

Miasta dla ludzi

8 października 2014

Dr Jacek Wesołowski jest architektem, absolwentem Politechniki Łódzkiej, gdzie od 1989 r. jest adiunktem w Zakładzie Historii Architektury i Konserwacji Zabytków tamtejszego Instytutu Architektury i Urbanistyki. Interesuje się problematyką rewitalizacji miast, dziejami transportu oraz miejską polityką transportową. Rozmawia z nim Barbara Bubula.

BARBARA BUBULA: Napisał Pan w swojej książce, że planowanie przestrzenne jest emanacją społecznej świadomości.

DR JACEK WESOŁOWSKI: Kiedy jedziemy przez Europę, gołym okiem widać, że są kraje, w których zabudowa i funkcje poszczególnych terenów są uporządkowane, zwarte, racjonalne. To kraje germańskie, od Skandynawii po Szwajcarię. I są kraje takie, jak Włochy. Gdy jedzie się pociągiem z Neapolu do Reggio, to ma się wrażenie, że cały czas wędrujemy wzdłuż jednego miasta-przedmieścia. Planowanie przestrzenne oznacza pewne ograniczenie wolności jednostki, aby społeczeństwo mogło korzystać z przestrzeni. Istnieją kraje, gdzie świadomie wykorzystuje się pewne elementy w świadomości społecznej, np. w krajach anglosaskich od XVIII w. ukształtował się krytyczny stosunek do miasta jako miejsca, w którym brakuje powietrza, jest ciasno, brudno i niezdrowo. I wykorzystano to, promując budownictwo niskiej intensywności, przedstawiane jako wyższy poziom cywilizacyjny. W świadomości Amerykanów domek z ogródkiem stał się więc ideałem, do którego się dążyło. Za to się dziś płaci, bo miasta amerykańskie zajęły ogromne przestrzenie. Ale była to kwestia wyboru tamtego społeczeństwa.

– Czyli nie uważa Pan miast amerykańskich za gorsze od np. niemieckich?

– Mój wzorzec idealnego miasta jest inny. Jeśli uznamy, że

względy estetyczne są ważne, to oczywiście amerykańskie są gorsze. Martwe śródmieścia, niezabudowane kwartały, ogromna skala, niesamowite dystanse do pokonania. Wolę Szwajcarię, która też nie jest krajem biednym, a ma piękne miasta. Są one ukształtowane w ludzkiej skali, nie ma tam ostrych antagonizmów społecznych, kontrastów, napięć. Bo nie można zapominać o tym, że z ukształtowania przestrzeni w danym kraju, zwłaszcza w miastach, można wnioskować o typie konfliktów społecznych na danym terenie.

– Istnieje więc sprzężenie zwrotne pomiędzy tym, jak wyglądają miasta i jak wygląda życie społeczne w danym kraju?

– Wygląd miast jest ściśle związany z kulturą danej społeczności. Od tej kultury zależy oblicze miast i odwrotnie, poziom tej kultury, jej kierunek rozwoju, zależy w dużym stopniu od wyglądu miast. Przy czym należy pamiętać, że nie ma to nic wspólnego z zamożnością. Jest oczywiste, że w Europie niezwykle znaczenie ma ochrona zabytków – nie tylko poszczególnych zabytkowych budynków, ale także przestrzeni, krajobrazu, poczucia ciągłości, tradycji. Europa jest mniej podatna na innowacje. Ale – co chyba najważniejsze – przestrzeń dostarcza mieszkańcom Europy atrybutów tożsamości, czują się wrośnięci w dany pejzaż, związani ze swoją rodzinną okolicą. Amerykanie ukształtowali kulturę, w której człowiek nie jest w ten sposób związany z konkretną przestrzenią, ich sposób życia charakteryzuje się dużą mobilnością.

– Polska dzisiaj wydaje się podążać za wzorcem amerykańskim, z dominacją samochodu w przestrzeni. Motoryzacja indywidualna stała się najważniejszym czynnikiem planowania przestrzennego. Opinia publiczna nie jest świadoma, do czego prowadzi chaos w planowaniu i podporządkowanie rozwoju miast samochodom.

– Też mam takie wrażenie. Większość architektów i urbanistów przede wszystkim zarabia na życie. Starają się schlebiać gustom wszystkich, zatem plany są nijakie, albo – co gorsza – podporządkowane ogólnym, szkodliwym wyobrażeniom o tym, co

jest dla danego terenu „korzystne”. Jeśli urzędnicy uznają, że zrobią biznes na działkach zabudowanych, to planuje się długi pas zabudowy komercyjnej po obu stronach drogi. Potrzeba naprawdę silnej osobowości i autorytetu urbanisty oraz świadomości tego, jak powinno wyglądać osiedle czy miasto, by przekonać lokalnych polityków do dobrego planu przestrzennego. Niestety, urbanistyka stała się w Polsce pustą procedurą biurokratyczną. Dopiero interwencje zewnętrzne, np. konserwatora zabytków pozwalają uratować niewktóre tereny przed chaosem lub niekontrolowaną zabudową.

– Konieczna jest zatem popularyzacja problematyki planowania przestrzennego wśród polskich obywateli, polskiej opinii publicznej.

– Wróciłbym do kwestii estetycznych. Jeśli większość stawianych w Polsce płotów to betonowe koszarne prefabrykaty w stylu „rokokowym”, to oznacza, że społeczeństwo nie ma wyrobionego podstawowego zmysłu estetycznego. Tu wyraźnie negatywnie odróżniamy się nie tylko od Niemców, ale i Czechów czy Słowaków. U nas każdy chce się wyróżniać i stąd estetyczna kakofonia. Nie ma zmysłu ochrony dobra społecznego, podporządkowania się pewnemu wzorcowi, umiaru, prostoty. Bierze się to z długich okresów braku państwowości w ostatnich 200 latach, co potwierdza pewnie tezę o kulturowym charakterze planowania przestrzennego.

– Przy takim stanie świadomości, presja indywidualnego transportu jest coraz dotkliwsza. Zachodzą nieodwracalne zmiany w kształcie urbanistycznym Warszawy, Krakowa, Łodzi.

– Wśród osób zamożnych kształtuje się obecnie nowy model życia miejskiego, zaczerpnięty z hollywoodzkich filmów. Presja używania samochodu jest bardzo duża – tak duża, że nie dopuszcza do głosu argumentów za interesem publicznym. Użytkownicy samochodów albo zatracili już świadomość, że miasto jest czymś wspólnym, a nie tylko zbiorem ulic dla ich prywatnego samochodu, albo tę świadomość od siebie odsuwają.

Rzeczywiście jest tak, że potrzeby transportowe stały się obecnie podstawowym czynnikiem kształtującym przestrzeń, zwłaszcza w miastach poprzemysłowych, takich jak Łódź. Niektórym marzy się na przykład modelowe centrum bez mieszkań. Tymczasem brak inwestowania w śródmieście, usuwanie się z niego lepiej sytuowanych mieszkańców, czyni z tego obszaru miejsce upadku społecznego i technicznego, kamienice zamieniają się w rudery, następuje erozja miasta. Z kolei te rudery wyburza się, już nawet nie dlatego, że poszerzane są ulice (na to na razie miasta nie stać), ale dla miejsc parkingowych. Śródmieście ulega erozji. Rośnie atrakcyjność obrzeży, a nawet komunistycznych blokowisk. Mamy więc klasyczny objaw znany z miast amerykańskich, tzw. urban sprawl, czyli rozpełzania się miasta. To, czym Łódź się różni, to tempo przemian, bo kierunek jest podobny: mamy już degradację śródmieścia, powszechną motoryzację, brak jeszcze tylko (i oby jak najdłużej) „domu dostępnego” dla większości. Poprawa w gospodarce może to „diabelskie koło” dezurbanizacji rozpędzić nieodwracalnie. Skoro prawie nikt nie chce zamieszkać w śródmieściu, to co z tego, że np. w Łodzi można by stworzyć świetne, oryginalne miejsca do zamieszkania w byłych fabrykach, których jest w centrum mnóstwo. Na razie zamiast tego wymyślono, by budować tam centra handlowe. Nie ma pomysłów, jak umiejętnie wtopić te tereny poprzemysłowe w tkankę miasta, zachowując ich walory, a miastu nie szkodząc. Błędna polityka polega na stwarzaniu inwestorom dogodnych warunków do inwestowania przede wszystkim na obrzeżach, nawet samo miasto jest od dawna jednym z takich budowlanych przedsiębiorców.

– A co z mieszkańcami centrów miast?

– Nie jesteśmy w stanie nigdzie tych ludzi z kamienic śródmiejskich przenieść, nie stać nas na to. Jeśli nastąpi erozja śródmieść, zawsze ktoś za to zapłaci – zapłacą bezpośrednio oni, bo będą nękani hałasem i spalinami. Ale zapłacą też wszyscy, bo pozbędą się przyjaznego ludziom i

bezpiecznego śródmieścia. Pomijając względy estetyczne czy ekonomiczne – taka polityka nie ma nic wspólnego z solidaryzmem społecznym, tradycyjnym w Europie. Weźmy za przykład Wiedeń, który postawił na szeroki zakres budownictwa komunalnego. Nie chcą budować gett, więc dbają o to, by nowa zabudowa, również śródmiejska, miała zróżnicowany standard. Tam to jest możliwe, bo do erozji nie dopuszczono. Tymczasem podporządkowanie miast samochodom powoduje powstawanie gett. Ciekawe, że w Polsce jest ogromna rzesza właścicieli kamienic, którzy głośno domagają się podwyżek czynszów, ale żaden z nich nie krzyczy o potrzebie humanizowania przestrzeni w centrum. A to przecież w przyszłości także od tego zależy, czy ktokolwiek zamożniejszy w tych kamienicach będzie chciał mieszkać! Właściciele nieruchomości powinni być sojusznikami państwa w planowaniu przestrzennym, a tak w Polsce nie jest. Mamy więc podstawowe luki w społecznej świadomości.

– Rozrost przestrzenny to ogromne koszty budowy i utrzymania infrastruktury. Drogi, parkingi, estakady, doprowadzenie wody, odprowadzenie ścieków, ciepłociągi – za to wszystko płacimy z podatków.

– Płacimy też zawyżone stawki za świadczenia. Jednorodzinne suburbia i osiedla na peryferiach zaprojektowane „tyłem” do tramwaju lub autobusu generują ruch samochodowy – najbardziej terenochłonną formę przemieszczania się. Obliczono, że samochód wymaga posiadania 20–25m² wolnej przestrzeni do zaparkowania. Automatycznie prowadzi to do przebudowy struktury centrum. Następuje spłaszczenie funkcji przestrzeni – już jej na cokolwiek innego poza samochodami nie starcza. Zwiększają się dystanse: daleko jest do sklepu, szkoły, pracy. To ma swoje koszty.

– Ale w Polsce każdy chce wszędzie dojechać własnym samochodem.

– Politycy i urbaniści są oczywiście zobowiązani do zapewnienia ludziom dojazdu, ale nie musi być to dojazd

własnym samochodem! W latach 60. zeszłego wieku pierwszym, który zwrócił uwagę na związek pomiędzy motoryzacją a miejską przestrzenią był Brytyjczyk Colin Buchanan. Stwierdził on, że nie da się równocześnie zwiększać liczby podróży samochodem i zachować tradycyjnej struktury miast. Wszyscy potraktowali to jako zaproszenie do radykalnej przebudowy, do tworzenia nowych tras komunikacyjnych, poszerzania liczby miejsc parkingowych itp. Buchanan wtedy zaprotestował. Stwierdził, że pokazana przez niego zależność ma jedynie służyć temu, by świadomie przyjmować założenia, jak wyglądać ma miasto. Jeśli się chce podporządkować je samochodom – to wtedy trasy, mosty, estakady, parkingi. Jeśli się chce, by było bardziej tradycyjne, wielofunkcyjne, spokojne, czyste – to wtedy nie wolno ustępować przed presją samochodów i należy wprowadzić dla nich ograniczenia. Istota problemu jest więc znana już niemal od półwiecza. I rzeczywiście, wiele miast zachodniej Europy poszło w tym drugim kierunku, zdały one sobie sprawę z kosztów niekontrolowanego rozwoju motoryzacji i z konsekwencji utraty tożsamości miast. W USA refleksja także poszła w tę stronę – chociaż niewiele to dało w praktyce. „Śmierć i życie wielkich miast amerykańskich” – książka Jane Jacobs z 1961 r. rozpoczęła krytykę modernistycznego rozwoju miast opartego na monofunkcji, zabudowie przedmieść i użyciu samochodu. Znamienne, że książka ta, zupełnie podstawowa dla urbanistyki, nigdy nie została przetłumaczona na język polski. Cały problem polega więc na dokonaniu wyboru. Wydaje się, że znacznie bardziej wynika on z przesłanek kulturowych – dominującej hierarchii wartości, stopnia podziałów społecznych – niż z samego poziomu technologii i zamożności. Upadek tradycyjnych miast nie jest nieuchronny – jest wynikiem wyboru! Warto także mieć świadomość, że nic nie robiąc, najprawdopodobniej i tak się go dokonuje. Jeśli założyć, że również w Polsce ukształtowana historycznie struktura miejska jest wartościowa, to inżynieria transportowa powinna się do tego dostosować. I trzeba to robić z głową. Warto przypomnieć konkurs na przebudowę ulicy Zielonej w Łodzi – to ulica przechodząca przez śródmieście z linią tramwajową w jezdni, po obu stronach

ulicy stoją zabytkowe kamienice. Była ona stale zakorkowana, więc projektowano jezdnię od ściany do ściany, bez chodników. Piesi mieli się przemieszczać podwórzami lub podcieniami. Czy takie rozwiązanie to utrzymanie substancji miasta w dobrej kondycji i czy wyeliminuje korki? Wolne żarty: po prostu zamiast dwóch, będą cztery rzędy samochodów – kierowcy zaraz odkryją, że tam jest szerzej. Nigdy nie będziemy w stanie zapewnić wystarczającej chłonności i przepustowości centrów miast dla samochodów. Doskonałym dowodem na to jest Warszawa. Zdawałoby się – piękny przykład miasta modernistycznego, duże przestrzenie, szerokie trakty komunikacyjne. I co? Gorzej zakorkowana niż Łódź czy Kraków, bo w samym centrum. Pół roku temu łódzką ulicę Zieloną zamknięto dla samochodów, a katastrofy komunikacyjnej w mieście mimo to nie ma. To też jeden z cudów mądrzejszej polityki (dość rzadki to wypadek w Łodzi).

– Jaki kształt transportu jest dla miast optymalny w kontekście przykładów z innych krajów?

– Dostępność centrów można zwiększać tylko rozwijając transport publiczny i tzw. „miękki” (czyli ruch pieszo-rowerowy). W miastach szwajcarskich ok. 40% wszystkich podróży w mieście odbywa się z użyciem transportu publicznego. Kiedy w folderach podaje się jakiś adres w Zurychu czy Bazylei, to zwykle zaczyna się od nazwy przystanku i numeru linii. We Francji zaczyna się od adresu najbliższego parkingu. Czyli z góry zakłada się, że ktoś tam dojedzie takim środkiem transportu! To pokazuje sposób myślenia. W miastach amerykańskich, które są na drugim biegunie, ten współczynnik kształtuje się nawet poniżej 5%. Porównanie Genewy, której jest bliżej do Francji, i „bardziej germańskiej” Bazylei jest wymowne: w Genewie ruch samochodowy w centrum jest 2–3-krotnie większy. Zurych, Bazylea i Berno zachowały bardzo klasyczny układ transportu zbiorowego, z tramwajem jako głównym środkiem lokomocji – dlatego mogłyby być dla Polski cennym wzorcem. Tramwaj ma priorytet, może wjeżdżać tam, gdzie nie wolno

samochodom. Ma też pierwszeństwo przejazdu, zabezpieczone wzbudzaną sygnalizacją świetlną. Kiedy dojeżdża do skrzyżowania, to odpowiednio wcześniej czujniki zapalają mu światło zielone, żeby bez przeszkód i zatrzymywania mógł przejeżdżać. To jest problem organizacji ruchu w mieście. Wydzielane są torowiska, montowane separatory, które uniemożliwiają samochodom tamowanie ruchu tramwajów. W Zurychu ruch kołowy jest spowalniany na wjazdach do centrum, przez wydłużenie faz na światłach, jeśli czujniki informują o zbyt dużej liczbie samochodów w jego obrębie. Stosunkowo mało buduje się obecnie kosztownych tuneli, wiaduktów i estakad, skrzyżowań bezkolizyjnych. Ciekawe jest też, że Szwajcarzy jeżdżą głównie starymi tramwajami, które dowożą ludzi szybko i sprawnie dzięki przywilejom w ruchu. U nas kupuje się nowe, które tkwią w korkach.

– Co zatem zrobić, żeby zmieniała się świadomość transportowa Polaków?

– Należy sobie zadać pytanie, czy można przeskoczyć epoki w rozwoju cywilizacyjnym, czy Polacy mogą nauczyć się na błędach Zachodu, czy też sami, na własnej skórze muszą sprawdzić, że to droga donikąd. Większość Polaków, którzy jeżdżą na Zachód, używa własnych samochodów, bo taniej. Widzą autostrady, węzły, skrzyżowania, wiadukty, parkingi. Nie jeżdżą tam pociągiem, który jest droższy. I nie widzą z bliska życia w mieście. Nie poznają tej drugiej prawdy o Zachodzie. Trudno oczekiwać, by w najbliższym czasie znalazły się pieniądze na edukację w zakresie planowania przestrzennego miast i roli systemów transportowych. Mimo podstawowych braków w polskojęzycznej literaturze, nikt nie wierzy, że publikacje z tego zakresu można „sprzedać”. Potrzebna jest przemiana pokoleniowa, np. w szkolnictwie wyższym, tam ciągle jeszcze króluje pokolenie wychowane na modernizmie. Czas będzie zmieniał te postawy, także w miarę zacieśniania się kontaktów z krajami zachodnioeuropejskimi. Cały problem, by zanim się to stanie, nie doszło do nieodwracalnych zmian w strukturze naszych

miast. I tu jest miejsce dla idealistów, ekologów, dla których te sprawy są ważne, którzy traktują to jako swoją misję. Ich działalność na razie będzie odbierana jako szaleństwo, ale muszą oni z uporem powtarzać prawdę o konieczności kształtowania w Polsce dobrych, zdrowych miast.

– Dziękuję za rozmowę.

Z dr. Jackiem Wesołowskim rozmawiała Barbara Bubula

Źródło: [Nowy Obywatel](#)