które ludzie rozumieją intuicyjnie.

Najbliżej budynku po lewej stronie ilustracji na stronie 113 znajduje się miejsce, gdzie można się zatrzymać przed wejściem do środka,



Manhattan, 51 ulica pomiędzy Szóstą a Siódmą Aleją. Codziennie setki pieszych przechodzą tu w niedozwolonym miejscu, żeby dostać się do pasażu widocznego po lewej, zamiast nadkładać kilkaset metrów do skrzyżowania. NYC/DOT



Poszliśmy śladami pieszych. W miejscu, gdzie ludzie przekraczali ulicę, zrobiliśmy nowe przejście pomiędzy Szóstą a Siódmą Aleją, które nazwaliśmy Aleją 6 i 1/2. Puściliśmy oko do Harry'ego Pottera, żeby pokazać, że z odrobiną farby i kilkoma donicami można osiągnąć magiczne efekty.



Chodnik to podwórko dla mieszkańców miasta i witryna lokalnych sklepów. Projektowanie, które poprawia doświadczenia pieszych podczas korzystania z ulicy, przyczynia się do wyższej jakości życia w dzielnicy i wspiera lokalny handel. NACTO/Podziękowania dla Island Press

żeby dokończyć rozmowę, poczekać na kogoś albo na taksówkę. Pośrodku jest przestrzeń do przemieszczania się. Optymalnie w dzielnicach mieszkalnych powinna mieć od 1,5 do 2 metrów szerokości, a w centrum i przy ulicach handlowych od 2,4 do 3,5 metra'. Obok pasa ruchu, po prawej przy krawężniku, znajduje się strefa z małą architekturą. To tam stoją parkometry, słupy, skrzynki na listy, latarnie. Dlatego to idealne miejsce dla innych miejskich mebli. Zazwyczaj nie myślimy o ławkach i donicach w kategoriach mebli, przynajmniej nie tak jak myślimy o fotelu lub donicze z fikusem, które ustawiamy w swoim salonie. Istnieje jednak coraz więcej elementów, które w tej strefie chodnika możemy znaleźć: stojaki na rowery, stacje wypożyczalni rowerów, stojaki na gazety i — jeśli mamy szczęście — dające cień drzewa.

Rozplanowaliśmy chodnik idealny, ale większość chodników w mieście nie prezentuje się równie dobrze. W takim razie jak osiągnąć zamierzone cele? Musimy poznać intuicyjne ścieżki, po których

poruszają się ludzie. W większości miast raczej nie projektujemy nowych ulic, ale korzystamy z istniejącej infrastruktury. Gdy pracowaliśmy w ratuszu z duńskim architektem i urbanistą Janem Gehlem (którego usługi zakontraktowałam po zapoznaniu się z rezultatami jego prac w Kopenhadze), przeprowadziliśmy szczegółowe badania, żeby zrozumieć, jak nowojorczyki korzystają z ulic. Zamiast rozkładać na jezdni gumowe rurki połączone do licznika, żeby sprawdzić przejeżdżające samochody, kilkudziesięciu wykwalifikowanych badaczy życia publicznego z zespołu Gehla rozeszło się po mieście. Obserwowali bacznie, jak piesi korzystają z przestrzeni w mieście. Ilu się zatrzymuje? Na jak długo przystają? Jak długie są ulice, które są tak zatłoczone, że przysparza to kłopotów lokalnemu biznesowi i transportowi? Ile budynków jest zamkniętych, zniszczonych lub nieatrakcyjnych?

Żeby zmierzyć jakość, a nie tylko fizyczne cechy przestrzeni publicznej, liczyli przechodniów w badanym obszarze co 10 minut, sprawdzali, jak długo ludzie przebywają w danej przestrzeni, i przyglądali się, czy przysiadają gdzieś, żeby zjeść drugie śniadanie lub poczytać gazetę. Zespół ocenił też stopień zatłoczenia chodników. Orientacyjną miarą okazało się dwanaście osób na minutę na metr szerokości chodnika² — przy tym natężeniu ruchu ludzie zaczęli szukać alternatywnej trasy lub wychodzili na jezdnię. Ekipa Gehla badała też przeszkody na chodniku. Prezentowała radykalnie odmienne podejście od dotychczasowego. Wykorzystywała obserwacje i jakościowe pomiary wykonane przez przeszkolonych obserwatorów, którzy skupiali się na charakterystyce interakcji ludzi z publiczną przestrzenią.

Badanie zostało przeprowadzone głównie na Broadwayu i na kilku z najbardziej ruchliwych ulic Nowego Jorku. Na Main Street w dzielnicy Flushing na Queensie pieszych jest dwa razy więcej niż kierowców i pasażerów samochodów, ale mają do dyspozycji jedną trzecią powierzchni ulicy³. Na przepelnionych chodnikach sytuację pogarszają stojaki na gazety, uliczni sprzedawcy i inne przeszkody,

które dzielą przestrzeń na pół i powodują „piesze korki”. Wąski chodnik spycha ludzi na jezdnię, gdzie blokują ruch samochodowy i spowalniają autobusy. Wiele mówiący był też brak dzieci i starszych osób na ulicach — te grupy stanowiły zaledwie 10 procent pieszych, chociaż stanowią 30 procent mieszkańców miasta⁴. To znak, że unikają przebywania na ulicy z obawy o swoje bezpieczeństwo.

Badania przeprowadzone przez Gehla rzuciły światło na brak równowagi panujący na naszych ulicach oraz na możliwości, jakie się w nich kryją. Naszym zadaniem było wymyślić, jak przywrócić równowagę i podnieść rangę pieszych oraz innych słabszych użytkowników ruchu na ulicach. Idąc po śladach ludzi i zarysowując szlaki, którymi poruszają się oni po ulicach, mogliśmy stworzyć projekt miasta, w jakim chcielibyśmy mieszkać w przyszłości. Ale ulice jutra można już dziś namalować farbą.

Tak, farbą.

Przekształcenie zapchanej autami ulicy w przyjazną, wspólną przestrzeń nie musi wymagać ciężkiego sprzętu, skomplikowanej przebudowy i milionów dolarów. Planiści potrafią przeorganizować ulicę, nie burząc przy tym ani jednego budynku, nie budując tunelu, tramwaju, kolejki miejskiej i węzłów autostradowych. Zmiany można przeprowadzić szybko, korzystając z prostych materiałów, jakimi dysponuje każde miasto, czyli ulic — których w Nowym Jorku jest ponad 9,5 tysiąca kilometrów — oraz narzędzi, które zarządy dróg miejskich mają w swoich magazynach lub do których mają dostęp.

Tak, mówię tu o farbie. O setkach tysięcy litrów farby. Zwykłej farby przemysłowej, farby termoplastycznej (polimer wgrzewany bezpośrednio w nawierzchnię) i modyfikowanej powłoki akrylowej. Farba ma magiczną zdolność komunikowania zasad organizacji ulicy za pośrednictwem koloru, faktury i geometrii. Dodajmy do tego inne typowe narzędzia, jakimi dysponują drogowcy, czyli betonowe bariery, plastikowe słupki, odblaski, i otrzymamy klocki, z których można budować innowacyjne przestrzenie publiczne.

Takiego myślenia nauczył mnie mój tata, Orhan Sadik-Khan. Był Tatarem, dorastał w Europie w czasie wojny. Studia odbył na Amerykańskim Uniwersytecie w Kairze, jako młody człowiek wyemigrował do Stanów Zjednoczonych, żeby kształcić się w Stanford Business School. Miał na mnie wyjątkowy wpływ — dowcipny, inteligentny, twórczy, prawdziwy człowiek sukcesu. Nigdy nie bał się podjąć nowego zadania. Mówił pięcioma językami, ale celował w jednym — w komunikacji z drugim człowiekiem. Do wyzwań podchodził z podniesionym czołem, co nie dziwi, gdy się weźmie pod uwagę burzliwe czasy jego dzieciństwa. To od niego dostałam najlepszą radę w moim życiu: rób kulki z błota, rzucaj o ścianę i zobacz, co się przyklei. Nie wszystko, czego spróbujesz, wypali. Ale trzeba sprawdzić, co działa, i próbować dalej.

Pierwszą próbę reorganizacji ulicy przeprowadziliśmy w malowniczej okolicy na Brooklynie, w tak zwanym DUMBO (to skrót od Down Under the Manhattan Bridge Overpass, czyli „Pod Wjazdem na Manhattan Bridge”). Spotkaliśmy się z przedstawicielami kupców, żeby omówić zmiany na ulicy pod mostem Manhattan Bridge. U podstawy jednego z łuków mostu przebiegała po skosie ulica, tworząc trójkątne, niewykorzystane przestrzenie. Wyglądało to podobnie jak na skrzyżowaniu, które przeanalizowaliśmy w rozdziale 4. Przy Pearl Street na takim niezagospodarowanym trójkącie parkowało kilkanaście samochodów. Miejsce mogłoby trafić na listę najbardziej malowniczych parkingów świata. Sam fakt, że urzędnicy do spraw transportu myśleli o zmianie, stanowił krok milowy. Nasz departament był wówczas postrzegany przede wszystkim jako zarząd do spraw znaków i świateł, a do gazet trafiał, tylko gdy wprowadziliśmy zmiany w organizacji ruchu, takie jak ograniczenia dla samochodów na niektórych ulicach w Midtown, żeby zmniejszyć korki w godzinach szczytu.

Latem 2007 r. rozpoczęliśmy wspólne prace z przedstawicielami dzielnicy i opracowaliśmy projekt przekształcenia miejsc



Plac przy Pearl Street, DUMBO, 2007 r. Jeden z pierwszych projektów reorganizacji przestrzeni przeprowadzonych przez DOT. Do realizacji potrzebne były tylko podstawowe narzędzia, jakie każdy zarząd dróg ma na stanie: farba i istniejąca przestrzeń uliczna. Nawet po latach ludziom patrzącym na te zdjęcia ciągle się wydaje, że to komputerowa wizualizacja – są zbyt żywe i atrakcyjne, żeby mogły być prawdziwe. NYC DOT — Ryan Russo

parkingowych w niewielki placzyk. Teren miał być wyrysowany farbą termoplastyczną, sygnalizującą samochodom, że nie mają na ten obszar wjazdu. Robiliśmy próby z farbami (jak z moimi pecynami błota) i w końcu zdecydowaliśmy się na epoksydowo-akrylową farbę w kolorze żywej zieleni, która imitowała trawnik. Barwa informowała przechodniów, że to miejsce przeznaczone dla nich. Pomalowany plac wyposażyliśmy w krzesła i stoliki, żeby nikt nie miał wątpliwości, czemu to miejsce służy. Na obrzeżach ustawiliśmy duże donice z drzewkami, wykorzystaliśmy też granitowe bloki, które zostały

nam po remoncie mostu. Te drobne udogodnienia zapewniały cię w lecie i sprawiały, że surowy asfalt stał się bardziej ludzki. Powstało bezpieczne miejsce do siedzenia, gdzie można było się zatrzymać i odpocząć. Wisienką na torcie był fakt, że lokalni przedsiębiorcy zgodzili się pokryć koszty utrzymania placu — sprzątania, zamiatania i chowania stolików i krzeseł co wieczór.

Kiedyś było to miejsce, gdzie się zostawiało samochód. Teraz to przestrzeń, gdzie się chce przebywać. Pracownicy okolicznych budynków zaczęli wynosić na zewnątrz drugie śniadanie i jadać przy stolikach pod parasolami, kawę i przekąski kupując w okolicznych kafejkach i food truckach. Transformacja dokonała się szybko — zajęła ledwie parę tygodni — a placyk błyskawicznie stał się elementem krajobrazu. Błotna kulka przykleiła się do ściany. Niestety mój tata zmarł kilka dni po otwarciu pierwszego skwerku. Dziś myślę o nim za każdym razem, gdy przechodzę obok któregoś z placów.

Pomysł sprawdził się w DUMBO, które jest enklawą, bo przez dzielnicę nie przebiega ruch tranzytowy. Nie było wiadomo, jak skwery się sprawdzą w innej okolicy, na przykład na rozległym skrzyżowaniu na Manhattanie. Szybko jednak dowiedliśmy, że eksperyment w DUMBO to nie był tylko łut szczęścia. Udało się nam powtórzyć sukces na zbiegu Dziewiątej Alei z 14 ulicą. Skomplikowane i zakorkowane skrzyżowanie stanowiło relikw z połowy XX w., kiedy to w tej okolicy dominowali rzeźnicy i stare zakłady przemysłowe. W 2007 r. dzielnica ożyła. Pojawiły się nowe biura, kompleks handlowy Chelsea Market oraz życie nocne. Pod kierunkiem komisarz do spraw planowania Amandy Burden trwały prace nad przeobrażeniem wyniesionej linii kolejowej w park High Line w okolicach Dziewiątej Alei. Wiadomo już było, że dzielnica ma zerwać z ponurą przeszłością i reputacją zagłębia narkotykowego, żeby zacząć przypominać położoną niedaleko elegancką Greenwich Village. Na Dziewiątej Alei zmieniliśmy kierunek ruchu — na odcinku pomiędzy 14 a 16 ulicą dwa z pasów, które wcześniej prowadziły na



Skrzyżowanie Dziewiątej Alei i 14 ulicy na granicy Chelsea i Meatpacking District. Po lewej widać pasy, które prowadziły na północ. Zmieniliśmy kierunek ruchu, dzięki temu na miejscu pasów prowadzących na południe zwolniła się wystarczająco duża przestrzeń, żeby stworzyć placyk utrzymywany przez dzielnicę. Projekt stał się kolejnym punktem w naszym portfolio i pokazał, jak dzięki inteligentnemu zarządzaniu ruchem można przeorganizować przestrzeń, nie blokując przy tym ruchu. Niedługo później w tym miejscu powstał sklep Apple, a firma Google przeprowadziła się w tę okolicę. NYC DOT — Ryan Russo

północ, zaczęły prowadzić na południe, do śródmieścia. W ten sposób na wysokości 14 ulicy środkowe trzy pasy w stronę południową przestały być potrzebne. Uzyskaliśmy trójkąt nowo powstałej przestrzeni, która nagle okazała się bardzo pożądana. Odgradziliśmy plac farbą termoplastyczną i żwirem. Co stało się z ruchem, który płynął dwoma pasami w północną stronę? Zadziałała sieć okolicznych ulic. Natężenie ruchu na Dziewiątej Alei było nieduże i równoległe ulice mogły bez problemu wchłonąć przejeżdżające tamtędy pojazdy. Samochody dostawcze musiały tylko odrobinę zmodyfikować trasę, żeby dotrzeć do celu.

Otwarcie skweru zostało opisane w stosunkowo nowym medium poświęconym transportowi i miejskim wiadomościom, czyli *Streetsblog*. To witryna, gdzie można znaleźć codzienne informacje dotyczące projektowania ulic. Jej autorzy mieli się wkrótce stać najważniejszymi i najlepiej zorientowanymi kronikarzami miejskiej rewolucji rozgrywającej się w Nowym Jorku. Opisywali sprawy, o których czytelnik nie dowiedziałby się z gazet ani ultraniszowych blogów skupionych na konfliktach. Pisali o szerokości pasów, zawiłościach taktowania świateł i organizacji pasów do skrzyżowania. Do spraw bezpieczeństwa podchodzili z wielką powagą. Bywali stronnicy, zarzucali urzędnikom, że blokują zmiany na ulicach, krytykowali argumentację przedstawianą przez reporterów i publicystów, jeśli uważali, że nie trzyma się kupy, rzucali światło na dyskusje, którym inne media nie poświęcały w ogóle uwagi.

W tym początkowym okresie *Streetsblog* pisał: „Jeśli nowe place na Willoughby Street i Pearl Street na Brooklynie mogą posłużyć za miernik, to istnieje gigantyczne zapotrzebowanie na tego rodzaju przestrzenie publiczne. To będzie prawdziwy hit w porze lunchu i wieczorami, nawet jeśli w pobliżu przebiega ruchliwa ulica”⁵. Po tym pierwszym komentarzu na łamach bloga, który obecnie ma zasięg ogólnokrajowy, miały się pojawić setki artykułów na temat naszych projektów.

Dzięki wsparciu ze strony organizacji sąsiedzkich oraz brakowi problemów z ruchem na skrzyżowaniu Dziewiątej Alei i 14 ulicy udało się uzyskać błyskawiczną akceptację dla zmian. Po reorganizacji przestrzeni nowa konfiguracja okazała się naturalna i nie było pola na krytykę. Jeśli ktoś był przywiązany do starego skrzyżowania, to szybko odrzucił sentymenty. Nowe oblicze ulicy mówiło samo za siebie i stało się katalizatorem zmian. Gdy tylko to zrozumieliśmy — wnioski były jasne i wyjątkowo przekonujące — mogliśmy umocnić naszą strategię. Zmiany trzeba przetestować, a nie czekać bez końca, aż coś wyniknie z przedłużających się procesów, których celem jest uniknięcie oporu za wszelką cenę. Strategia, procedury i narzędzia, jakie wykorzystaliśmy w DUMBO i na skrzyżowaniu Dziewiątej Alei i 14 ulicy, dostarczyły nam modelu procesów projektowania i komunikacji z mieszkańcami, który mieliśmy zastosować w setkach kolejnych projektów. Posłużył nam też za wprawkę przed największą metamorfozą — reorganizacją Broadwayu.

Problemy współczesnego Broadwayu zaczęły się w 1811 r., kiedy to planiści zaprojektowali dla miasta siatkę prostopadłych ulic, ale nie zmienili przebiegu tej jedynej przecinającej je pod kątem alei. Broadway biegnie na skos przez Manhattan, tworząc trzykierunkowe skrzyżowania w punktach, gdzie zbiega się z aleją i ulicą, krzyżującymi się pod kątem prostym. Na jego trasie powstały legendarne miejskie place, to znaczy Times Square, Herald Square, Madison Square i Union Square. Mniejszą sympatią niż place cieszą się trójkątne wąskie gardła, gdzie zbiegają się trzy strumienie ruchu. Te skrzyżowania to złożone łamigłówki transportowo-inżynierskie, zahaczające o problemy czasu i przestrzeni, które nawet astrofizyków mogą przyprawić o ból głowy.

Na prostych skrzyżowaniach sygnalizacja świetlna może działać w cyklu sześćdziesięcioszekundowym, po 30 sekund zielonego światła na jeden kierunek. A co się stanie, gdy dojdzie trzeci strumień samochodów? Każdy z trzech kierunków może dostać po zaledwie