



Seria „Strategie dla Miasta Przyszłości”



FORESIGHT
SPOŁECZNY
WROCŁAW
2036/2056

Tom_4

MIASTO MĄDRE I SAMODZIELNE

Redakcja Tomasz Bojęć



WROCŁAW 2016
Europejska Stolica Kultury

**FORESIGHT
SPOŁECZNY
WROCŁAW
2036/2056**

Tom_4

MIASTO MĄDRE I SAMODZIELNE

Redakcja Tomasz Bojęć

Foresight Społeczny Wrocław 2036/56. Projekt Europejskiej Stolicy Kultury Wrocław 2016

Spis treści

Wprowadzenie
Clever city
Tomasz Bojć

/ 007–013

URBANISTYKA PŁYNNEGO MIASTA

Spektakl o mądrym mieście
dr Michał Dębek

/ 017–068

Miasto w kieszeni
z arch. Zbigniewem Maćkowem
rozmawia Tomasz Bojć

/ 069–074

Planujmy
inż. Piotr Kargul

/ 075–083

NOWE ZAMIESZKIWANIE

Zamieszkajmy inaczej
Adam Przywara

/ 087–096

Laboratorium zamieszkania
Igor Łysiuk, Łukasz Stępnik, Milena Trzcńska

/ 097–120

(Nie)typowe osiedle
Tomasz Bojć

/ 121–130

Domek z kart
Jerzy Łątka

/ 131–147

CZAS DUŻYCH ZMIAN

Życie poza systemem
Katarzyna Wiącek

Filozofia miasta konfliktów
Tomasz Bojęć i Hubert Kostkiewicz

Naukowe nie-miejsce
Piotr Szymański

Miasto uczące się
dr Bartek Lis

MIASTO AKTYWNE

Zróbmy jakiś hałas
Mateusz Kazula

Miasto jest nasze
Przemysław Filar

Precz z pseudo-nowoczesnością
Mateusz Kokoszewicz

Epilog
Mądrość płynnego miasta
Tomasz Bojęć

Biogramy

/ 151–158

/ 159–184

/ 185–194

/ 195–203

/ 207–214

/ 215–224

/ 225–238

/ 239–253

/ 254–257



Prolog

Clever city

Tomasz Bojęcz

Człowieka charakteryzuje się poprzez szereg różnych kwantyfikatorów. Z perspektywy jego pozycji i funkcjonowania w społeczeństwie, dwie cechy uznać można za najistotniejsze – inteligencję i mądrość.



Pierwszą z nich, niejako wrodzoną, rozwijać można tylko ułamkowo – jak doskonale oddaje to „ludowe” powiedzenie „Z wróbla orła nie zrobisz”. Druga jest jedynie możliwością. Mądry może być człowiek prosty i złożony, głupim nazywamy nie tego, kto głupim się urodził – tylko tego, kto mądrości nie zdobył. Ten oczywisty podział sprawia, że zawsze bardziej doceniamy kogoś, kto jakichkolwiek nie dostałby od losu (czy też biologii) możliwości, chętnie inwestuje w swój rozwój stając się mądrzejszym, choćby w dostępnym dla siebie, ubogim zakresie.

Z niezrozumiałej przyczyny inaczej spoglądamy na miasta. Dopiero od nieco ponad stu lat, są one planowane tak, by uznać je za sprawne – jednak w sposób często indoktrynerski, co owocowało błędami podobnymi do tych, które dotknęły próby realizacji różnych ideologii polityczno-gospodarczych. Zarówno tych stawiających na wolny rynek, jak i tych, które charakteryzowały się wzmocnioną socjalną odpowiedzialnością.

Za szczególne uznać więc możemy ostatnie ćwierć wieku, w trakcie którego uznaliśmy oficjalnie, że miasto powinno być inteligentne. Powinno być Smart.

„*Europa potrzebuje silnych miast i regionów, w których dobrze się żyje*”. Takimi słowami rozpoczyna się Karta Lipska, czyli efekt nieformalnego spotkania ministrów infrastruktury i spraw wewnętrznych państw wspólnot unii europejskich z maja 2007 roku. Wówczas, owe gremium zdecydowało się rozpocząć pracę nad zbiorem wektorów, jakimi kierować powinny się nasze miasta, by życie w nich było dobrym, wzrost wyraźny, a inwestycji dużo. Karta Lipska początkowo miała w istocie za zadanie zainicjować debatę publiczną, promować zrównoważony rozwój i podjąć pierwszą próbę opracowania mechanizmów prawnych „wymuszających” zintegrowany rozwój miast. Minęło dziewięć lat – jak więc dzisiaj Karta Lipska ma się do stolic naszych regionów?

By spojrzeć na to obiektywnie, cofnijmy się o ponad pół stulecia i przenieśmy za ocean. Są lata 50. Modernizm w amerykańskim wydaniu, mocno naznaczony kapitalistyczną szkołą chicagowską, nie ma społecznych zalet, cierpi za to na przestrzenne choroby. Monotonne przestrzenie, gęste i ekstensywne jednocześnie, sączą tkankę urbanistyczną – ucieczka na przedmieścia dla wielu jest więc oczywistym rozwiązaniem. Popyt wpływa na suburbia, które zaczy-

nają rozlewać się jak nigdy wcześniej, równolegle z galopującym kapitalizmem marginalizującym miejskie obszary biedy. Jednocześnie, wraz z wchodzącym w wiek dorastania powojennym pokoleniem baby boom, palące stają się problemy wykluczenia i rasizmu owocujące patologią na „śródmiejskich” ulicach. Konkluzja zdaje się być oczywista – nastąpić musiało przesilenie. I nastąpiło: amerykańsko-kanadyjska socjolog i dziennikarka Jane Jacobs, na podstawie swoich rozmów i badań zaczyna mówić o potrzebie zmian w kształtowaniu miasta na przykładzie bolączek Nowego Jorku. Zwraca uwagę na brak przestrzeni dla ludzi, nawołuje o konieczności czerpania z europejskich korzeni w historycznych układach miasta, odwołując się również, mniej lub bardziej świadomie, do pierwotnych podstaw modernizmu. I w końcu w przestrzeni polityki miejskiej podnosi wątek, który, w kraju zbudowanym etnicznie wyłącznie z imigrantów, powinien być oczywistym – budynki są tylko skorupą, miasto zbudowane jest z ludzi – materiałem nie jest więc beton, a „kapitał społeczny”. Rok 1961, na półkach amerykańskich księgarni pojawia się znamienne „The Death and Life of Great American Cities”, a Jane Jacobs staje się papieżem ruchu nazwanego „The New Urbanism”, kończąc tym samym erę twórcy nowojorskiego skyline’u – Roberta Mosesa.

Nowy urbanizm, z czysto formalnego punktu widzenia, był więc teoretycznie zaprzeczeniem potężnych, wolnostojących bloków. Uznawał, że miasta powinny być tworzone przez mieszkalne kwartały, zatopione jednak w zgodzie z modernistycznymi założeniami w zieleni, a istotą całego działania miało być sytuowanie owych budynków wokół historycznych lub nowoprojektowanych placów – i tak po prawdzie to ta kwestia zdaje się być w krytyce Jacobs najistotniejsza. Mówiąc współczesnymi kategoriami – nie samochód, a pieszy; nie autostrada, a plac; nie biurowce z apartamentami od dwudziestej kondygnacji, a zabudowa o racjonalnej wysokości z usługami społecznymi w parterach. I to – mimo że w dużej mierze bliskie pierwotnym założeniom europejskiego modernizmu – miało spowodować rewolucję w kształtowaniu miast, zatrzymać suburbanizację, poprawić jakość życia w centrum, wpłynąć na rozwarstwienie społeczne. Słusznie. Wiele czasu jednak minęło, nim nowourbanistyczna rewolucja nabrała pełnej mocy pozostawiając w tyle zdyskredytowane bękarty owej teorii, jakimi były czysto formalne ruchy postmodernistyczne w architekturze.

Kiedy dobre, ludzkie miasta czekały na swoją świetność, w świecie polityki i technologii następowały niewiarygodne zmiany. Rozwój systemów energetycznych, wzrost świadomości środowiskowej; w końcu zrozumienie słuszności taylorowskiej teorii z początku XX wieku, o powiązaniu jakości życia ze wzrostem gospodarczym - a ponad wszystko swoiste beta-testy przeprowadzane przez miasta, które odważyły się zmienić. Oficjalne pojawienie się odpowiedzi



na modernistyczną Kartę Ateńską w tym ruchu datować można dopiero na rok 2001 (Karta Nowej Urbanistyki, polskie tłumaczenie 2005). W tym kontekście, Karta Lipska jest więc nową urbanistyki formalną konstatacją. Już dopracowaną, przemyślaną, opartą na doświadczeniach tych miast, które miały odwagę rozwijać się pod prąd, kiedy jeszcze nikt w to nie wierzył.

Oczywiście, mówienie o nowej urbanistyce w przypadku miast o historycznej tkance, nie zniszczonej przez wojnę, wydaje się być lekkim nadużyciem. Stąd też z New Urbanism wyciągnięto esencję, wartość „kapitału społecznego” – człowieka jako budulca, podniesienia jakości jego życia, poprzez poczucie bezpieczeństwa, higienę, społeczną troskę. Oto miasto jako sieć mechanizmów wykorzystujących najwyższe technologie na rzecz wzrostu standardów dla wszystkich. Poprzez nowoczesne oświetlenie miejskie oparte o energooszczędne technologie, parki i skwery w otoczeniu kilkuset metrów od każdego domu mieszkalnego, lepszą i tańszą komunikację miejską, centra wyłączone dla aut, pełne przestrzeni społecznych będących – jak zauważa Jan Gehl w znamiennej publikacji *Życie między budynkami* – obszarem spotkań niekoniecznych, ale wyraźnie poprawiających samopoczucie „użytkowników” miasta. I tak o to powstało zrównoważone miasto, miasto inteligentne. Smart City.

Gdy pierwszy raz konsolidowałem te myśli, ledwie kilka lat temu, zdawało mi się oczywiste, że kierunek, którym podążamy jest już doskonale zaprojektowany. Wystarczy kwestia wyczucia skali – regionu, miasta; nie państwa czy kontynentu. Dziś jednak, po latach, spoglądam na modele, które wszyscy uznaliśmy za właściwe i zaczynam zadawać sobie pytania. Czy to wystarczy? Czy idea smart city, oparta o nowy urbanizm, nie jest kolejną doktrynerską narracją ekspercką, która nijak się ma do świata w którym żyjemy? Świata płynnego w swojej nowoczesności, otwartego w swoim strachu. Świata open-source.

Karta Lipska jest podsumowaniem idei i próbą ich usystematyzowania. Jednak działanie to ciężko uznać za wystarczające. Po *Kapitale* Marksa, w świecie architektury, dla dobra i wygody mieszkańców nowoczesnego świata, CIAM opracował Kartę Ateńską. Ileż jednak błędów popełniono zarówno w idei komunizmu – pozwalając na zwyrodnienia bolszewizmu – jak i w koncepcji dobrych, czystych i zielonych miast, zawartej w dokumencie CIAM. Karta Lipska może być tym samym błędem – bo czy jakkolwiek ekspercka idea, choćby najwspanialsza w swym utopijnym ideale, będzie miała wartość, kiedy za jej realizację odpowiadał będzie człowiek; choćby ponad miarę inteligentny, ale nie dość mądry, by zadbać o detale? Czy nie jest tak, że jeśli detale doprowadzają do dekonstrukcji idei, to jest to wskazaniem na słabość tejże, a nie wszystkiego co ją otacza?

Zapisy Karty Lipskiej to oczekiwania higieny i bezpieczeństwa. Te same, które nakreślili moderniści. W zasadzie Smart City jest absolutnie i niezaprzeczalnie ideą czysto modernistyczną w swej strukturze. Czy w czasach tak bardzo pomodernistycz-

nych może ona nam wystarczać? Czy raczej – patrząc na najwspanialszych mędrców naszej epoki – nie powinniśmy zacząć szukać rozwiązań dla miast które będą mądre, a nie tylko inteligentne?

Smart? Przyda się - ale nic z tego nie wyjdzie, jeśli nie będzie też Clever.

Reasumując - aby miasta były dobre, oczywiście powinny być inteligentne. Warunki inteligentnych miast znamy już jednak dobrze, ocieramy się o nie przynajmniej od dekady. Ale ta inteligencja nie wystarcza. Potrzebna jest mądrość. A żeby z tej mądrości korzystać – potrzebna jest niezależność. Samodzielność. Tak, by podążając za inteligencją, mądrością i wyjątkowością móc tworzyć miasta rozwijające się w sposób naprawdę zrównoważony. Miasta, które rozumieją swoje problemy i szukają dla nich rozwiązań w swojej wiedzy, nie tylko w zapisach eksperckich dokumentów. Miasta, które akceptują moment, w jakim się znajdują; konflikty które je trawią; ekonomię, która nimi „steruje”. Wszystko to razem pozwolić może, byśmy mówili o mieście naprawdę budowanym na wzajemnym poczuciu odpowiedzialności - bo fundamentem konstrukcji dobrego miasta jest zaangażowanie mieszkańców, społeczna potrzeba zmian.

Tej samodzielności i mądrości. macie państwo prawo oczekiwać również od tej publikacji. Ja sam od autorów oczekiwałem rozsądku i samodzielnego myślenia, a mądrość uznałem tym razem za oczywistą – wiedząc doskonale kogo do współpracy zapraszam. Doświadczyć tu państwo wypowiedzi o mieście z różnych stron, z różnej perspektywy. Naukowców, projektantów, analityków, aktywistów, mieszkańców. Każde będzie na swój sposób wyjątkowe. I aby te wyjątkowość zachować – przeze mnie niemalże nietknięte. Żywię bowiem nadzieję, że samodzielność mądrych ludzi w mądrym mieście da się w tej publikacji dostrzeć. Tym samym mądrych akapitów - i mądrego miasta w przyszłości - sobie i państwu życzę.

Rozdział_1

Urbanistyka płynnego miasta



Spektakl o mądrym mieście

dr Michał Dębek



Mądre miasto można rozumieć co najmniej dwojako. Po pierwsze, mądre może oznaczać miasto kumulujące dużą wiedzę i doświadczenie, które umie wykorzystać, aby poradzić sobie z różnymi wyzwaniami. Po drugie, mądre miasto może być swobodnym tłumaczeniem modnego anglosaskiego terminu *smart city* oznaczającego – najogólniej mówiąc i upraszczając – miasto nowoczesne, gdzie priorytyzuje się jakość życia mieszkańców. W tym tekście staram się rozumieć mądre miasto jak najszerzej, włączając oba powyższe podejścia. Chcę pokazać, jak różne doktryny, postulaty lub choćby ulotne wątki w spojrzeniu na urbanistykę i architekturę kształtowały, kształtują współcześnie, lub będą kształtowały w przyszłości debatę o mądrych na rozmaite sposoby miastach oraz ich faktyczne kształty. Nie zamierzam przy tym pokazywać wszystkich trendów i mód XX wieku, nie chcę też wyliczać setek niewątpliwie wartych omówienia przy innych okazjach przypadków. Tu koncentruję się jedynie na najważniejszych, moim zdaniem, sprawach i w jakiś sposób charakterystycznych przypadkach. Tekst dotyczy tak naprawdę Wrocławia, a światowe prądy myślowe prezentuję głównie po to, aby umieścić to niewątpliwie ciekawe miasto w intelektualnym kontekście wykraczającym nieco poza codzienną, lokalną debatę publiczną.

Akt I

Zapewne wiesz, że ludzie potrzebują do zdrowego życia słońca, przestrzeni i przyrody. Niestety, nasze miasta nie dają nam dziś satysfakcjonującego dostępu do tych fundamentalnych zasobów. Wiele zespołów urbanistycznych w naszych miastach jest zdecydowanie przegęszczonych, co zasadniczo obniża jakość życia mieszkańców. Wiele mieszkań jest fatalnie doświetlonych – ich mieszkańcy widują słońce rzadko, najwyżej kilkadziesiąt minut dziennie. Ludzie czują się w nich źle, choć często nie zdają sobie sprawy, że ich złe samopoczucie ma prosty związek z warunkami, w jakich mieszkają. Wiele osiedli jest dziś zupełnie pozbawionych zieleni, a jeśli nawet jakaś zieleń istnieje, to trudno ją uznać za funkcjonalną z perspektywy ludzkich potrzeb. W warunkach najgorszych żyją ludzie biedni i z różnych powodów ekonomicznie słabi; nieco lepiej – jak zawsze – radzą sobie silniejsi, zamożni.

Zdajesz sobie sprawę, że mieszkańcy współczesnych miast cierpią ze względu na hałas, pył, smog i inne szkodliwe chemikalia. Na takie zagrożenia narażeni są szczególnie ci, którzy mieszkają przy ruchliwych ulicach. Może przy ruchliwych ulicach nie powinno się lokować mieszkań? Jednocześnie zauważasz, że brakuje spokojnych, lecz zaaranżowanych, parków, zieleńców i skwerów. Brakuje ciszy, lub choćby możliwości wyciszenia. Brakuje terenów, urządzeń i obiektów rekreacyj-

nych. Zauważasz, że mieszkańcy miast muszą poświęcać sporo czasu, jeśli chcą dotrzeć ze swoich domów do publicznych miejsc tego typu.

Dostrzegasz, że centra usługowe – w tym szczególnie usługi podstawowe takie jak przedszkola, żłobki, szkoły, przychodnie, podstawowe usługi handlowe i gastronomiczne – są w mieście zlokalizowane raczej przypadkowo; w niektórych częściach miasta nie ma ich prawie wcale, a w większości są niewystarczające. A przecież wiesz, że usługi tego typu powinny się znajdować w każdym zespole urbanistycznym, „pod ręką” mieszkańców, w promieniu niewymagającego spaceru z dowolnego budynku mieszkalnego.

Widzisz wylewające się z miast *suburbia*, czyli nowe przedmieścia, gdzie uciekają mamieni wizjami sielskiego „świętego spokoju”, zmęczeni miastem, ciągłym pośpiechem i stresem mieszczenie. Wiesz, albo przynajmniej przeczuwasz, że niekontrolowana suburbanizacja to poważny rak toczący współczesne miasta, jedno z najgorszych zjawisk we współczesnej urbanistyce. Rozumiesz, że dopuszczenie do suburbanizacji, ba – wspieranie jej przez lata przez miejskie administracje – to wyraz irracjonalności lub bezradności w gospodarce przestrzennej. Domyślasz się przy tym, że „domek pod miastem” to zwierciadło (zawiedzionych) ludzkich marzeń o słońcu, przestrzeni i przyrodzie, gdzie ostatecznie poległy resztki rzeczywistości społecznego życia.

Wyobrażasz sobie, że we współczesnych, mądrych miastach, władze powinny dbać o rozwój zabudowy mieszkaniowej w taki sposób, i na takich terenach, aby mieszkanie było zdrowe, a przynajmniej higieniczne. Zakładasz, że budynki w których znajdują się mieszkania bez łazienek i toalet (tak, we współczesnych miastach bywają i takie – na przykład we wrocławskim śródmieściu), powinny być poddane co najmniej przeprojektowaniu, albo – jeśli nie mają szczególnej wartości historycznej – wyburzeniu.

Każde osiedle mieszkaniowe powinno mieć swój publiczny, urządzony teren zielony, miejsca gier, zabaw oraz uprawiania sportu dla dzieci, nastolatków i dorosłych – myślisz. Uważasz, że byłoby dobrze, gdyby mieszkańcy miast mieli warunki do spędzania wolnego czasu w parkach, na boiskach i plażach, wypoczywając mniej lub bardziej aktywnie, na przykład uprawiając sporty.

Zastanawiasz się, czy miejsca pracy nie mogłyby się znajdować możliwie blisko osiedli mieszkaniowych; tak, aby droga do pracy nie była dla mieszkańców uciążliwa. Jednocześnie wiesz, że tereny przemysłowe powinny być, rzecz jasna, odseparowane od zabudowy mieszkaniowej, najlepiej terenami zielonymi. Uważasz, że dobrym pomysłem jest lokowanie zakładów przemysłowych przy liniach kolejowych, autostradach i przystosowanych odpowiednio kanałach. Za to rzemieślnicy, na przykład jubilerzy, krawcy, designerzy, znajdują się świetnie w „kreatywnych” centrach miast.

Doceniasz mądre miasta, czyli te, w których zachowuje się wartościowe dziedzictwo zamieszkujących je poprzednich pokoleń; sądzisz, że jednym z ważniejszych zadań administracji miejskiej jest ochrona zabytkowej architektury i układów urbanistycznych o wysokich walorach estetycznych i funkcjonalnych – w końcu to w nich zaszyta jest tożsamość miasta; to z nich emanuje jego prawdziwa, niepowtarzalna dusza. Wszędzie, gdzie to możliwe, powinno się unikać wyburzania historycznej tkanki architektonicznej miast – jeśli tylko tkanka ta ma kulturową wartość i nie zagraża zdrowiu (fizycznemu, psychicznemu) mieszkańców, prawda? Zgodzisz się, że mądre miasta powinny stopniowo usuwać slumsy? Może zastępując je zdrowymi, publicznymi terenami zielonymi?

Pomysły, by imitować przeszłe, historyczne style architektoniczne w dzisiejszych miastach uważasz za co najmniej dyskusyjne. Zniesmacza Cię wznoszenie dziś budynków udających dzieła dawnych mistrzów budowlanego rzemiosła, tworzących przecież zgodnie z duchem innych epok, posługujących się adekwatnym do owych epok językiem architektury i sztuki, wykorzystujących wiedzę, materiały i techniki budowlane inne niż wykorzystywaliby dziś. Nie trzeba Cię długo przekonywać, że sztuczne dziś imitacje przeszłości są najczęściej kiczowate i nie służą współczesnym, mądrym miastom.

W końcu masz ogólne wrażenie, że wiele dzisiejszych miast jest zabudowanych w sposób niesprzyjający zaspokajaniu potrzeb „zwykłych mieszkańców”. Wydaje Ci się, że prywatne interesy, spekulacje i finansjera przejęły kontrolę nad miastami; że zawłaszczyły zbyt wiele przestrzeni publicznej; że różne grupy interesów osłabiają społeczną kontrolę nad miastem, wpływają na administrację i starają się osłabić więzi oraz solidarność społeczną. Tymczasem mądre miasto i budująca je współczesna urbanistyka powinny zarówno szanować indywidualność i wspierać wolność każdego mieszkańca, jak korzystać z potencjału wspólnego działania aktywnych grup mieszczan. Czujesz, że prawa jednostki i potrzeby społeczności powinny wzajemnie się przenikać i tworzyć w mądrych miastach nowe jakości.

Dostrzegasz, że współczesne miasta zmieniają się w sposób chaotyczny, jakby bez związku z wiedzą o planowaniu przyjaznych ludziom miast; jakby bez opieki profesjonalistów biegłych we współczesnym planowaniu przestrzennym. Dziwisz się, że miasta utraciły ludzką skalę; że człowiek przestał być punktem odniesienia dla architektury i urbanistyki. Zauważasz, że miasto mechaniczne – zwłaszcza ruch samochodowy – tworzy ciągle zagrożenie dla zdrowia, a nawet życia mieszkańców. W końcu stwierdzasz, że po fatalnych ubiegłych stu latach architektura musi działać w służbie ludzkości, dla człowieka i z ludźmi. Czas na zasadnicze zmiany.

Czy dostrzegasz, wiesz, lub czujesz, to wszystko? Jeśli tak – drzemie w Tobie duch prawdziwej urbanistycznej, architektonicznej i społecznej rewolucji na niewyobrażalną dotychczas skalę. Gdzieś podskórnie wyobrażasz sobie prawdziwą

I Skrót CIAM jest używany w literaturze przedmiotu zarówno do określenia wszelkich kongresów grupy uczestniczących w nich modernistów, jak konkretnego, jednego, najbardziej znanego i brzemiennego w skutki dla świata IV Kongresu CIAM w Atenach.

progresję – odrzucenie starych schematów i szkodliwych koncepcji zarządzania miastami, które nie służą już ludziom; rozważasz, czy nie czas odebrać już miasta kapitalistom, spekulantom i słabej, skorumpowanej często, administracji; naturalnie uważasz, że czas skończyć z realizowaniem interesów garstki możnych i wpływowych, kosztem setek tysięcy uczciwych, lecz słabszych, mieszkańców miast.

Drzemie w Tobie modernista. Myślisz jak Le Corbusier. Jak Walter Gropius. Jak dziesiątki innych członków *Congrès international d'architecture moderne*, czyli Międzynarodowego Kongresu Architektury Nowoczesnej, popularnego pod akronimem CIAM¹. Jest rok 2016, a Ty dostrzegasz dokładnie te same problemy i potrzeby miast, które dostrzegli jedni z najbardziej wpływowych architektów w dziejach ludzkości ponad osiemdziesiąt lat temu.

* * *

Wszystkie spostrzeżenia dotyczące miast, wszystkie diagnozy, problemy i postulaty – cały sposób myślenia, który spisałem powyżej – nie pochodzą ani z deklaracji dotyczących inteligentnych miast, ani mądrego wzrostu, ani Nowego Urbanizmu, ani nawet z tysięcy stron progresywnych dokumentów przygotowywanych w ramach prac najróżniejszych bardzo wyrefinowanych ciał Unii Europejskiej. Nie. Wszystko, o czym pisałem powyżej, zawiera stara, niby powszechnie znana, Karta Ateńska CIAM – pomnikowy manifest modernizmu w urbanistyce, uzgodniony przez przedstawicieli ówczesnej awangardy progresywnego myślenia w 1933 roku. Niemożliwe, pomyślisz – sprawdź to. Bardzo proszę, chociaż nie będzie to łatwe. Mimo że urbanistyka i architektura polska przez niemal całą drugą połowę XX wieku opierała się w istocie na fundamentach intelektualnych sformułowanych przez CIAM w Kartce Ateńskiej, to jedyne polskie tłumaczenie tego dokumentu pochodzi z około 1956 roku i zostało przygotowane przez Koło Naukowe Wydziału Architektury Wnętrz Warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych. Jest to biały kruk, dostępny być może do skorzystania na miejscu tylko w wybranych bibliotekach. Łatwiej skorzystać z późnego wydania anglojęzycznego [1]^{*}.

* Odwołania do literatury znajdują się na końcu artykułu.

Jeśli ze zrozumiałą podejrzliwością i sceptycyzmem sięgniesz po tekst Karty Ateńskiej, to dostrzeżesz w moim tekście pewną manipulację. Otóż, po pierwsze: pominąłem kilka postulatów w moim poczuciu zbyt rozmytych, lub bardzo ogólnych, których krytyczne rozważenie wymagałoby odrębnych opracowań (na przykład o miejscu miasta w obszarze metropolitalnym, a także obserwacje i wizje ogólnopolityczne). Po drugie, przemilczałem diagnozy i postulaty dotyczące organizacji ruchu. Stanowią one kilkanaście spośród 95. twierdzeń tworzących Kartę Ateńską.

Z pominięta tu przeze mnie, modernistyczną doktryną dotyczącą projektowania ruchu samochodowego w miastach i w ogóle miejsca samochodu w życiu człowieka, trudno się dziś

oswoić. Dziś o ruchu samochodowym wiemy nieporównywalnie więcej, niż wiedzieli koledzy Le Corbusiera. Mamy za sobą rozmaite eksperymenty w tym obszarze i wiemy, mniej więcej, że ruch samochodowy w miastach należy na różne sposoby raczej ograniczać, bo inaczej mieszkańcy utonąłby pod stalową, przyrastającą bez końca, górą aut. Chociaż trzeba też uczciwie powiedzieć, że niektóre obserwacje CIAM dotyczące problemów związanych z motoryzacją są trafne. Zapisali na przykład moderniści w Karcie wyraźnie, że problem ruchu w mieście jest wyjątkowo pilny do rozwiązania (w 2016 roku wciąż jest), ale jednocześnie bardzo złożony (nic się w tej materii nie zmieniło); twierdzili, że współistnienie w jednej płaszczyźnie pieszych i samochodów działa zawsze na szkodę pieszych i zagraża ich zdrowiu lub życiu (trudno zaprzeczyć). Doskonale rozumieli nieuchronny konflikt różnych form ruchu miejskiego. Nie byli jednak „wrogami” pieszych. Chcieli sortować ruch, zlikwidować konflikty przez radykalne odseparowanie pieszych od samochodów, samochodów od tramwajów, ciężarówek z zaopatrzeniem od całej reszty ruchu i tak dalej. Wbrew temu, co powszechnie sądzi się dziś o klasycznych modernistach, członkowie CIAM twierdzili też, że poszerzanie ulic nie zawsze jest łatwym, ani nawet dobrym rozwiązaniem problemów komunikacyjnych. Dzieliłi natomiast moderniści szlaki komunikacyjne w zależności od ich funkcji na drogi dojazdowe, lokalne, zbiorcze, i tranzytowe (główne); ten sposób myślenia o komunikacji w mieście stanowi podstawę projektowania urbanistycznego do dziś i raczej – może poza radykalnymi ruchami progresywnymi dążącymi do biomiast itp. – nie wzbudza kontrowersji.

Modernizm, jako idea w architekturze i urbanistyce, był bardzo zróżnicowany pod każdym względem. W różnych okresach, różni przedstawiciele, różnych prądów w ramach modernizmu postulowali różne koncepcje estetyki, budowania i szerzej – organizacji przestrzeni. Szczegółowe, lecz syntetyczne, omówienie modernizmu w perspektywie wrocławskiej znajdziesz na przykład w interesującej pracy Jadwigi Urbanik i Grażyny Hryncewicz-Lamber [2]. Zresztą, we Wrocławiu jest wiele przykładów bardzo ciekawej architektury modernistycznej przed i powojennej². W tym artykule skupię się jednak tylko na prądzie wynikającym ze wspomnianej wyżej Karty Ateńskiej, ponieważ jest to spójny i bardzo znaczący w historii świata manifest nie jednego, nie kilku, a co najmniej kilkudziesięciu ważnych międzywojennych architektów.

O ideach CIAM można by z pewnością napisać całe traktaty teoretyczne. W przypadku tego nurtu urbanistyczno-architektonicznego można jednak zobaczyć szerokie spektrum aplikacji niewątpliwie szczytnych idei w praktyce. Modernizm – nazwijmy go umownie ateńskim – był bowiem aplikowany w praktyce projektowej na niemal całym euroatlantyckim świecie; a w wielu regionach, na przykład w Polsce, na olbrzymią skalę. Zatem – jak wygląda zastosowana Karta Ateńska? Jednym słowem: niejednoznacznie.

Oczywiście nie zamierzam tu omawiać kilkudziesięciu lat modernizmu, budowli i zespołów urbanistycznych wznoszonych w tym nurcie. Ciekawych i zdecydowanie funkcjonalnych przypadków aplikacji modernizmu, z perspektywy choćby diagnoz stawianych w Karcie Ateńskiej, znajdziesz na świecie bez liku. Najciekawsze z kolei polskie przy-

2 Oprócz świetnie funkcjonujących do dziś pozostałości przedwojennej wystawy WUWA (Wohnungs- und Werkräusstellung – mieszkań i miejsc pracy), modernistycznych domów handlowych (np. Renoma), obiektów użyteczności publicznej (np. Siedziba BZ WBK na rogu Rynek 9/11 – pl. Solny I), są także świetne przypadki powojenne, jak choćby zespół budynków mieszkalno-usługowych przy pl. Grunwaldzkim (tzw. Sedesowce lub Manhattan), czy Auditorium Chemii znajdujące się między mostem Grunwaldzkim a mostem Pokoju.

padki szczegółowo, i z właściwym sobie kunsztem reporterskim, omówił niedawno Filip Springer w „Źle urodzonych” [3]. Oczywiście, możesz też z łatwością znaleźć przypadki w różny sposób niefunkcjonalne, źle zaprojektowane, a w architekturze i urbanistyce PRL w szczególności źle wykonane (w sensie budowlanym) i niedokończone (w sensie architektoniczno-urbanistycznym).

Modernizm – sprawdzam we Wrocławiu.

Niezależnie od oceny konkretnych przypadków architektury i urbanistyki modernistycznej, jedno jest pewne: wraz z nimi do XIX-wiecznych miast rzeczywiście wtargnęły na wielką skalę – ku zdrowiu i szczęściu ludzkości – słońce, przestrzeń i przyroda. Jeśli szukasz dowodów, odwiedź klasyczne założenia modernistyczne we Wrocławiu; szczególnie te wzniesione na południu miasta – na obszarze przypominającym w latach 1945-1955, ze względu na bezmiar wojennych zniszczeń, najpierw gigantyczne rumowisko, a następnie apokaliptyczną pustynię. Na południu Wrocławia modernistyczni urbaniści mogli bez przeszkód realizować kompleksowe wizje socjalistycznego miasta przyszłości; wykorzystali tę szansę pokazując światu w pełni (centralnie planowaną) praktykę budowania miast wynikającą z teorii CIAM. Tam właśnie znajdziesz chyba wszelkie ekspresje i warianty realizacji postulatów Karty Ateńskiej oraz mnogość charakterystycznych dla nurtu układów zabudowy: grzebieniowy³, liniowy⁴, blokowy⁵, gniazdowy⁶, a nawet – najbardziej chyba ryzykowny z perspektywy potrzeb mieszkańców – meandrowy⁷. Niektóre z zespołów są ukończone i kompletne, inne nie.

Ciekawym i chyba też charakterystycznym przypadkiem w wielu miejscach kompletnego, modernistycznego zespołu urbanistycznego PRL jest we Wrocławiu duże osiedle „Anna” należące do Spółdzielni Mieszkaniowej Wrocław-Południe. Zaprojektowane przez Miastoprojekt⁸ osiedle powstawało w kilku etapach – od lat 60. do końca 70. i jest ulokowane mniej więcej między ulicami Swobodną na północy, Gwiazdzystą na wschodzie, Szczęśliwą na Południu i Zaporoską na zachodzie. Na tym obszarze znajduje się wszystko, co charakterystyczne i dla postulatów ateńskich, i dla ich peerelowskiej interpretacji oraz wdrożeń. Zaczynając od postaw, jest tu po pierwsze: radykalne, siłowe wręcz, wymazanie z miasta XIX-wiecznego układu kwartałowego; nie ma kwartałów – nie ma ortogonalnego układu i wyobraźalnej ciągłości ulic. Ulice są poszatkowane, pełne ślepych zaułków i sięgaczy, co z pewnością zaburza czytelność tej części miasta i nie ułatwia poruszania się wewnątrz osiedla. Ze względu na rezygnację z ciągłej, ortogonalnej siatki ulic, są za to w wielu miejscach znakomicie doświetlone elewacje (choć niekoniecznie mieszkania); widać też zdecydowanie, i naturalnie w tej sytuacji, uspokojony charakter ruchu samochodowego w okolicach budynków mieszkalnych.

3 Np. przy ul. Grabiszyńskiej między pl. Srebrnym a ul. Stalową, przy Gajowickiej i Grochowej

4 Np. przy ul. Bzowej, Komandorskiej, Ślicznej

5 Np. przy ul. Wieczystej między ulicami Kamienną i Śliczną

6 Np. przy ul. Kamiennej, między Rondem Powstańców. Śl. a Drukarską, a także przy Sokolej i wielu innych miejscach

7 Np. osiedle Gaj, szczególnie przy ul. Orzechowej, Jabłecznej i Krynickiej

Po drugie, na tym ateńsko-modernistycznym osiedlu bywają nieprawdopodobne, jak na wcześniejsze i późniejsze standardy projektowania miast, przestrzenie między budynkami – odległości sięgające stu metrów (!) w ramach jednej kompozycji urbanistycznej. A zatem jest psychologiczny oddech i świetne przewietrzanie. Po trzecie: jest zieleń – w niemal wszystkich wolnych przestrzeniach są albo trawniki z drzewami i krzewami, albo place zabaw dla dzieci, albo szkolne boiska. Po czwarte: jest pełny wachlarz usług podstawowych, niezbędnych do życia przeciętnej rodzinie. Są szkoły, żłobki, przedszkola i pawilony handlowo usługowe w promieniu maksymalnie 200-300 metrów od miejsc zamieszkania. W wielu budynkach mieszkalnych są także w pełni wyposażone klatki schodowe (będące niestety również klatkami w sensie psychologicznym) – ze zsykami na śmieci (na każdym piętrze, aby nie trzeba było wychodzić na dwór), piwnicami, strychami, suszarniami i innymi przestrzeniami wspólnymi wewnątrz budynków. W tej koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zdecydowanie widać podstawowe założenie modernizmu, nie tylko ateńskiego zresztą: po pierwsze funkcjonalność.

Po piąte: mimo że jest to obszar śródmieścia (południowego), to w niemal każdym miejscu, gdzie mieszkają tu ludzie, jest cicho i spokojnie. I do tego wszystkiego zarówno budynki, jak tereny zielone, urządzenia rekreacyjne i cała infrastruktura, są w ogromnej większości bardzo zadbane, w przeciwieństwie do wyglądających na zapomniane przez cywilizację, ekstremalnie zaniedbanych, przedwojennych części śródmieścia Wrocławia (np. Przedmieścia Oławskiego, Ołbina). Przedstawionymi na fot. 1.1 i 1.2 zasobami zarządza ogromna spółdzielnia mieszkaniowa, posiadająca setkę budynków mieszkalnych, kilkanaście budynków użytkowych i kilkaset innych, drobnych obiektów. Osiedle Anna jest w teorii i praktyce wspólnym dobrem blisko dziesięciu tysięcy ludzi, zrzeszonych w samorządnej, relatywnie niezależnej od miejskich urzędników, strukturze wspólnotowej.

Dlaczego o tym piszę? Dlatego, że – jak wspomniałem w pierwszej części tego artykułu – modernizm to nie tylko architektura i urbanistyka, ale także rewolucyjna koncepcja organizacji społecznej w mieście; szanowania indywidualności i wspierania wolności każdego mieszkańca, przy jednoczesnym korzystaniu z potencjału wspólnego działania aktywnych grup ludzi. Bo, wedle modernistów, prawa jednostki i potrzeby społeczności powinny wzajemnie się przenikać i tworzyć nowe jakości. Spółdzielnie mieszkaniowe, które rozkwitły – również w Polsce – w okresie międzywojennym i po wojnie, były i są wyrazem tych właśnie, modernistycznych idei. Dlatego też zresztą ruch spółdzielczy zawsze był, i jest również dziś, solą w oku wielkiego kapitału i innych sił, którym szczególnie zależy na hamowaniu rozwoju społeczeństwa samoorganizującego się. Choć trzeba przyznać, że Le Corbusiera i jego przyjaciel zasmuciliby pewnie, lub przynajmniej zdziwiło, że współcześnie aktywni, biorący udział w zebraniach i dysku-

Fot. I.1 Widok ze strychu-suszarni budynku przy ul. Zielińskiego 58-72. Odległość do kolejnego budynku to ok. 100 m. Między budynkami, w zieleni, dobrze wyposażony i otwarty dla wszystkich mieszkańców miasta plac zabaw. W tej przestrzeni znajduje się też niewielki budynek szkoły. Dodatkowo w promieniu 300 m. od tego skwerku znajdują się: dwie szkoły podstawowe i dwa przedszkola. Zespół jest też wyposażony w dwa pawilony handlowo-usługowe. (Fot. Michał Dębek, 2016)



Fot. I.2 Osiedle Anna Spółdzielni Mieszkaniowej Wrocław-Południe. Widok z okolic modernistycznego pawilonu handlowo-usługowego na południową elewację budynku przy ul. Zielińskiego 78-90 w stronę północno-zachodnią. Standardowy dla PRL plac zabaw zbudowano tu wraz z osiedlem (budowano się tego typu place zabaw przy każdym budynku; konkretnie ten budynek miał dwa – z obu stron), natomiast jego obecna forma (oraz pastelowa elewacja budynku) jest efektem regeneracji przeprowadzonej przez SM Wrocław-Południe już po 1989 roku. (Fot. Michał Dębek, październik 2016)



sjach o wspólnej przestrzeni ludzie stanowią – jak szacują władze wrocławskich spółdzielni mieszkaniowych – najczęściej od 2 do 5%, a nigdy nie więcej niż 10% wszystkich spółdzielców⁹.

Jasne jest, że wokół spółdzielni mieszkaniowych pojawia się w ostatnich latach wiele kontrowersji; formułowane są zarzuty do sposobu gospodarowania spółdzielczym mieniem, szczególnie naświetlane są skandale będące udziałem niektórych spółdzielczych zarządów i prezesów. Tym niemniej, akurat we Wrocławiu - jeśli gdzieś widać kompleksowo zadbaną, aktywnie zarządzaną; również otwartą dla wszystkich (!) przestrzeń publiczną między budynkami – to najczęściej właśnie na modernistycznych osiedlach spółdzielczych. Tego bardzo łatwo obserwować nie sposób nie dostrzec lub rzeczowo podważyć.

9 Informacja ustna, którą uzyskałem podczas rozmów z prezesami wrocławskich spółdzielni mieszkaniowych w 2015 roku.

Jeśli jest tak dobrze, to dlaczego jest tak źle?

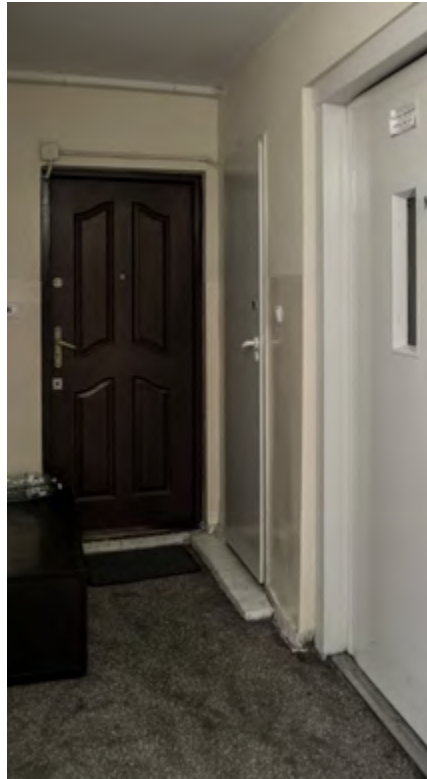
Innymi słowy: dlaczego modernizm przeszedł do historii - zapytałby ktoś słusznie. Sądzę, że z powodu kilku współistniejących zjawisk. Pierwszą słabością modernizmu był fakt, że funkcjonalna, zaspokajająca szereg ludzkich potrzeb urbanistyka mająca pozytywny wkład w zdrowie publiczne, zderzała się często z umiarkowaniem humanitarną architekturą. Trzymając się nadal omawianego osiedla „Anna” – na przykład pierwsze realizacje, z przełomu lat 60. i 70. XX wieku (ulica Zielińskiego nr 22-72), to 11 piętrowe domy-deski (patrz fot. 1.1). W każdym z nich wymyślono osiem całkowicie ciemnych klatek schodowych (patrz fot.1.3), a w każdej klatce zaprojektowano ponad 50 mieszkań. Aby zmieścić jak najwięcej „izb”, mieszkania zaprojektowano zarówno na piętrach, jak i półpiętrach (co pół kondygnacji) – świetnie widać to na zdjęciach z budowy tych kolosów, gdzie podziały płyt szczytowych sprawiają wrażenie, jakby budynek miał nie 11, a 22 kondygnacje mieszkalne (patrz fot. 1.4). To zdecydowanie nie jest „ludzka skala” w dzisiejszym jej rozumieniu [5].

Mieszkania, zwłaszcza w budynkach z lat 60. i 70. XX wieku były małe, ale jednocześnie projektowano w nich jak najwięcej pomieszczeń. Stąd powierzchnia mieszkań typu M4 – dla czterech osób, czyli modelowej rodziny 2+2 – składające się z 3 pokoi, oraz z wydzielonych w pierwotnym projekcie: przedpokoju, kuchni i łazienki, nie przekraczała 50 m². Przy czym trzeba uczciwie powiedzieć, że były to najczęściej metraże bardzo ustawne i rozkładowe (szczególnie w późniejszym okresie). Mimo to ciemną kuchnię-laboratorium o powierzchni około 3m² trudno sklasyfikować jako wynik humanistycznej myśli w projektowaniu architektonicznym. (Nawet, jeśli taki projekt miałby podłoże ideowe w postaci emancypacji kobiet: oto nie byłyby one już w domach kucharkami, bo pracowałyby zawodowo; rozbudowane kuchnie nie miałyby więc, w modelowym modernistycznym społeczeństwie, uza-

Spektakl o mądrym mieście

Fot. I.3 Osiedle Anna. Dom-deska przy ul. Zielińskiego 58-72. Klatka schodowa, w której ofertowe ceny mieszkań osiągnęły pułapy nie odbiegające od cen mieszkań w budynkach z drugiej dekady XXI wieku zbudowanych w bezpośredniej okolicy. (fot. Michał Dębek, październik 2016)

Fot. I.4 Regenerowana aktualnie termomodernizacja przy ul. Zielińskiego. Porównanie układu okien w ścianie szczytowej z elewacją wschodnią uwiadczenia koncepcję zagęszczania przestrzeni jak największą liczbą mieszkań – co pół kondygnacji. Dziś na terenie zajmowanym przez trzy takie modernistyczne domy-deski, oddalone o 100 metrów, powstałyby budynków o podobnej kubaturze co najmniej pięć. Zarówno ówczesne jak dzisiejsze rozwiązanie problemu gęstości jest problematyczne. (Fot. Michał Dębek, 2016)



sadnienia.) I nawet jeśli samo jej istnienie kuchni w izbie mieszkalnej było wielkim osiągnięciem cywilizacyjnym w stosunku do warunków mieszkaniowych proletariatu końca XIX wieku, które chcieli radykalnie poprawić moderniści.

Ciekawostką na tym tle jest fakt, że takie właśnie niewielkie mieszkania, z mini-pomieszczeniami, ciemnymi kuchniami, w budynkach-mrowiskach, z okresu siermiężnych koncepcji jakości życia lansowanych przez I sekretarza KC PZPR Władysława Gomułkę, osiągają na rynku wtórnym ceny nie odbiegające od cen mieszkań w innych typach budownictwa, a czasem nawet wyższe [6]. Z jednej strony oczywistym jest, że dziś bez większego problemu dość szybko i sprawnie przekształcić można niegdysiejsze, 50-metrowe M4 na ustawne i otwarte M3. Istotnym jest jednak sam wybór takiej inwestycji - można w związku z tym przypuszczać, że z punktu widzenia mieszkańca miasta, niedogodności wynikające z ascetycznej (delikatnie mówiąc) architektury są co najmniej równoważone korzyściami wynikającymi z modernistycznej urbanistyki. Szczególnie dziś, gdy 50 lat po budowie, większość „betonowych pustyń” stało się – gdy je porównać do innych części miasta – oceanami zieleni. W wielu miejscach omawianego tu osiedla Anna widok z bloku mieszkalnego na resztę osiedla sprawia wrażenie, jakby się mieszkało w środku parku (patrz. fot. 1.1 i 1.2).

Oczywiście nie wszystkie osiedla modernizmu PRL były aż tak zielone, ale regułą jest, że są one wyposażone w tereny zielone i rekreacyjne nieporównywalnie lepiej, niż osiedla mieszkaniowe zbudowane w Polsce po 1989 roku. Należy też przypomnieć, że ze względu na duże odległości między budynkami, mieszkańcy mają prawdopodobnie poczucie całkiem sporej prywatności. W ramach osiedla trudno znaleźć odległości między oknami mieszkań mniejsze niż 30 metrów. W porównaniu z dzisiejszymi standardami budowania, gdzie zachowuje się odległości w najlepszym razie o połowę mniejsze¹⁰, przestrzenie te czynią przykładowe osiedle Anna oazą prywatności, mimo wysokiej gęstości zaludnienia socjalistyczno-modernistycznych budynków.

Druga wątpliwa kwestia to estetyka architektury powojennego, ateńskiego modernizmu. Budowle były w przytłaczającej większości realizacjami skrajnie prostymi plastycznie, całkowicie odmiejscowionymi – pozbawionymi jakichkolwiek lokalnych akcentów i przemysłowo powtarzalnymi. Fakt ten nie przysparzał modernizmowi zwolenników, szczególnie wśród laików i szczególnie po 1989 roku, kiedy do Polski przybył kolorowy kapitalizm. Mieszkańcy próbowali zmienić – ich zdaniem nieciekawą, szarą – kolorystykę swoich budynków. Doprowadzili w ten sposób, na wielu modernistycznych osiedlach, do plastycznej katastrofy: okaleczenia estetyki budynków przypadkowymi, jaskrawymi lub pastelowymi kolorami; choroby okrzykniętej trafnie mianem „pastelozji”¹¹ (patrz np. fot. 1.2). A w związku z tym, że – jak mówiła w jednym z wywiadów historyk sztuki, prof. Maria Po-

10 Prawdziwą ciasnotę i wynikający z niej brak prywatności można zaobserwować np. w po-peerelewskich już „wrzutkach” w osiedle Anna przy ulicy Grabskiego. Jeszcze bardziej jaskrawo (i paradoksalnie) widać ciasnotę i brak higieny urbanistycznej w osiedlach najdroższych apartamentowców, np. Centauris przy ul. Działkowej, albo ul. Kurkowej 8 i 14, gdzie metr równie ciasno jak modernistyczne mieszkania kosztuje w 2016 roku co najmniej dwie lub trzy przeciętne pensje netto, a odległość między oknami sąsiadujących budynków to często ok. 10-15 metrów (odległość wyliczona na podst. danych z Systemu Informacji Przestrzennej Wrocławia). Moderniści dokładnie przeciwko takim zjawiskom protestowali, m.in. swoim manifestem ateńskim.

11 Filip Springer: „Podobno najgroźniejsze trucizny powstają w trakcie opracowywania leków. Tak było i tym razem. Próbowano wynaleźć lekarstwo na szarość. Pomyślano, że jak się ją zamaluje, to będzie lepiej. Tak rozwinęła się pastelozja.”, za: [7], [8]

przęcka - „jesteśmy nacją wizualnie upośledzoną” [9], to zamiast spójnej i wyrazistej w swej ascetycznej prostocie estetyki modernizmu, mamy dziś, na polskich osiedlach, coś, co wygląda w najlepszym razie jak „rozsypane na trawie, spłowiałe klocki Lego” [10]. Co ciekawe – okazuje się, że nie obniża to wszystko wartości rynkowej nieruchomości znajdujących się w „zakażonych” budynkach. Czyli albo całkiem prawdopodobna jest przytoczona wyżej teza Marii Poprzęckiej o wrażliwości Polaków, albo estetyka w odbiorze społecznym pełni rolę podrzędną wobec funkcjonalności.

Trzecie ostrze krytyki modernistycznych osiedli ogniskuje się często na zastosowanych w nich słabej jakości materiałach i nie najlepszym wykonaniu (w Polsce i innych dawnych tzw. demoludach). Tymczasem ogólnopolskie badanie techniczne budynków wielkopłytowych, zlecone niedawno przez Ministerstwo Infrastruktury, wykazało, że obiekty te nie są niebezpieczne, a ich żywotność ocenia się dziś na około 100-140 lat [11], [12]. Co więcej, inżynierowie wskazują, że w wielkiej płycie możliwe jest bezpieczne łączenie mieszkań zarówno w poziomie jak w pionie, nawet poprzez wyburzanie elementów konstrukcyjnych¹² i przewidują wręcz wzrost wartości rynkowej mieszkań znajdujących się w tego typu budownictwie. Tym niemniej, wiele obiektów było rzeczywiście wykonanych niedbale, zarówno ze względu na problematyczną etykę pracy na socjalistycznych budowach, jak i braki materiałowe i pośpiech, związane z realizacją przekraczających możliwości gospodarki planów zapewniania wszystkim oczekującym Polakom nowoczesnych mieszkań. Trzeba jednak zauważyć, że wiele błędów i niedoróbek zostało już skorygowanych przez spółdzielnie mieszkaniowe, które zainwestowały miliony w modernizację, często niemal wszystkich elementów i infrastruktury budynków, poza ich konstrukcją (patrz np. fot. 1.4). Największe zagrożenie stanowią faktycznie zdekapitalizowane budynki wielkopłytowe będące własnością indywidualnych mieszkańców, nawet jeśli współwłasność dzielą z miastem. Przypadkiem jaskrawego dramatu tego rodzaju, była w ostatnich latach sprawa odpadających balkonów w modernistycznych budynkach przy pl. Nowy Targ, którą tak podsumowali dziennikarze: „Właściciele mieszkań nie mają pieniędzy na remont. Zarząd Zasobu Komunalnego nie chce finansować prywatnych lokali” [13].

Czwarty problem modernizmu, to ścisła separacja funkcji: mieszkaniowych, handlowo-usługowych i innych, co nie sprzyjało kształtowaniu miejskości w sposób naturalny dla ludzi, czyli różnorodnie, na zasadzie w dużej mierze spontanicznej kreacji, nawarstwiania i ewolucji. Jedną z istotnych porażek – z perspektywy kształtowania miejskości – wydają się, związane z koncepcją sortowania funkcji, pasywne fasady parterów modernistycznych budynków mieszkalnych. Na osiedlach ateńskiego modernizmu, szczególnie tych niedokończonych, gdzie zabrakło obiektów handlowych i usługowych, powstały olbrzymie monokultury mieszkaniowe.

¹² Doskonałe przykłady takich regeneracji i interwencji istnieją realnie np. we wschodnioniemieckich Halle-Neustradt i Leinfelde, gdzie w blokach z wielkiej płyty urządzono, na dzisiejsze standardy – apartamenty [15]



Fot. I.5 Symulacja miejskości w spóźnionym modernizmie. Trakt o szerokości ok. dziesięciu metrów i długości ponad dwustu, użytkuje kilkanaście osób na godzinę. Utrzymanie tej absurdalnej struktury kosztuje spółdzielców – mieszkańców monstrualnego galeriowca – miliony. Zdjęcie zrobione w sobotę około południa. W tym czasie naprzeciw, w okolicy galerii Sky Tower, po chodnikach na poziomie ulicy cyrkulowało kilkuset przechodniów. Widok w stronę północną oraz widoki z góry łącznie ujmujące cały omawiany zespół obiektów. (Fot. Michał Dębek, 2016)



Uniemożliwiały one często – naturalne w warunkach spontanicznego kształtowania miasta – ekspresje różnorodności i osiedlowego życia zdrowych społecznie, ludzkich osiedli. Szczególnie, że ateński modernizm pogrzebał koncepcję kwartałów, a wraz z nią zniknęły typowe skrzyżowania szklaków komunikacyjnych otoczone zwartą, obrzeżną zabudową z usługami w parterach. Skrzyżowania takie – jak słusznie zauważył wrocławski architekt Stanisław Lose [14] – to w każdym mieście prawdziwe centra ludzkich terytoriów, w ludzkiej skali, akceptowane przez wieki, na całym świecie, przez lokalne społeczności. A moderniści unikali zarówno zwykłych skrzyżowań ulic w ogóle (uważali, że powinno ich być jak najmniej) jak wielofunkcyjności przestrzeni.

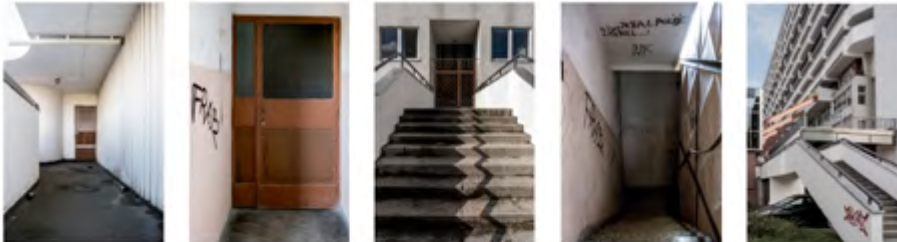
Kiedy natomiast próbowano połączyć modernistyczną architekturę z wielofunkcyjnością naturalnej miejskości, wychodziły z tego nierzadko antyludzkie makabry, których egzemplifikacją jest choćby zaprojektowany w 1978 roku, a ukończony w początkach lat 90. blisko 300-metrowy galeriowiec przy ul. Powstańców Śląskich 40-64. Wrocławianie nazywają go „Titanic” ze względu na przypominającą olbrzymi statek sylwetę i poziome podziały elewacji przecinane pionowymi kłatkami schodowymi, kojarzącymi się z kominami statków wycieczkowych. Wizyta w tym budynku skłania jednak do innej refleksji o naturze tej, jak się okazuje podwójnie trafnej, metafory. Autorom tego makabrycznego mutantu modernizmu, Julianowi Łowińskiemu i Waławowi Kamockiemu [16], zabrakło chyba wyobraźni lub wiedzy o zachowaniach ludzi i psychologii środowiskowej, przy jednoczesnym monumentalnym rozmachu demiurgicznego projektowania. Katastrofę tej myśli architektonicznej tak opisywał Tomasz Kanik: „Zboczeniec czaił się przy zsypie. W windzie jest ciemno i straszno - czasem trzeba się tam rozebrać. Skład narkotyków i salon masażu erotycznego. Betonowy labirynt w centrum miasta” [17]. Przy czym nawet powyższy, mocny cytat nie oddaje drastyczności doświadczenia tego projektu.

Aby w pełni i wielozmysłowo poczuć antyhumanitarną degenerację końca modernizmu warto odwiedzić galeriowiec osobiście; szczególnie - wspomniane wcześniej w nieco innym kontekście - betonowe, pionowe sarkofagi bez drzwi i okien mające być w zamyśle architekta kłatkami schodowymi, mroczne tunele przyziemi, w których czai się mnóstwo „niespodzianek” oraz wiele „wynikowych” ślepych zaułków, służących dziś za dzikie toalety lub wysypiska odpadów (patrz fot. 1.7). Już pięć lat temu, odnosząc się do tych właśnie problemów Titanica, pytano o „granice artystycznego eksperymentu w sztuce czy architekturze, w której wytworem obok konstrukcji i materiałów pozostają ludzie” [18]. Spośród wszystkich budynków w zasobach spółdzielni Południe jest to przypadek najdroższy w utrzymaniu i jednocześnie najbardziej beznadziejny. Z powodzeniem mógłby się stać obiektem odrębnych opracowań wielu nauk, w tym psychologii, socjologii i teorii architektury.

W trakcie „świadomego realizowania koncepcji społecznego osiedla mieszka-



Fot. I.6 Jaki Rzym, takie hiszpańskie schody. Galeria wiec „Titanic” przy Powstańców Śląskich, strona zachodnia. Poraża nie tylko architektura, ale także interesująca lokalizacja „włoskiego” akcentu – pizzerii o zaskakującej nazwie Fattoria. Czyżby pierwszy człon pochodził z angielskiego fat, czyli „gruby, tłusty, opasty, tuczny”? (Fot. Michał Dębek, październik 2016)



Fot. I.8. Ślepy zautek modernizmu. Albo inaczej – mutant. Galeria wiec „Titanic” przy ul. Powstańców Śląskich 40-64. Górą lodową dla tego Titanica są uniwersalne zachowania ludzi. Projekt nie uwzględniający psychologii środowiskowej musiał się tak skończyć. Bez radykalnej przebudowy obiektu nie da się uratować nawet spółdzielczym wysiłkiem. Na zdjęciu poziomym widać teoretyczny parter. Rok temu mieszkańcy sprzeciwili się kompleksowemu remontowi zaprezentowanego na fotografiach miejsca swojego zamieszkania [20]. Odmalowano elewacje. (Fot. Michał Dębek, 2016)



Spektakl o mądrym mieście

Fot. I.8 Miejsce spotkań – „maszyna do mieszkania” spotyka „miasto ogród”
Ul. Radosna 4-36. Bezpośrednio z tyłem makabrycznego galeriowca sąsiaduje takie podwórko trzech typowych, pięciokondygnacyjnych modernistycznych budynków – tzw. „jamników” – również należących do SM Wrocław-Południe. (Fot. Michał Dębek, październik 2016)



niowego”, jak w PRL nazywano realizację mega-kompozycji urbanistycznych [19], demiurgiczni urbaniści sądzili prawdopodobnie, że przeprojektowując na modernistyczny sposób przestrzeń, przeprojektują jednocześnie oczekiwania i zachowania ludzi. Tymczasem ludzie, bez względu na aktualne mody i paradygmaty projektowania, potrzebują od architektury oraz urbanistyki tych samych cech i w przestrzeni zachowują się w zasadzie podobnie. Często inaczej, niż to sobie wyobrażają architekci.

Piątym powodem upadku idei modernistycznej było mocne, choć pośrednie, zdyskredytowanie egalitarystycznych, wspólnotowych wizji społeczeństwa przez coraz bardziej liberalne, a nawet umiarkowane libertariańskie, doktryny społeczno-gospodarcze z naczelną ideą indywidualizmu (rzadko uspołecznionego). Od lat 70. XX wieku masową euroatlantycką wyobraźnią zaczął więc coraz bardziej władać (znowu, po blisko stu latach) wielki kapitał oraz bardzo silnie pobudzany i wzmacniany egoizm¹³. Wydawało się, że w neoliberalnym świecie nie ma miejsca na urbanistykę w ogóle, bo jest ona przecież w swej istocie działalnością dla dobra publicznego, wspólnego i w dodatku musi być realizowana mniej lub bardziej centralnie, urzędowo. W epoce restytucji deregulowanego kapitalizmu społeczne idee CIAM, a wraz z nimi wspólnotowe koncepcje urbanistyczne i architektoniczne nie miały szans trwać bez wsparcia finansowego, jakie (wciąż) otrzymują idee odwrotne. CIAM chciał pokazać, że możliwa jest rzeczywistość inna, niż świat rządzony przez spekulantów, banki i landlordów¹⁴; że tak zwani zwykli, słabsi ludzie nie powinni być pozostawiani samym sobie; że można razem, wspólnie, dla społeczności. Le Corbusier i jego koledzy mówili w Karcie Ateńskiej niemal dosłownie: nigdy więcej wielki kapitał nie będzie ciemnił zwykłego człowieka, odbierając mu możliwość życia w godnych warunkach. Po upadku tzw. bloku wschodniego nie było jednak żadnej siły, która wsparłaby promowanie tej koncepcji w masowej wyobraźni. Nic też nie hamowało już kapitału na całym świecie przed wyjątkowo agresywną promocją odwrotnej kultury indywidualistycznej konsumpcji i zamknięcia się w – koniecznie własnych, okupionych bankowym kredytem – czterech ścianach.

Po szóste: modernizm, jak każdy prąd myślowy i cywilizacyjny niezależnie od jego wartości, po prostu się ludzkości znudził. Modernizm nie był – w całej swojej jednak różnorodności – w architekturze i urbanistyce epoką szczególnie nudniejszą niż inne. Niemniej każda koncepcja organizacji przestrzeni w pewnym momencie, z różnych powodów, po prostu się wyczerpuje.

Niektórzy uważają, że modernizm ateński, jako idea, zbankrutował wraz ze skrajną ruiną (a w końcu fizycznym wyburzeniem) amerykańskiego osiedla Pruitt-Igoe w St. Louis w latach 1972 – 1976. Modernistyczna dzielnica zaprojektowana została w latach 50. zgodnie z kartą CIAM przez Minoru Yamasakiego, który znany jest szczególnie jako autor tworzonego na przełomie lat 1966-1973 kompleksu World

13 Za symboliczny symptom dominacji tradycyjnego kapitalizmu i myśli liberalnej nad interwencjonistyczną-socjalną można uznać np. przyznanie w 1976 roku Nagrody Nobla Miltonowi Friedmanowi (człotowemu przedstawicielowi myśli neoliberalnej – tzw. szkoty chicagowskiej).

14 Landlord – ang. właściciel kamienicy, albo ziemi, albo potocznie: właściciel wynajmujący mieszkania, pokoje lub domy.

Trade Center, oraz jeden z głównych projektantów upadłego już dziś miasta Detroit. Postać architekta nadaje więc wyburzeniu Pruitt-Igoe dodatkowego „mitologicznego sznytu”. Historia tego zespołu urbanistycznego – porównywalnego w sensie architektoniczno-urbanistycznym z częściami osiedli wrocławskich budowanych w latach 60. i 70. XX wieku – jest jednak bardziej historią upadku szeregu koncepcji społeczno-politycznych (w USA), niż pieczęcią bankructwa modernizmu. Upadek Pruitt-Igoe to obraz dramatu, który zdarzył się, gdy w kolektywistyczne założenie o wysokiej intensywności przeniesiono slumsy, a następnie „wyparto się” ich i odcięto im fundusze, pozostawiając zarówno mieszkańców, jak substancję architektoniczną, samym sobie – domykając dodatkowo stalową siatką czarnego getta. W dodatku działo się to w czasie deurbanizacji i deindustrializacji miasta, kłopotów na tle segregacji rasowej i mnóstwa innych czynników, uniemożliwiających rzeczywistą realizację koncepcji modernistycznej. Powiedzieć, że klęska tego osiedla jest klęską modernizmu to tak, jakby stwierdzić, że społeczno-ekonomiczna klęska wrocławskiego Przedmieścia Oławskiego (tzw. Trójkąta Bermudzkiego) jest klęską obrzeżnej, kamienicowej zabudowy kwartałowej. Długo jednak trzeba było czekać, by ktoś tej powielanej środowiskowo plotce zadał kłam – zrobił to dopiero Chad Freidrichs [21] portretując w rewelacyjnym filmie dokumentalnym „Mit Pruitt-Igoe” całą złożoność dramatu osiedla, konfrontując powielane, mocno niesprawiedliwe opinie z tymi, którzy mieli okazję w Pruitt-Igoe mieszkać, a często dorastać.

Modernizm wyczerpywał się natomiast stopniowo, głównie w dwóch aspektach. W końcu XX wieku nastał na świecie uzasadniony schyłek akceptacji dla rozwoju komunikacji samochodowej w miastach. Wyczerpały się możliwości dalszego sensownego rozwijania sieci i przekrojów ulic mogących obsługiwać wciąż wzrastającą liczbę samochodów. Dowody z całego świata wskazują, że w epoce motoryzacji nie ma sensownej możliwości zapewnienia przepustowości miejskich ulic – bez względu na to, jak szerokie i nowoczesne te ulice będą. Amerykanie budowali przecież w miastach nawet autostrady, ale i one nie udźwignęły wciąż przyrastającej (częściowo w związku z tym) liczby samochodów. Moderniści byli zafascynowani nowoczesną, i eksplodującą w czasach ich manifestu, motoryzacją. Chcieli rozwijać miasta dla wygody mieszkańców. A tym, jak sądzili, miało się przecież najwygodniej podróżować własnymi samochodami. Nie zdawali sobie sprawy z tego, że przy 540 samochodach na 1000 mieszkańców (np. Wrocław, Los Angeles [22], [23]), nie da się racjonalnie (także ekonomicznie) projektować sieci transportowej priorytetyzując transport indywidualny. Ten problem jest dziś rozumiany w całym zachodnim świecie, nawet we Wrocławiu, z pewnością niebędącym w euroatlantyckiej awangardzie rozwiązań komunikacyjnych.

W nowym milenium definitywnie skończyła się też, w euroatlantyckim świecie kreującym globalne prądy myślowe, fascynacja masową produkcją i wielkim prze-

mysłem. Zaczęło się, z kolei, myślenie o rozwoju zrównoważonym, ograniczającym inwazyjność człowieka wobec otaczającej przyrody i jej zasobów, a także powrót do lokalności, swojskości, bliskości konkretnym miejscom i ich *genius loci*. W takim klimacie intelektualnym, mechanistyczny w swym duchu, modernizm nie miał szans pozostać spostrzegany jako atrakcyjny. Aura budownictwa i myślenia „przemysłowego”¹⁵ ostatecznie pogrzebała, słuszne w większości, idee CIAM.

* * *

Cokolwiek krytycznego już napisano, i jeszcze napisano by chętnie, na temat modernizmu, prawdziwym problemem wydaje się dziś to, co ustalili choćby dziesięć lat temu II Kongres Urbanistyki Polskiej – „modernizm w urbanistyce przechodzi do historii. Nowej doktryny dziś nie mamy” [24]. Ta bolesna prawda jest niestety wciąż aktualna. Aktualne są też w miastach problemy, które próbowali rozwiązać pierwsi moderniści. Nie uciekniemy od tej konstatacji prezentując tzw. Nową Kartę Ateńską [25], jakkolwiek politycznie poprawną i miłą, to jednak ogólną i – jak przystało na płynną nowoczesność – rozmytą. Nie ukryjemy jej za kotarą nowoczesności utkanej z setek bezideowych, a wszechobecnych dziś, ekspresji neomodernizmu¹⁶ (w Polsce zresztą głównie importowanych). Nie zmienimy jej także próbując rozpoznać wartościowe prądy myślowe w morzu pomysłów współczesnych architektów i urbanistów, poszukujących potężnych odpowiedzi zarówno na wyzwania współczesności i przyszłości, jak wciąż nierozwiązane problemy przeszłości (por. fot. 1.9).

W odpowiedzi na taki stan rzeczy III Kongres Urbanistyki Polskiej przyjął kilka lat temu deklarację „nowa urbanistyka – nowa jakość życia” [26]. Jest to zaskakująco zwarty dokument, który może stanowić bazę manifestu, a nawet doktryny nowej urbanistyki polskiej. Na razie, wobec dramatycznie złej sytuacji urbanistyki w Polsce (o czym piszę dalej), pozostaje niestety dokumentem martwym. Deklaracja ta ożyje, prawdopodobnie, dopiero po zdominowaniu debaty publicznej w Polsce przez jakąś formę pogłębionej refleksji nad przyszłością, przede wszystkim w obszarze solidaryzmu społecznego oraz pojęcia i praktyki dobra wspólnego.

Akt II

Przerażają Cię utopie. Albo Cię męczą. Albo uważasz – podobnie jak były polski premier Donald Tusk – że „ktoś, kto ma wizję, powinien iść do lekarza” [27]. Albo jesteś tradycjonalistą, ceniącym „odwieczny” porządek rzeczy. Albo w ogóle nie interesują Cię projekty społeczno-polityczne. Przy czym na hasło „komunizm” dostajesz gęsiej skórki. Hasło „socjalizm” jest Ci w najlepszym razie obojętne, acz-

15 We Wrocławiu jednym z największych „deweloperów” w epoce PRL było Przedsiębiorstwo Budownictwa UPZEMYSŁOWIONEGO, odpowiedzialne również za całkiem ciekawe realizacje, np. Trzonolinowiec (ukończony w 1967 roku), czy Instytut Matematyczny UWr (laureat konkursu Mister Wrocławia 1971).

16 Neomodernizm nawiązuje do form modernistycznych, do ich prostoty i z reguły podporządkowania formy funkcjom, ale odrzuca warstwę ideową modernizmu (<http://www.europian.pl/style-w-architekturze/neomodernizm/>). Budynki w tym stylu są często spektakularne przez ogromne przeszklenia, interesujące oświetlenie, niezwykle zaaranżowane powierzchnie elewacji.

Fot. I.9 Metafora sytuacji współczesnej urbanistyki. Ul. Kurkowa 36. Znalaziona przypadkiem sztuka miejska zaskakująco adekwatna wobec środowiska, w którym się znajduje (dramatycznie zaniedbane Śródmieście). Poza tym powyższe graffiti – tym bardziej na tle zaślepionej bramy niegdyś pięknej kamienicy – doskonale oddaje wyzwanie, przed którym stoi dziś urbanistyka (także we Wrocławiu). „Spojrzenie w puste oczodoły wieczności zmusza do działania”, brzmi komunikat do przechodniów. Autor nieznanym. (Fot. Michał Dębek, październik 2016)



kolwiek lepiej nie wypowiadać jednego z tych kontrowersyjnych słów, do których zaliczyłbyś też na przykład „kolektyw”. Cenisz przy tym pewne formy egalitaryzmu, na przykład w momencie współdecydowania mieszkańców o mieście.

Nie masz gotowego pomysłu na to, jak mógłby wyglądać świat, aby był lepszy, niż dzisiejszy. Nie ludzisz się, że „inna polityka jest możliwa”¹⁷; inna, to znaczy zaabsorbowana wykluczonymi, biednymi i na różne sposoby słabszymi ludźmi, radykalnie odmienna od polityki społecznej opartej o nieskrępowany liberalizm i turbo-kapitalizm. Nie możesz się zdecydować, co Ci się najbardziej podoba – w każdej estetyce znajdujesz ciekawe wątki. Za wyjątkowo inspirujące uważasz, w tym niezdecydowaniu, dzieła nasycone nieoczywistą symboliką, wielowartościowe, złożone, „z duszą”. Różnorodność i twórcze ścieranie się rozmaitych idei uważasz za podstawę zdrowego miasta i dobrej architektury. Nie widzisz niczego dziwnego w patchworkowej estetyce współczesnej architektury, czerpiącej z rozmaitych tradycji, aczkolwiek odrzucasz brutalność i mechanistyczny chłód modernizmu. Czujesz, że w architekturze ważny jest ornament i subtelności, choć zdajesz sobie sprawę, że imitacja dawnych mistrzów detalu w dzisiejszym świecie nie jest dobrym pomysłem.

Sądzisz, że w mieście najważniejsze są ulice i place kształtowane pierzejami w kwadraty, okręgi, ewentualnie trójkąty; najlepiej pełne ludzi. Ludzie powinni nie tylko przebywać na placach i ulicach, ale też – jak na właścicieli przystało – „mieć na nie oko”. Dobrze, by siatka ulic była gęsta, a kwartały¹⁸ niewielkie. Miasto powinno być zwarte i rozsądnie intensywne. Sądzisz, że każda struktura urbanistyczna (i architektoniczna) powinna być zharmonizowana z zastanym kontekstem, bo przecież szanujesz tradycję i historyczną ciągłość miasta. Przychodzi Ci też do głowy, że najlepiej budować z materiałów naturalnych, lub jak najbardziej do nich zbliżonych; sprzeciwiasz się tym samym budownictwu przemysłowemu lub uprzemysłowionemu.

Akceptujesz fakt, że miasto jest przestrzenią sprzeczności rozmaitych interesów. Chętnie dopuścisz do decydowania o przestrzeni wszystkich „aktorów” miejskiej przestrzeni – bez względu na pochodzenie społeczne, przynależność do grupy etnicznej, wyznawane filozofie, interesy i postawy. Nie boisz się wynikających ze zderzeń wspomnianych żywiołów hybrydowych filozofii oraz radykalnego eklektyzmu form i symboliki. Uważasz w dodatku, że w architekturze powinni na równi partycypować architekci i użytkownicy, ponieważ kreowanie architektury nie może być domeną demiurgicznych, odrealnionych w swych pracowniach (s)twórców.

Sądzisz, że miasto to proces, a nie suma skończonych układów urbanistyczno-architektonicznych. Wydaje Ci się, że fragmentacja przestrzeni przez wznoszenie świadomie zaprojektowanych zamkniętych układów urbanistycznych (jak u modernistów), prowadzi w końcu do rozpadu miasta. Dlatego szczególnie cenisz spontaniczne nawarstwianie tkanki miasta, przenikanie struktur, form, stylów i funk-

17 Celowo przywołuję tu nagłówek 7. punktu deklaracji programowej socjalistycznej partii „razem”, rzeczywiście odmienną w koncepcjach gospodarczych i społecznych niż reszta partii politycznych w Polsce – „inna polityka jest możliwa” (dostępny na stronach internetowych partii Razem).

18 Kwartały uważasz za „naturalną” formę zabudowy.

cji; rozumiesz, że zdrowe miasto to ewoluujący chaos i nieskończony, nielinearny, samoorganizujący się wciąż i dekomponujący brikolaż. Mądre miasto przyjaźnie akceptuje taki stan rzeczy. Ważne jest natomiast, aby w mieście nie zacierały się węzły, obszary, ścieżki i dominanty; oraz aby nie zapominać o ciekawych perspektywach widokowych i głębi wielu planów wizualnych, które powinny być łatwo dostępne poznawczo dla przechodnia na ulicy, albo publicznym placu. Ważne jest też, że punktem odniesienia dla architektury powinno być ludzkie ciało, a ściślej – skala człowieka.

Czy myślisz w podobny sposób? Jeśli tak, to znaczy, że w myśleniu o urbanistyce i architekturze drzemie w Tobie duch reakcji na modernizm. Pojmujesz świat, a w nim architekturę i urbanistykę, jako nieprawdopodobnie złożony teatr różnitości, którym nie należy stawać na drodze, a nawet warto ją uwypuklić.

Prawdopodobnie łatwo byłoby Ci znaleźć wspólny język z postmodernistami. Trudno byłoby natomiast zweryfikować, czy rzeczywiście. Bo postmodernizm to kolaż mnóstwa różnych poglądów i nurtów w projektowaniu, reprezentowany przez wielu niezrzeszonych teoretyków i praktyków architektury. Są wśród nich postaci o tak różnych spojrzeniach na rzeczywistość jak Kevin Lynch, Jane Jacobs, bracia Krier, Robert Venturi, Denise Scott Brown, czy Christopher Alexander. Ale nie tylko oni. Tysiące architektów, mniej więcej od drugiej połowy lat 60. XX w., rozważało przyszłość architektury i miast po modernizmie. Każdy wypracował własną wizję pożądanego, postmodernistycznego świata. Z tych wszystkich względów postmodernistyczne miasto jako całość i postmodernistyczna architektura jako pojedyncze obiekty, bywają równie często zachwycające, co upiorne.

* * *

Mimo że przeplatanie się najróżniejszych koncepcji gospodarowania przestrzenią w ramach postmodernizmu jest zjawiskiem dla tego nurtu oczywistym – w końcu radykalny eklektyzm jest w jego DNA – to większość wspomnianych przeze mnie powyżej spostrzeżeń i postulatów znajduje swoje miejsce w tekstach wielu najważniejszych postmodernistów [28]. Różnice dotyczą z reguły konkretnej konceptualizacji wiodących idei, rozłożenia akcentów i rozmaitych niuansów. Bo postmodernizm, w przeciwieństwie do modernizmu, bardzo lubi być zniuansowany.

Jednym z nielicznych całościowych, względnie spójnych, miejskich konceptów postmodernistycznych, wiążących wewnątrz wiele postmodernistycznych koncepcji, jest Nowy Urbanizm¹⁹. To idea lansowana m.in. przez Leona Kriera, Andreasa Duany, Elizabeth Plater-Zyberk i Petera Calthorpe, ale także wielu innych działających współcześnie i znanych architektów, np. ostatnio bardzo popularnego w Polsce Jana Gehla. Co ciekawe, wbrew nazwie, Nowy Urbanizm nie zawiera treści szcze-

19 Inaczej: Nowa Urbanistyka lub Nowa Miejskość

gólnie nowych, nieznanych wcześniej w historii urbanistyki; choć to nurt nowy z nazwy, nie jest nowoczesny. To dosyć prosta koncepcja tradycjonalistycznej budowy ludzkich osiedli, czerpiąca w dużej mierze z urbanistyki końca XIX i początku XX wieku. Widoczne są w Nowym Urbanizmie duchy koncepcji miast ogrodów²⁰ i niewielkich jednostek sąsiedzkich Clarence'a Perry'ego²¹. Przywrócenie zabudowy kwartałowej i ochrona innych, historycznych form zabudowy, dbałość o ulice, place i zorganizowane tereny zielone, zwarte pierzeje zabudowy obrzeżnej, redukcja do minimum ruchu samochodowego, ekologia i priorytet dla pieszych – to główne prądy i rzeczywistość nowego urbanizmu. Gdyby nie bardzo silne postulaty budowania sprzyjającego oddolnej organizacji społeczeństwa demokratycznego, w tym miejskiego aktywizmu, oraz nacisk na ekologię i wskazanie na obszar metropolitalny jako pożądany przedmiot zainteresowania władz miejskich, nowy urbanizm byłby czymś w rodzaju powidoku urbanistyki przed-modernistycznej.

Postmodernizm – sprawdzam we Wrocławiu

Ponieważ mamy w Polsce odwieczną skłonność do anarchii, nieszczerze nawet zawołaną, postmodernizm okazał się być najwspanialszym prezentem, jaki mógł nam ofiarować zachodni świat po upadku PRL. Skoro można wszystko i wszędzie – a da się tak brutalnie i redukcjonistycznie interpretować postmodernistyczną myśl – to metaforycznie mówiąc: „niech rozkwita sto kwiatów, niech współzawodniczy ze sobą sto szkół myślenia²²”. Skoro można budować eklektycznie, nawiązując do kontekstu na przykład na zasadzie ironii, skoro można wreszcie (po „szarym” okresie PRL) budować kolorowo, z ornamentem, skoro każdy powinien móc mieć prawo do nieskrępowanej artystycznej wypowiedzi, skoro można – a nawet powinno się – znów budować ciasne kwartały, a własność jest święta, to my, Polacy, jesteśmy w swoim żywiole. Doskonale widać to we współczesnym Wrocławiu, absolutnie uwolnionym z jakichkolwiek ograniczeń myśli urbanistycznej czy filozofii architektury. Myśli te są w najlepszym razie tradycjonalistyczne lub neomodernistyczne, a w najgorszym (i niestety najczęstszym) – uwarunkowane wyłącznie ekonomicznie, bez jakiegokolwiek związku z dobrostanem użytkowników nowej architektury, o mieszkańcach całego miasta nie wspominając. Jedynymi wizjami w postmodernizmie wrocławskim zdają się dotychczas: wizja opłacalności ekonomicznej inwestycji w arkuszu kalkulacyjnym inwestora (patrz fot. 1.10, 1.11 i 1.12), oraz wizja utrzymywania miłych relacji z inwestorami przez miasto.

Wrocławianie, jak w ogóle współcześni Polacy, są społecznością o pochodzeniu w większości chłopsko-pańszczyźnianym. W związku z tym, na zakodowaną w historii państwa polskiego i wciąż tętniącą pod maską europejskiego państwa

20 Miasta ogrody to pomysł Ebenezera Howarda, nawiasem mówiąc z zawodu stenotypisty, który opublikował na przełomie XIX i XX wieku. Zakładał on, że w związku z przeludnieniem oraz wieloma problemami ówczesnych miast przemysłowych, mieszkańców należy ulokować w satelickich wobec metropolii, niewielkich jednostkach miejskich (około 30 tys. mieszkańców). Jak łatwo się domyślić, jedną z najważniejszych koncepcji w miastach ogrodach było zatopienie wszystkich miejskich funkcji w morzu zieleni. Koncepcja satelickiego miasta ogrodu – oczywiście wbrew pierwotnej humanistycznej idei Howarda – wiąże się z późniejszym zjawiskiem rozlewania się miast, stanowiącym dziś dramatyczny problem w coraz mniejszych miastach na całym świecie.

21 Jednostka sąsiedzka to przedwojenny pomysł Clarence'a Perry'ego na rozwój humanistycznych i społecznie funkcjonujących przestrzeni w ówczesnych przemysłowych miastach. Jednostka sąsiedzka to kompletna kompozycja urbanistyczna o powierzchni 100-150 hektarów, zamieszkała przez ok. 5 tysięcy ludzi. Miały się w niej znajdować mieszkania, szkoła podstawowa, ośrodek usługowy (usługi podstawowe) oraz tereny rekreacyjne i zielone, zlokalizowane najlepiej w centrum całego układu. W każde miejsce miało się dać komfortowo dojść piechotą (promień dojścia z centrum do krawędzi jednostki to około 400 m). Układ komunikacyjny oparty na ulicach najwyższej lokalnych, pozbawiony ulic zbiorczych i głównych wewnątrz zespołu urbanistycznego, miał sprzyjać bezpieczeństwu (przede wszystkim dzieci) oraz kameralności jednostki sąsiedzkiej. W założeniu ludzie mieli się wewnątrz takiej jednostki znać, utożsamiać z nią, i o nią dbać. Przypadkiem układu zbliżonego do jednostki sąsiedzkiej, choć prawdopodobnie niezainspirowanego tą koncepcją, jest wrocławskie Sępolno.

22 Oryg. wezwanie do liberalnej odwilży Mao Zedonga w Chinach, tzw. kampanii stu kwiatów z 1956 roku (która niestety zakończyła się dramatyczną odpowiedzią i represjami wobec liberatów ze strony władzy) [29].

Spektakl o mądrym mieście

Fot. I.10 Współczesna architektura o miłej estetyce. Jej wysoka jakość odwraca uwagę od istotnego problemu m.in. współczesnego Wrocławia – buduje się ciasniej, niż w XIX wieku. Odległości między oknami i dziedzińców o charakterze studni budzą wątpliwości co do jakości życia mieszkańców. Odległość między tymi apartamentowcami to ok. 15 m., czyli 3-4 m. mniej niż między elewacjami kamienic przedwojennej ulicy naprzeciwko. Czy tak chcemy budować „mądre miasto” przyszłości? (Fot. Michał Dębek 2016).



Fot. I.11 City Island, ul. Dmowskiego. „Słoneczna strona życia” to hasło promocyjne dewelopera, który zbudował zacieniony budynek z lewej. Odległość między oknami widocznych na zdjęciu budynków to 10-II metrów. (Fot. Michał Dębek, październik 2016).

Fot. I.12 Centauris, ul. Ślężna. Współczesny neomodernizm z elementami estetyki, którą można by chyba nazwać neobrutalizmem. Te ekskluzywne apartamentowce są od siebie odległe o ok. 10 metrów. Jeśli modernizm bywał niehumanitarny, to co proponujemy w zamian dzisiaj? Osiedle jest zbudowane w miejscu, które w żaden sposób nie narzuca, ani nawet nie sugeruje, takiego zagęszczenia. (Fot. Michał Dębek, październik 2016).



anarchię, nakłada się żywioł skrajnego indywidualizmu oraz zupełne niewyrobienie obywatelskie w sprawach wspólnego dobra i przestrzeni publicznej. Co więcej, PRL maskując powyższe charakterystyki i próbując siłowo zmienić społeczeństwo polskie w inne, niż w istocie jest, zożydziła na wiele przyszłych dekad jakiegokolwiek pozytywne konotacje z pojęciami „wspólnoty”, „działania razem”, „kolektywności” itp.²³ W ten sposób ze społeczeństwa pseudo-komunistycznego, próbując się pokazać w Europie z jak najlepszej strony staliśmy się społeczeństwem pseudo-obywatelskim. Dlatego też lekki, uwolniony, niekiedy może żartobliwy - i inspirujący w różnych częściach świata - postmodernizm, jest we Wrocławiu wyjątkowo brutalny i prawdopodobnie w dalszej perspektywie destruktywny. Wzięliśmy bowiem z postmodernizmu radośnie swobodę wypowiedzi artystycznej, eklektyzm oraz negację demiurgicznego planowania²⁴, ale nie zauważyliśmy – bo jako straumatyzowane przymusową wspólnotowością społeczeństwo jesteśmy do tego niezdolni – postmodernistycznych koncepcji współdecydowania, partycypacji i współodpowiedzialności za przestrzeń. Bardzo odpowiada naszemu społecznemu żywiołowi postmodernistyczny adhocyzm²⁵, ale już niekoniecznie kontekstualizm. I odrzucamy jakąkolwiek odpowiedzialność za wspólną przestrzeń. Dlatego w bardzo wielu miejscach Wrocławia spotyka się dziś zarówno architektoniczne, jak urbanistyczne, „wanny z kolumnadą”²⁶. W dodatku często ogrodzone płotami, chronione i monitorowane²⁷.

To wszystko zresztą problemy ogólnopolskie. W jednym z niedawnych wywiadów dr Adam Kowalewski – architekt i urbanista, były wiceminister gospodarki przestrzennej i budownictwa – określił planowanie przestrzenne w Polsce jako niemal nieistniejące i dodał, że „zbudowaliśmy (...) kuriozum w skali europejskiej (...) nawet były demoludy (...) mają dużo lepszy i sprawniejszy system planowania przestrzennego. Polska jest w jakiejś czarnej dziurze cywilizacyjnej, jeśli chodzi o gospodarowanie przestrzenią, naszym wspólnym dobrem” [31]. Tymczasem przecież, nawet guru gospodarki wolnorynkowej, Milton Friedman uważał, że gospodarka przestrzenna powinna być planowa i wyjęta spod praw całkowicie wolnego rynku [32, 33].

Przypadków ciekawych realizacji postmodernizmu w architekturze Wrocławia jest niewiele. Do najbardziej znanych i zdecydowanie wartych wspomnienia należą Dom Handlowy Solpol przy ul. Świdnickiej oraz kompleks centrum handlowego Galeria Dominikańska wraz z Hotelem Mercure Wrocław Centrum przy pl. Dominikańskim. Pierwszy, autorstwa zespołu Wojciecha Jarzabka, uderza kontrastem wobec otoczenia i wyjątkowo kontrowersyjną estetyką, ale jednocześnie stanowi pokaz wzorowej negocjacji nowoczesnej bryły z historycznym kontekstem urbanistycznym. Wbrew pierwszemu wrażeniu, Solpol jest obiektem zdecydowanie szanującym otoczenie urbanistyczne i – w myśl najlepszych postmodernistycznych

23 Jedynym udokumentowanym wyjątkiem w tym obszarze, za to o nadzwyczajnym znaczeniu, była pierwsza „Solidarność”, a w szczególności jej program „Samorządna Rzeczpospolita” uchwalony w 1981 roku. Ten progresywny, nie tylko jak na polskie warunki, program radykalnie wspólnotowego, oddolnie socjalistycznego działania został jednak szybko zapomniany i „zamieciony pod dywan”. Chyba niewielu Polaków o nim dziś pamięta.

24 Po 1989 roku planowanie przestrzenne, nie tylko duże, ale i całkiem lokalne, zostało w ogóle zepchnięte na daleki margines życia publicznego, aż w końcu praktycznie zanikło, stając się głównie jakąś formą zawitej ale mało poważanej administracji, uprzykrzającej życie inwestorom.

25 Adhocyzm wedle Charlesa Jencksa, jednego z czołowych teoretyków postmodernizmu w architekturze, to natychmiastowa realizacja celu, odrzucająca wszelkie opóźnienia (np. powodowane przez biurokrację) i ograniczenia wynikające z tzw. „dobrego smaku”, aktualnych konwencji itd.; każdy może w nieskrępowany sposób kształtować swoje środowisko i zaspokajając swoje potrzeby.

26 Nawiązuję tu do znanej książki Filipa Springera pod tym tytułem – reportażu „o ładzie przestrzennym, czyli o czymś, o czym każdy w Polsce styszał, ale nikt od dawna tego nie widział” (z opisu wydawcy) [30].

27 Ciekawym, acz charakterystycznym dla naszej kultury współżycia społecznego, przypadkiem absurdu w tej materii jest podzielenie na pół galeriowca, tzw. mezenowca, przy ul. Kołtątaja (jednego z najciekawszych budynków modernistycznych w mieście). Mieszkańcy jednej klatki schodowej odgradzili się od drugich kratami, czym zresztą sami sobie zrobili krzywdę choćby uniemożliwiając sobie korzystanie z sąsiedniej windy w razie awarii dźwigu w swojej bramie.

Spektakl o mądrym mieście

Fot. I.13 Nowa Papiernia, kwartał między ul. Pułaskiego, Komuny Paryskiej, Prądyńskiego i Kościuszki. Ekskluzywne lofty przygotowane w środku jednej z najbiedniejszych i najbardziej problematycznych społeczności okolic we Wrocławiu. W kwartale jest ciasno, a nowa społeczność zamieszkująca, skądinąd ciekawe, lofty jest całkowiec wygrodzona ze środowiska murem zwieńczonym ostrym płotem. (Fot. Michał Dębek, październik 2016).



postulatów – kontynuującym dziwną tradycję historycznych nawarstwień oraz eklektyzmu ulicy Świdnickiej. Drugi przypadek, obiekt autorstwa Edwarda Lacha, to z kolei nie tylko godne pochwały uszanowanie otoczenia urbanistycznego, ale też ukłon w stronę estetyki kontekstu architektonicznego; najlepiej widać ten zamysł na północnej pierzei, będącej wspaniałym dialogiem współczesnej architektury z gotyką w większości elewacją kościoła naprzeciw. Szkoda, że nie można w takich superlatywach mówić o najnowszych obiektach użyteczności publicznej powstałych we Wrocławiu, będących często pokazem brutalnej siły i prymitywnej dezynwoltury ogromnego kapitału, miażdżącego sferę publiczną naszego miasta; metaforycznie wyśmiewającego słabe prawo, bezradnych urbanistów oraz bierną administrację²⁸.

Przypadków w pełni postmodernistycznej urbanistyki we Wrocławiu nie ma wcale. Być może dlatego, że, podobnie jak w całej Polsce, po roku 1989 urbanistyka przestała mieć w rozwoju Wrocławia jakiegokolwiek istotne znaczenie. Stąd choćby, odpowiadające temu stanowi rzeczy, płace na rynku pracy urbanistów, którzy dziś zarabiają na etatach mniej, niż kasjerzy w hipermarketach spożywczych²⁹. Stąd też wspomniany wcześniej adhocyzm; a jeśli pojawia się choćby cień urbanistyki, to może dotyczyć najwyżej niewielkiego zespołu zabudowy mieszkaniowej, zwykle zresztą zupełnie ignorującego jakiegokolwiek lokalne tradycje, estetykę i nawiązywanie do przestrzeni publicznej miasta. W „nowoczesnych” osiedlach mieszkaniowych zbudowanych we Wrocławiu po upadku PRL mieszka się w małych, ale jednocześnie bardzo drogich, mieszkaniach o rozkładach wynikowych ze względu na ekonomię, stłoczonych w gęszczy budynków posadowionych w bardzo niewielkich odległościach, w dodatku najczęściej na peryferiach, bez podstawowego wyposażenia w usługi podstawowe, bez sprawnej komunikacji publicznej z resztą miasta. Przy czym zaglądający sobie w talerze podczas kolacji sąsiedzi z odległych o kilka metrów budynków, nadal ochoczo pomstują na plany miejscowe, zabraniające ludziom budowania w dowolny sposób, skoro są przecież właścicielami działek!

Dobrze, jeśli wychodząc z domu ludzie ci trafiają na ubity grunt, a nie w błoto lub na pole kukurydzy, co jest w postmodernistycznym Wrocławiu i jego okolicach zjawiskiem wcale nierzadkim. Miasto w ostatnich latach rozlało się bowiem w sposób finezyjny na różne strony, eksplodując chaotycznie mini-osiedłami rozmaitych form zabudowy w środku pól, łąk, błotnistych klepisk i wśród dawnych wsi (patrz fot. 1.14-1.16). Dramat tego zjawiska naświetliła niedawno w „Suburbanizacji po polsku” wrocławska socjolog dr hab. Katarzyna Kajdanek [35].

Dopiero niedawno, po niemal trzydziestu latach od uwolnienia myśli miejskich urzędników, architektów i urbanistów ze wszelkich ograniczeń, Wrocław może się poszczycić trwającą właśnie budową czegoś humanistycznego i w jakimś sensie odpowiadającego postmodernistycznym postulatom kształtowania przestrzeni

28 Interesującym przypadkiem kumulacji tych zjawisk była budowa, a dziś jest ostateczna forma, wrocławskiego biurowca Silver Tower – zob. [34]

29 Dramat urbanistyki obrazują także rozmaite inne zjawiska. Na przykład jedna z grup moich studentów kierunku urbanistyka na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej jako e-mail grupy używała adresu „skazani_na_urbanistykę@...”. Zapytałem skąd taka dramatyczna nazwa. Okazało się, że przytaczająca większość trafiła na urbanistykę wyłącznie dlatego, że nie dostała się na wymarzoną specjalizację architektoniczną. W nieskrępowanym kanonami postmodernizmu każdy chce przecież być nowym Normanem Fosterem, Frankiem Gehry’em albo Zahą Hadid; któż natomiast chciałby być anonimowym urzędnikiem podbijającym „kwity” na polecenie gminnych polityków? A tak właśnie spozstrzegany jest dziś, nie bez przyczyny zresztą, zawód urbanisty.

Spektakl o mądrym mieście

Fot. I.14 Nowa Toskania, ul. Buforowa.
Typowa suburbanizacja po polsku.
Nie zwróciłaby pewnie niczyjej
uwagi, gdyby nie nazwa osiedla.
(Fot. Michał Dębek, październik 2016).



Fot. I.15 Mała Toskania, ul. Buforowa.
Osiedle dostawne w polu, chociaż
zaledwie 3,5 kilometra od Dworca
Głównego PKP. Przez stłoczenie
dziewięciu budynków wielorodzinnych
na obszarze ok. 3,5 ha odległości
między budynkami w szczerym
polu nie przekraczają 20 metrów,
a w niektórych miejscach ok. 10 m
(Fot. Michał Dębek, październik 2016).



Fot. I.16 Ul. Buforowa, komunikacja
5-10 tysięcy ludzi z centrum miasta.
5 kilometrów do Ratusza, widok
w kierunku miasta. Widoczny na zdjęciu
przechodzień jest prawdopodobnie
mieszkańcem jednego z wielu
osiedli nowopowstałych w ostatnich
15 latach w środku podmiejskiej
nicości. Wedle różnych szacunków
mieszka w nich dziś między 5 a 10
tysięcy ludzi [36], a budownictwo
wciąż się prężnie rozwija.
(Fot. Michał Dębek, październik 2016).



miejskiej: tak zwanego osiedla wzorcowego – WuWa2³⁰. Cytując stronę internetową tego projektu: „Na terenie osiedla znajdzie się szkoła, przedszkole, dom seniora a także dom kultury ulokowany w przebudowanym schronie. Główne osie osiedla zaprojektowane zostały jako zielone aleje, w które wkomponowane zostaną kameeralne punkty handlowe i usługowe. Na terenie przecinającego osiedle z północy na południe skweru ulokowane zostaną obiekty rekreacyjne – boiska, korty i place zabaw” [37]. Czyli, mówiąc wprost – jeśli zamysł zostanie w pełni zrealizowany – w drugiej dekadzie XXI wieku, po trzydziestu latach całkowitej wolności twórczej i administracyjnej, po stu latach od czasu rozpropagowania jednostki sąsiedzkiej Perry’ego, uzyskamy w mieście normalnie wyposażone osiedle mieszkaniowe, które dorówna rozmachem wizji... światowym wizjom sprzed stu lat, czyli osiedlom modelowym z drugiej dekady wieku XX. Piszę o tym wydarzeniu jako o dołączeniu przez Wrocław „do architektonicznej awangardy” [37]. Być może w jakiś sposób interesujący neomodernizm tego założenia jest dziś architektoniczną awangardą; natomiast czy można osiedle WuWa2 zaklasyfikować do awangardy współczesnej myśli urbanistycznej to kwestia dyskusyjna³¹. Niewątpliwie trzeba jednak przyznać, że wobec tego, co działo się w obszarze budownictwa mieszkaniowego we Wrocławiu w ostatnich trzydziestu latach, już sam pomysł, że powstanie w tym mieście kompletne osiedle mieszkaniowe można nazwać przełomowym przełyśkiem normalności w morzu dotychczasowych aberracji.

* * *

Trudno jednoznacznie ocenić postmodernizm we Wrocławiu. Szczególnie dlatego, że po pierwsze: nie rozwinął się on w naszym mieście w całości swojego bogactwa, a po drugie: wciąż tkwimy w tym (niestety skarłałym w naszym pojmowaniu) paradygmacie. Dopiero od niedawna zaczynamy rozumieć postmodernizm w całości. Jak wspomniałem wyżej, dotychczas ignorowaliśmy wiele postmodernistycznych wizji miasta i sensownych postulatów tego nurtu; wybieraliśmy te, które były nam, Polakom-wrocławianom, wygodne.

Dopiero od niedawna aktywiści miejscy rozumiejący i czujący potrzebę mądrej partycypacji obywateli w życiu publicznym (także w architekturze i urbanistyce), próbują przekonać do niej urzędników i architektów. Urzędnicy publicznie deklarują, że tę potrzebę rozumieją, chociaż w rzeczywistości bardzo wielu tkwi – chcąc lub nie chcąc – w paradygmacie XIX-wiecznego „kultu pieczętki” i samodzierżawia rodem z carskiej Rosji. Wciąż nie ma rzeczywistego dialogu między „władzą”, a „ludem”. Dotyczy to także architektów, którzy niechętnie przyznają, że laicy mogliby wnieść cokolwiek sensownego do ich praktyki³². Dopiero teraz, powoli, rodzi się koncepcja obywatelskiej kontroli działań władz i inwestorów w obszarze naszej

30 Właściwie: „Nowe Żerniki – Osiedle Europejskiej Stolicy Kultury”, zwane potocznie WUWA2, to nawiązanie do modernistycznego osiedla wzorcowego WUWA we Wrocławiu.

31 W koncepcję i budowę osiedla Nowe Żerniki zaangażowane są najsilniejsze osoby i instytucje ze świata wrocławskiej architektury i urbanistyki, a także najwyższą rangą wrocławscy politycy. Dlatego niewielu wrocławian związanych z szeroko rozumianą „branzą” ma odwagę publicznie krytykować ten projekt (inaczej jest w prywatnych rozmowach, gdzie projekt jest krytykowany z rozmaitych pozycji). Jednym z nielicznych, za to nieustrudzonych wojowników o równowagę i intelektualną uczciwość w opowieści o tzw. WuWa2, jest Alexander Sikora. Autor bloga prog.eu i jeden z niewielu znanych mi wrocławskich radykalnych progresywistów, przedstawił niejedną krytyczną analizę tego projektu, zob. np. [38]

32 Kilka lat temu, w czasie warsztatów Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Studentów Architektury (OSSA), gdzie miałem przyjemność być tutorem jednej z grup, próbowałem zainteresować wynikami badań społecznych architektury jednego z czołowych wrocławskich architektów. Opowiedziałem mu o tym, jak zaprojektowany przez niego obiekt widzą wrocławianie (na podstawie badań społecznych, które prowadziłem we Wrocławiu). Czołowy Architekt odparł, że te spostrzeżenia są „niemożliwe”, i nie sądzi, żeby ludzie tak spostrzegali jego dzieło. Było to dla mnie doświadczenie tym bardziej ciekawe, że wyniki badań nie były „negatywne”, to znaczy: spostrzeżenia społeczne architektury Czołowego Architekta nie były krytyczne. Były po prostu inne, niż sobie tenże architekt wyobrażał, więc je zanegował i nie chciał dalej rozmawiać.

33 oryg. *compact city*

34 oryg. *smart growth*

35 WBO – Wrocławski Budżet Obywatelski (inaczej: budżet partycypacyjny) – to proces, który umożliwia mieszkańcom dyskusję i bezpośredni wpływ na decyzje o przeznaczeniu części budżetu publicznego na przedsięwzięcia zgłoszone przez obywateli. [39]

36 W 1972 roku wpływowy think-tank „Klub Rzymski” opublikował szczegółowy raport dotyczący różnych wariantów rozwoju światowej cywilizacji. Zasadnicze przesłanie raportu miało uzmysłowić ludzkości, że w warunkach ograniczonych zasobów planety, nieograniczony wzrost (gospodarczy, fizyczny) jest z pewnością niemożliwy. Jeśli nie zreformujemy cywilizacji w kierunku zrównoważonego korzystania z zasobów, ludzkość czeka katastrofa, jedna z wielu w historii świata (zob. [40]). Dziś jeden z autorów raportu mówi, że zrównoważona przyszłość nie jest już możliwa, ponieważ zabrnęliśmy za daleko w dewastacji planety i zużyciu surowców, przekroczyliśmy krytyczną wielkość światowej populacji, a także dlatego, że ludzkość w istocie, na poziomie globalnym, nie dba o własną przyszłość. Dominujący dziś na świecie neoliberalny paradygmat społeczno-gospodarczy nie da się zreformować – jest niestabilny w swej istocie (ze względu na nieograniczoną eksploatację) i doprowadzi świat do końca cywilizacji, jaką dziś znamy.

wspólnej przestrzeni, jaką jest miasto. Dopiero od niedawna, bardzo nieśmiało, zaczyna się też we Wrocławiu prowadzić jakiegokolwiek faktycznie publiczne dyskusje o racjonalnie pojmowanej ekologii i rozwoju zrównoważonym.

Miasto zwarte³³ i mądry rozwój³⁴ goszczą co prawda, we wrocławskiej debacie publicznej od kilku lat, ale na razie sprowadzają się do fascynacji historycznymi układami XIX-wiecznej zabudowy kamienicowej (obciążonej immanentnymi problemami, które świat próbuje przecież rozwiązać od stu lat, a my zdajemy się ich nie dostrzegać), zamykania kolejnych ulic dla samochodów, budowy ścieżek rowerowych, albo stacji roweru miejskiego oraz rozpaczliwych prób ratowania miejskiej zieleni. Postmodernistyczny Wrocław rozwija się od przypadku do przypadku, od jednego zrealizowanego projektu WBO³⁵ do kolejnego, od jednej spektakularnej inwestycji do kolejnej. Nawet jeśli miejscy planiści i urbaniści tworzą spójne studia uwarunkowań i kreślą kierunki rozwoju miasta, w praktyce ich wizjonerskie (choć nie zawsze progresywne) pomysły grzęzną w doraźnych ruchach motywowanych politycznie oraz sytuacjach wymuszonych wolą „łaskawych” inwestorów. W naszym postmodernizmie niewielu próbowało ujawnić publicznie porywające, inspirujące i naprawdę nowoczesne wizje rozwoju Wrocławia. A nawet jeśli ktoś próbował, to prawdopodobnie żadna z nich nie pulsuje w masowej wyobraźni wrocławian.

Akt III

Współczesne miasta potrzebują spójnych i wyjątkowo śmiałych wizji, stwierdzasz. Zauważasz, że nowe tysiąclecie obfituje w wyzwania, których nie spodziewał się nikt; nawet skądinąd sprawni intelektualnie pierwsi postmodernistyczni urbaniści, architekci i teoretycy miast. Do najważniejszych problemów współczesnych miast zaliczasz: wiarę w nieograniczony wzrost³⁶ wraz z rozpędzonym konsumpcjonizmem, miażdżącą hegemonią i bezkompromisowością międzynarodowego kapitału, rosnące rozwarstwienia materialne i społeczne oraz po prostu biedę. Nie bardzo wierzysz, że nowe technologie zapobiegą wszystkim tym kłopotom ludzkości. Zauważasz wszechogarniający wyzysk: coraz bardziej dolegliwy dla większości mieszkańców miast, ale jednocześnie umożliwiający coraz większe wyabstrahowanie z otaczającego świata bardzo niewielkich (a przecież rządzących miastami) mniejszości obsługujących nieograniczenie kumulujący się kapitał³⁷.

Znając idee modernizmu w architekturze i urbanistyce masz poczucie *déjà vu*. Wiesz, że minęło niemal sto lat, odkąd moderniści zaczęli się spotykać w ramach CIAM marząc o sprawiedliwym świecie i humanitarnych miastach. Zdajesz sobie sprawę, że od tamtego czasu, do dziś, światem wstrząsnęły: czarny czwartek, lata

tw. wielkiego kryzysu, nazizm, hekatomba II wojny światowej, stalinizm, terroryzm religijnych i nacjonalistycznych fanatyków, dziesiątki lokalnych konfliktów i kryzysów; utworzyły się dwa ogromne bloki społeczno-ekonomiczne, buzowały dziesiątki społecznych idei, upadały i powstawały państwa, powstało EWG, a następnie, na jej bazie, Unia Europejska produkująca tysiące dokumentów ku lepszej przyszłości świata. Przypominasz sobie, że ludzkość wylądowała na księżycu, a nawet osadziła ludzki wynalazek na oddalonym o 50 milionów kilometrów od nas Marsie³⁸.

I jednocześnie konstatujesz, że mieszkańcy miast wciąż potrzebują do życia słońca, przestrzeni, przyrody i godnych warunków mieszkaniowych. I wciąż mają ich za mało. Zauważasz, że w wielu miastach jest pod tymi względami gorzej, niż było w początkach XX wieku; choćby dlatego, że dramatycznie wzrosła wysokość budynków. Bieda, tak jak w roku 1916, tak w 2016 ogranicza mieszkańcom miast dostęp do światła, przestrzeni, zieleni i rekreacji. Czujesz, że rozwojem miast rządzi opłacalność ekonomiczna, przewidywany zwrot z inwestycji i spekulacje. To wszystko już było – słusnie stwierdzasz. Uderza Cię, że widzisz w miastach to samo, co widzieli uczestnicy CIAM; tyle tylko, że dziś te problemy mają zmienione, lepiej polukrowane skorupki. Na przykład: cóż z tego, że miasta coraz bardziej stawiają na komunikację pieszą, zamiast samochodowej, skoro coraz więcej ludzi wciąż nie ma dokąd i za co wyjść z domu – myślisz. Jednocześnie zdajesz sobie sprawę, że CIAM pojmowały urbanistykę w pewnym sensie arogancko, a z pewnością naiwnie.

Przychodzi Ci do głowy, że chociaż człowiek zbliżony do współczesnego zamieszkuje ziemię od około 200 tysięcy lat, to w (proto)miastach zaczął mieszkać dopiero 8-10 tysięcy lat temu. Rozumiesz też, że ewolucja od pierwszych, żyjących na afrykańskich sawannach *homo*, do założenia pierwszych osad zajęła nam jakieś 2,5 miliona lat. Zastanawiasz się, w związku z tym, czy gatunek ludzki zdążył wyewoluować skutecznie przystosowując się do życia w przemysłowym smogu współczesnych miast z betonu, asfaltu i szkła, w ciągu 12 tysięcy lat? Czy siedem miliardów przedstawicieli *homo sapiens*, zamieszkujących dziś Ziemię, jest filogenetycznie przystosowane do satysfakcjonującego życia, w warunkach tak różnych od naturalnych dla naszego gatunku? Raczej nie – podejrzewasz. Dlatego, oraz ze względu na swoją świadomość ograniczonych zasobów i lamentsy ekologów, wydają Ci się sensowne koncepcje przyszłych miast nie tyle ozdobionych elementami natury, co będących biotopami zbliżonymi do naturalnych dla człowieka sprzed 200 tysięcy, albo i 2 milionów, lat. Ekologizm jako doktryna polityczna nie budzi w Tobie pozytywnych skojarzeń, ale przyznajesz, że człowiek – a wraz z nim jego mądre miasta przyszłości – powinien uczestniczyć w przyrodzie harmonijnie, na równi z innymi istotami. Pod pojęciem harmonii wyobrażasz sobie nawet dość swobodne przenikanie świata natury i miejskości. Oczyma wyobraźni (oraz realnie, już dziś, na północy Europy) widzisz pokryte rzęsą jeziora, kumkające żaby, wiewiórki i zróżnicowane formy pół-dzikiej roślinności w bezpośrednim są-

37 Według niektórych ekonomistów, np. Thomasa Piketty'ego czy noblisty Paula Krugmana, koncentracja kapitału na świecie w początkach XXI wieku zaczyna osiągać poziom znany z belle époque. Proces ten jest przy tym niejawnym w tym sensie, że przeciętny mieszkaniec świata widzi tylko „czubek góry lodowej”, por. np. [43].

38 26 listopada 2011 roku, amerykański łazik Curiosity

siedztwie zbilansowanych energetycznie i możliwie bezodpadowych, nieemitujących szkodliwych związków do atmosfery i gleb, niewysokich budynków mieszkalnych.

Przewidujesz też, że globalizacja – kultury, siły roboczej, kapitału – wraz z informatyzacją to jedne z najistotniejszych sił kształtujących miasta w przyszłości. Przypuszczasz, że jeśli neoliberalny świat nie skończy się jednak tak szybko, jak przewidują propagatorzy idei granic wzrostu, to życie i śmierć miast będą w przyszłości dyktowały względnie swobodne przepływy powyższych zasobów. Wyobrażasz sobie, że związki ze światowymi akumulatorami kapitału/wiedzy/technologii i kultury – takimi jak Londyn, Nowy Jork, Paryż, Tokio czy Hong Kong – będą wyznaczały „być albo nie być” dla miast peryferyjnych (jak Warszawa), a tym bardziej lewitujących w ogóle poza systemem istotnych powiązań cywilizacyjno-gospodarczych (jak Wrocław).

W związku z tymi wszystkimi problemami przypuszczasz, że epoka *post-metropolis* (czyli, w wolnym tłumaczeniu, *post-miejska*) będzie wymagała od urbanistyki wielodyscyplinarności na niespotykaną dotychczas skalę. Myślisz, że w przyszłej urbanistyce przestaną być ważne dyskusje o kolorze czy detalach fasad budynków, kubaturach obiektów i siatce ulic; nie będzie już tęsknot za planowaniem miast od góry do dołu, jakby z lotu ptaka, niemal boskim dekretem. Mimo, że za najpilniejsze uważasz potrzeby nowych wizji i spójnych polityk miejskich, wiesz, że zdrowych miast nie da się zaplanować (nie tak jak wyobrażali sobie to moderniści, albo wyobraża sobie wciąż niejeden propagator Nowego Urbanizmu). Rozumiesz, że współczesna urbanistyka będzie czymś w rodzaju jazzowej improwizacji³⁹ – precyzyjnej, ale jednocześnie hybrydowej, elastycznej, organicznej i zaskakującej sztuki rozsądnego wiązania wiedzy, wątków i zamierzeń z różnych dziedzin funkcjonowania człowieka.

Wiesz, że próby powrotu do urbanistycznej i architektonicznej przeszłości (miasta przed- lub przemysłowego, miast ogrodów lub innych ideałów początku XX wieku, albo do miast modernistycznych) nie mają sensu. Zdajesz sobie sprawę, że mimo rozpędzonego neoliberalizmu restytuującego na całym świecie jakby XIX-wieczny kapitalizm w wersji turbo, oraz mimo wciąż nierozwiązanych problemów sprzed stu lat, świat nie wrócił przecież do początków XX wieku. Widzisz, że to już inna, globalno-płynna, rzeczywistość, w której żyje sześciokrotnie więcej ludzi, z niewyobrażalnie lepszym dostępem do informacji i jednak w większości nieporównywalnie rozbudowanymi aspiracjami. Dlatego ze smutkiem obserwujesz choćby dziwne batalie o ratowanie XIX-wiecznych ruder, tendencje do rehabilitacji skompromitowanej zabudowy kwartałowej i inne próby przywrócenia dawnego porządku urbanistycznego w obliczu wyzwania, które w początkach XX wieku były niewyobrażalne. Mimo że oczywiście rozumiesz znaczenie dóbr kultury i konieczność ochrony konserwatorskiej dziedzictwa minionych pokoleń. Martwi Cię problem wspólnej, publicznej, demokratycznej przestrzeni dla mieszkańców miast; zastanawiasz się jak, i czy w ogóle, będzie wyglądała w przyszłości?

39 Ponowoczesną urbanistykę z improwizacją jazzową porównał Kenneth Greenberg, zob. [44]. W podobnym duchu o przyszłości urbanistyki wypowiadali się publicznie również Rem Koolhaas i jego koledzy twierdząc, że nowa urbanistyka nie będzie już fantazjować o wszechmoc, a raczej będzie stanowiła fundamentalną ramę dla niepewności, zob. [45]

Czasami wydaje Ci się, że dzieła współczesnych architektów są na tyle wyabstrahowane z otoczenia i oddalone od uniwersalnych potrzeb ludzi, że zastanawiasz się, czy architekci potrafią jeszcze skutecznie odpowiadać na jakiegokolwiek problemy zurbanizowanego świata. W związku z tym, od czasu do czasu przychodzi Ci do głowy, że urbanistyka powinna być uwolniona z wpływów i krytyki uprawianej w świecie architektów; szczególnie rozważasz uwolnienie myśli urbanistycznej z uchwytu tzw. *star architects*⁴⁰, którzy – każdy na miarę swoich lokalnych możliwości – zajmują się głównie zarabianiem pieniędzy przez stawianie pomników swoim ego. W najlepszym razie kreują oni architekturą niekoniecznie potrzebną sztukę, a w najgorszym tworzą wyłącznie ku chwale swojej i swoich inwestorów. Wiesz przecież, że wyzwaniom współczesności nie sprostają ani – najciekawsza nawet – estetyka, ani nawet najnowocześniejsza technologia stosowana w tzw. inteligentnych budynkach. Czy to właśnie Twoje myśli, lub choćby identyfikujesz się z ich większością? Jeśli tak, to prawdopodobnie znajdziesz wspólny język z najbardziej współczesnymi teoretykami miast. Gdzieś podskórnie przeczuwasz, że ideowo inny, lepszy świat, jednak jest możliwy; że warto o niego walczyć. Mimo że refleksje o dzisiejszych miastach masz dość niewesołe.

Opisane powyżej przemyślenia są z reguły wspólne dla naukowców i praktyków zajmujących się miastami w najbliższym nam dziś hipermodernizmie, supernowoczesności, metamodernizmie, post-postmodernizmie⁴¹, ponowoczesności czy też innymi słowami: pogłębiającej się, płynnej nowoczesności. Chociaż, podobnie jak wśród „zwykłych” postmodernistów, tak i wśród najbardziej współczesnych myślicieli o zasięgu międzynarodowym – do których należą np.: Neil Brenner, Timothy Beatley, Manuel Castells, Nan Ellin, Kenneth Greenberg, Allan Jacobs, Roger Keil, Alex Krieger, Rem Koolhaas, Richard LeGates, Saskia Sassen, Edward Soja, Frederic Stout – nie ma całkowitej zgody co do teraźniejszości i przyszłości miast. Gdyby spróbować porównać, czym różni się myśl metamodernistyczna od nieco młodszej, zwyczajnie postmodernistycznej, to trzeba byłoby chyba wspomnieć o wyostrzonym dziś realizmie społeczno-politycznym, hiper-interdyscyplinarności oraz – a może przede wszystkim – podważaniu przekonania, że konserwacja kapitalizmu w quasi-XIX-wiecznym turbo wydaniu jest jedyną możliwą ścieżką rozwoju (i nieuchronnej katastrofy) ludzkości. Może to zabrzmieć dla polskiego czytelnika szokująco, ale nad współczesnymi (ogólnoświatowymi) rozważaniami o miastach nierzadko unosi się duch Marksizmu.

* * *

Jednym z ważniejszych manifestów kreślących problemy i kierunki rozwoju mądrych miast przyszłości jest w dzisiejszym stadium hipermodernizmu Nowa Karta Ateńska [25]. W dokumencie tym przedstawiono, że miasta przyszłości, powiązane

40 *Star architects* (lub *starchitects*) – mniej lub bardziej zastępczy dla rozwoju myśli architektonicznej architekci-celebryci; najczęściej awangardowi i uważani – w określonym okresie historycznym i w kontekście obowiązujących mód – za najbardziej utalentowanych przedstawicieli zawodu architekta na świecie. Tworzą oni tzw. *star-architecture*, czyli ikoniczne obiekty zdecydowanie wybijające się ponad przeciętność, niezależnie od miejsca w którym powstają (i często zresztą zupełnie ignorujące charakterystykę konkretnych miejsc). Do znanych *starchitects* należą np. Tadao Ando, Norman Foster, Frank Gehry, Zaha Hadid, Le Corbusier, Daniel Libeskind, Mies van der Rohe czy Frank Lloyd Wright.

41 O hipermodernizmie tak piszą Marcin Trepczyński i Witold Zakrzewski: „wznosi się więc ponad poziom reprezentowanych przez [modernizm i postmodernizm, przyp. MD] opozycji. Jeśli kondycję i umystowość człowieka modernistycznego cechuje pewność wiedzy (niepodważalne metanarracje), absolutność widzenia i związana z tym niepokorność, prymat podmiotu oraz idea postępu, zaś człowieka postmodernistycznego w dużej mierze ich negacja, to hipermodernizm wznosi się ponad jedno i drugie, zarazem jednak jakoś łącząc w sobie te niedające się pogodzić antytezy” [46]. Taka definicja wydaje się nieźle oddawać klimat intelektualny awangardy myślicieli w pierwszych dekadach XXI wieku (przynajmniej w obszarze problematyki miast).

w sieci o różnych znaczeniach i funkcjach, powinny: umiejętnie zachowywać historyczne bogactwa i różnicowania kulturowe, być twórcze, współpracować, wzajemnie się uzupełniać, przyczyniać się „w decydującym stopniu do dobrobytu i wygodnego życia ich mieszkańców” [25] oraz „łączyć harmonijnie środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym” [25]. Na najwyższym poziomie ogólności zalecenia te są całkowicie spójne ze współczesną, rozproszoną myślą urbanistyczną.

Europejska Rada Urbanistów (ERU) zasugerowała, że w miastach „powinny powstać nowe systemy reprezentacji i partycypacji, wykorzystujące w pełni łatwiejszy dostęp do informacji i większe zaangażowanie sieci aktywnych obywateli” [25]. Następnie słusznie dodała, że jest „wysoce prawdopodobne, że w mieście przyszłości wiele grup (...) mieszkańców zadowolony się korzystaniem z użyteczności i usług miejskich bez angażowania się i uczestniczenia w miejscowych procesach decyzyjnych. Tym niemniej, również oni wymagać będą wysokiej jakości świadczonych usług (...)” [25]. W każdym razie decyzje o mieście powinny zapadać w tak sposób, by „zdecydowana większość społeczności lokalnej je popierała i aktywnie w nich uczestniczyła” [25], między innymi przez działania planistyczne, które „powinny pobudzać prawdziwe zaangażowanie społeczne i chronić wspólne dobro – podstawowe narzędzie tworzenia trwałej spójności społecznej” [25]. ERU sugeruje też, że zawód urbanisty powinien ewoluować w kierunku mediatora, zdolnego pośredniczyć w sporach i prowadzić negocjacje w sprawach wspólnego dobra.

Jest też w dokumencie nawiązanie do trudności związanych z rozpadzionym kapitalizmem – „w Unii Europejskiej istnieją wymagające przezwyciężenia rozpiętości w poziomie warunków życia, które rodzi system wolnego rynku, konkurencja i procesy globalizacji. Jeśli te różnice będą narastać, to doprowadzą do rozpadu istniejących struktur społecznych i gospodarczych” [25]. Dlatego, tym bardziej, należy zmierzać do włączania wszystkich obywateli i innych podmiotów w miasto. Problemami o fundamentalnym znaczeniu są „bezrobocie, ubóstwo, wykluczenia społeczne, przestępczość i przemoc” [25]. Mimo że urbaniści nie są w stanie stawić czoła wszystkim tym kłopotom, to ERU uważa, że powinni pełnić kluczową rolę w ich rozwiązywaniu.

Bardzo ciekawą wizję, szczególnie z wrocławskiej perspektywy, kreśli ERU w obszarze zamieszkiwania: „mieszkania i usługi będą stawać się coraz łatwiej dostępne i elastycznie dostosowywane do pojawiających się potrzeb i zmieniających się warunków życia miejskiego”. Będzie więcej powszechnie dostępnych mieszkań, a także usług w dziedzinie edukacji, handlu, obiektów kultury i wypoczynku. Powszechność użytkowania i korzystania z nich wynikać będzie zarówno z ich cen dostępnych dla każdego mieszkańca, jak i z poczucia bezpieczeństwa i społecznej tożsamości. ERU uważa także za kardynalną kwestię „odnowy więzi pomiędzy różnymi generacjami i solidarności społecznej” [25].

Pojawiają się też oczywiście w Nowej Karcie wskazania dotyczące ograniczenia w miastach ruchu samochodowego, a także ogólnego poszerzenia dostępności i integracji różnych środków transportu. Poruszono kwestię ekologii, m.in. wezwaniem do „zachowania szczególnej ostrożności i analizy środowiska (...) w każdym przypadku, a nie tylko wówczas kiedy dokonywanie oceny wpływu na środowisko jest obowiązkowe. Podejście do miast jako ekosystemów musi zostać zakorzenione w zarządzaniu miastami” [25]. Jest także bezpośrednio nawiązanie do oryginalnej, modernistycznej Karty Ateńskiej – „Konieczne jest znalezienie równowagi pomiędzy ekonomicznie uzasadnionym rozwojem miasta i zapewnieniem zdrowych warunków życia” [25]. W obszarze ekologii bardzo ciekawie brzmią zalecenia dotyczące utrzymania rolnictwa na obrzeżach miast, które „ma zasadnicze znaczenie dla równowagi ekologicznej” [25]. Co więcej, ERU uważa, że „bliskie sąsiedztwo terenów rolnych z terenami zabudowy miejskiej w żadnym przypadku nie jest zjawiskiem negatywnym i powinno być popierane i promowane” [25].

Hipermodernizm – sprawdzam we Wrocławiu

Supernowoczesność jest nieuchwytna. Nie da się zobaczyć jej sławnych budowli, zbudowanych „w metamodernistycznym stylu”, albo ikonicznych zespołów urbanistycznych, zaplanowanych od A do Z jako ścisły wyraz myśli hipermodernistycznej. Jest to niemożliwe, bo hiper-urbanistyka – przywołując znów Rema Koolhaasa [45] – nie polega ani na stawianiu jakichś fizycznych, określonych obiektów, ani budowaniu stabilnych, skryzalizowanych konfiguracji formalnych; urbanistyka, jeśli ma być sensowna, przestaje być zawodem projektantów-kreślarzy, a zaczyna być sposobem myślenia o hybrydowych, zaskakujących rozwiązaniach pulsujących problemów miast. Wszystko, o czym pisałem wyżej, zdaje się ujawniać właśnie tę realnie nowoczesną tendencję.

W poszukiwaniu hipermodernizmu należy więc spoglądać raczej na publiczną debatę i ogólnomiejską politykę władz, sprzyjającą pewnym kierunkom rozwoju urbanistycznego, a oddalającą inne, niż na tę, czy inną konkretną formę zagospodarowania przestrzennego. Nie inaczej należy szukać również we Wrocławiu. Przynajmniej na razie – zanim na świecie nie pojawi się jakiś nowy CIAM (może w Polsce, może we Wrocławiu?), śmiałością i brawurą dorównujący protoplaście, choć mądrzejszy o sto lat interesujących doświadczeń i eksperymentów.

Spójrzmy najpierw na najwyższy poziom: czy istnieje we wrocławskiej debacie publicznej jakakolwiek spójna, przyszłościowa, odpowiadająca współczesnym wyzwaniom, wizja miasta w przyszłości? Czy wrocławianie, zainteresowani losem swojego miasta, wiedzą dokąd to miasto zmierza? Jakie problemy Wrocławia miej-

szy politycy uważają za najpilniejsze do rozwiązania średnio- i długookresowo? Jasne jest, że nie chodzi o to, czy rozwiązywane są bieżące problemy w rodzaju wydzielenia osobnego pasa dla komunikacji miejskiej przy jednej czy drugiej ulicy, albo nawet o zbudowanie nowej linii tramwajowej. Nie chodzi nawet o to, czy będzie we Wrocławiu metro, lub innego rodzaju skrajnie drogi święty graal niby-nowoczesności, czy raczej politycy sprawią po prostu, że efektywny i atrakcyjny stanie się ten system komunikacji zbiorowej, który już w mieście mamy.

Chodzi o coś więcej. Czy miasto zamierza podążać ścieżką imitacji (a jeśli tak, to czy będzie imitować Dhakę lub Bangalore czy Sztokholm lub Kopenhagę?), czy stawia na jakąś oryginalną ścieżkę rozwoju (a jeśli tak, to czy ścieżka będzie bliska biofilii i ekologizmowi, czy raczej związana ze spontanicznym importem neomodernistycznej architektury w bezideową, sfragmentowaną tkankę miasta?). Czy urbanistyka Wrocławia będzie realizowała dążenia egalitarne, czy elitarne (por. fot. 1.13, 1.17, 1.18)? Czy urbanistyka będzie współtworzyć demokrację lokalną – na przykład na poziomie osiedli – czy raczej miejski centralizm? Czy miasto będzie pełne alternatywnych form zarządzania przestrzenią, jak spółdzielnie i kooperatywy⁴² (nie tylko mieszkaniowe)? Część odpowiedzi na podobne pytania wrocławianie znajdują oczywiście w dorobku m.in. czołówki wrocławskich urbanistów: kompleksowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia [47]. Wydaje się jednak, że tezy powyższego studium są w debacie publicznej umiarkowanie obecne, nie wspominając o ich realizacji. Być może dlatego, że studium, choćby przez swą ogromną objętość, nie jest dokumentem wyrazistym.

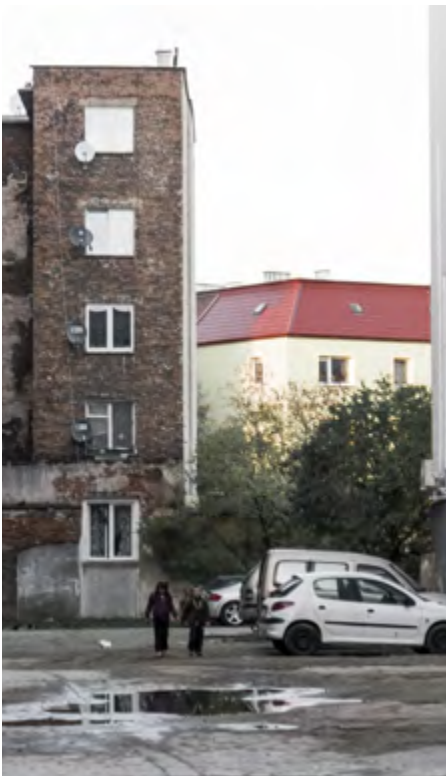
Czy w ostatnich dwudziestu latach, rozważano we wrocławskiej polityce - w sposób poważny - kwestie zdrowia, również psychicznego, mieszkańców miasta? W szczególności aspekty związane z dostępem do światła dziennego, wolnej przestrzeni (!) i systemowo ujmowanej przyrody. Jeśli tak, to jakie są efekty tych rozważań, poza wspomnianym wyżej studium? W jaki sposób przełożyły się na rzeczywistość mieszkańców? Jedyne twarde postulaty, związane z tymi tematami, słyszalne w publicznej debacie dotyczą bezwzględnego ratowania układów przedwojennych – przede wszystkim kwartałowych – które są raczej źródłem, a nie rozwiązaniem problemów. Zabudowa kwartałowa jest bowiem pożądana właściwie tylko z perspektywy ekonomicznej. Może dlatego Wrocław miał być, według zapowiedzi Prezydenta Dutkiewicza, „miastem kamienic” [49]? Przy czym trzeba koniecznie zauważyć, że jednocześnie, w 2016 roku istniejące w centrum Europejskiej Stolicy Kultury mieszkania w niejednej kamienicy bywają pozbawione łazienek i toalet, na klatkach schodowych bytuje grzyb, a po korytarzach biegają szczury (patrz fot. 1.19).

Ile nowych, publicznie dostępnych, zielonych terenów rekreacyjnych wykreowano w mieście w ostatnich dwudziestu latach? Ile stworzono publicznych miejsc do

42 We Wrocławiu zawiązano już pierwsze kooperatywy mieszkaniowe w ramach budowy osiedla WuWa2, czyli wspomnianego wyżej w tym artykule projektu na Nowych Żernikach [48]



Fot. I.17 Pod skrzydłami anioła. Cytując materiały dewelopera widocznego w tle ekskluzywnego kompleksu apartamentowców: „Angel Wings jest zlokalizowany (...) wzdłuż rzeki, dokładnie 15 minut od centrum miasta. Kompleks Angel Wings jest zaprojektowany tak, by stać się integralną częścią miasta, ale z drugiej strony być aktywizatorem zmian, które będą zachodzić w całej dzielnicy. Biura, pasaż z butikami, centrum rozrywkowe oraz apartamenty mieszkańców są zintegrowane z przestrzenią publiczną miasta”. (Fot. Michał Dębek 2016).



Fot. I.18 Za murem żyją Inni. Życie za parawanem sypiących się kamienic po wschodniej stronie ulicy Kurkowej, niemal naprzeciw apartamentowców. (Fot. Michał Dębek, październik 2016).

Fot. I.19 Okolice pl. Grunwaldzkiego. Jedna z niezliczonych śródmięjskich kamienic, w których komfort zamieszkiwania różni się od okresu przed 1945 rokiem najwyżej na minus ze względu na dramatyczne zaniedbania w ostatnich 70 latach. (Fot. Michał Dębek, październik 2016).

Spektakl o mądrym mieście

Fot. I.20 Natura 1700.

1700 metrów od Ratusza, ul. Szybka. Jedno z wielu miejsc w centrum przypominających dziką przyrodę. O takich krajobrazach mogą marzyć urzędy miejskie w ekologicznie zorientowanych krajach. Niestety we Wrocławiu większość nabrzeży ze względu na wieloletnie zaniedbania jest jednocześnie nieużyteczna i nie nadaje się do chwaleń. Takiego krajobrazu nie powstydzilyby się choćby pracownice które zaprojektowały nagrodzony w Szwecji wzorcowy kwartał „Örebro Timber Town” (Fot. Michał Dębek 2016).



Fot. I.21 Mikro-enklawa

porządku w morzu chaosu. Budowniczy apartamentowców Angel Wings ucywilizowali jedyny na tym odcinku fragment promenady (na dalszym planie widać kubiczny budynek Fortum przy ul. Walońskiej). Niestety od wielu lat najbliższa okolica tej enklawy wygląda fatalnie i funkcjonuje patologicznie. (Fot. Michał Dębek, październik 2016).



przyjemnego spędzania wolnego czasu poza domem? Jakie były, lub są, pomysły na codzienne zdrowe, wspólne bycie razem wrocławian? Ile natomiast powstało skomercjalizowanych, quasi-publicznych przestrzeni hedonistycznej konsumpcji? I co ważniejsze – jaka jest długofalowa koncepcja miasta w tym zakresie w dalekiej perspektywie?

Z powyższymi kwestiami wiąże się grupa kluczowych spraw dotyczących stosunku współczesnego Wrocławia do przyrody. We wrocławskiej debacie publicznej, od czasu do czasu, poruszany jest problem wycinania drzew w niektórych miejscach. Szczególnie bulwersujące miejskich aktywistów bywają wycinki prowadzone przy okazji dużych, prywatnych inwestycji. A największe, w przypadku centrów handlowych. Debaty kończą się często na absolutnie anachronicznej formie interakcji władzy z obywatelami, polegającej na ofensywie urzędników cytujących paragrafy usprawiedliwiające wszelkie urzędnicze działania.

Jak podała ostatnio Gazeta Wroclawska, we Wrocławiu rośnie dziś około miliona drzew, a do 2018 roku planowane są nasadzenia 390 tys. nowych [50]. To może bardzo dobrze, ale czy stoi za tym jakaś przemyślana strategia ekologiczna? W jakim wieku są wspomniane drzewa i jakie już dziś są ich możliwości fotosyntetyczne i oksydacyjne? Ponadto, co z innymi elementami przyrody? Czy rzeki, drzewa, krzewy i zamieszkująca miasto fauna, są przedmiotem systemowego zainteresowania władz miasta? Z moich obserwacji – czynionych w trakcie rozmaitych publicznych dyskusji o mieście – wynika, że ekolodzy są przez wrocławskich urzędników traktowani jak szaleńcy, co oczywiście uniemożliwia jakąkolwiek sensowną rozmowę o przyrodniczych wyzwaniach przyszłości. Sytuację tę, w skali ogólnopolskiej, tak podsumował dr inż. Janusz Żelaziński – hydrolog, biegły ds. ocen oddziaływania na środowisko: „W tej chwili argumenty ekologiczne szkodzą raczej niż pomagają; klasyfikują [ekologów, przyp. M.D.], że to są cykliści, wegetarianie, może nawet homoseksualiści, czyli jakiś margines szkodliwy (...) dopóki nie nastąpi zmiana mentalności ludzi rządzących (...) jesteśmy o kilkadziesiąt lat opóźnieni w stosunku do trendów światowych” [51].

W debacie światowej mówi się coraz głośniejszym głosem o miastach zero-emisyjnych [52]. Tymczasem Wrocław jest dziś ósmym najbardziej zanieczyszczonym smogiem miastem w Europie [53]. W tym obszarze zaprezentowano, co prawda, program mający rozwiązać problem [54]. Niestety wobec niepokojących informacji o zaprzestaniu jego finansowania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska [55] nie wiadomo, czy jednak nie będziemy wciąż żyli w mieście, gdzie stężenie w powietrzu szkodliwych pyłów PM₁₀⁴³ czterokrotnie przekracza normy UE [56].

W jaki sposób, dzięki jakim pomysłom i strategiom, Wrocław przeżyje morderczą konkurencję o kapitał, technologie i kulturę z innymi metropoliami globalnego przecieży świata? To pytanie może się dziś wydawać nie na miejscu – wszak szczyt-

43 PM₁₀ to rodzaj pyłu zawieszzonego, mieszaniny cząstek zawieszonych w powietrzu – substancji organicznych i nieorganicznych. Pył zawieszony może zawierać substancje toksyczne takie jak wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (np. benzo/a/piren), metale ciężkie oraz dioksyny i furany. Ma bardzo negatywne oddziaływanie na zdrowie ludzkie. Ze względu na swoje małe rozmiary, z łatwością może przedostawać się do płuc, powodując zatrucie, zapalenia górnych dróg oddechowych, pylicę, nowotwory płuc, choroby alergiczne i astmę. [59]

44 Wypowiedzi polityków na temat tych magazynów oraz sortowni listów i paczek firmy Amazon – miejsc najprostszej fizycznej pracy, wykonywanej przez pracowników zatrudnianych przez zewnętrzne firmy na warunkach nieakceptowalnych w żadnym kraju „starej” UE – były doprawdy dziwne (albo oddające realny stan naszego kraju i regionu!). Na przykład pani Ilona Antoniszyn-Klik, była kandydatka na prezydenta Wrocławia z ramienia PSL, była wicewojewoda dolnośląska, mówiła o tym jako o „(...) inwestycji o wielkim znaczeniu, zarówno z perspektywy rozwoju gospodarczego kraju, jak i samego regionu (...)” [60]. Jeśli sortownia listów i paczek jest inwestycją o wielkim znaczeniu dla naszego kraju, to jak to świadczy o polskiej gospodarce? Janusz Piechociński, były minister gospodarki: „Jesteśmy podekscytowani wejściem firmy Amazon do Polski. Otwarcie trzech ogromnych centrów logistycznych i stworzenie tysięcy nowych miejsc pracy jest bez wątpienia kamieniem milowym dla naszego dalszego wzrostu gospodarczego.” [61]. Sam prezydent Dutkiewicz sądził natomiast, że „wykwalifikowani absolwenci [wyższych wrocławskich uczelni, przyp. MD] będą mogli w dłuższej perspektywie w znacznym stopniu przyczynić się do rozwoju firmy Amazon” [62].

45 Nawiasem mówiąc, zlokalizowany fizycznie w Bielanach Wrocławskich Amazon nie ma nawet polskiej wersji swojej usługi, a przesyłkę z tej firmy do Wrocławia obsługują gdzieś na świecie Hindusi, co świetnie pokazuje, że omówione w tym tekście zmartwienia współczesnych teoretyków globalnych miast mają rzeczywiste podstawy już nawet w naszych lokalnych warunkach.

46 Autorzy analizy globalnych powiązań współczesnych miast przywołują ciekawą konstatację Richarda Petrelli, że światu grozi ewolucja w stronę archipelagu bogatych miast otoczonych zubożałą „lumpenplanetą” [57].

my się przelotnie wizytującymi Wrocław i okolice okrucami kapitału IBM, Google, czy Nokia Networks, a nawet wyjątkowo ekscytującymi władze⁴⁴ halami, w których mieści się akurat dziś Amazon⁴⁵. Poza tym, Wrocław dziś usypia swoją czujność, bo z dumą drekuje pod każdym względem mniejsze miasta Dolnego Śląska (czym zresztą potwierdza opisane w najnowszych teoriach urbanistycznych mechanizmy marginalizacji peryferiów⁴⁶). Tylko że z kolei z perspektywy globalnego systemu gospodarczego Wrocław nie stanowi dziś nawet peryferiów, które miałyby szanse orbitować wokół jakiejś metropolii. Wedle obliczeń z początku XXI wieku [57], jedynym polskim miastem liczącym się w globalnej sieci miast była Warszawa. Dziś jest miastem czwartej kategorii (tzw. α -). Pierwsza kategoria to Londyn i Nowy Jork, a druga (w samej Europie) to Paryż – miasta określane odpowiednio jako $\alpha++$ i $\alpha+$. Wrocławia – średniej wielkości miasta jak na europejskie warunki – na mapie globalnego świata po prostu nie ma, nawet wśród miast dziesiątej kategorii (γ -), do której zaliczono w Europie Göteborg, Marsylię, Ljubljaną, Tallin, Turyn i Southampton [58].

Oczywiście rzecz nie w tym, że Wrocław musi być koniecznie włączony w super-nowoczesną, globalną siatkę miast, ze wszystkimi pozytywnymi i negatywnymi konsekwencjami – chociaż wedle Studium „wzmocnienie jego powiązań z regionem, krajem i Europą” [47] jest jednym czterech najważniejszych celów polityki przestrzennej – ale jeśli nie jest w nią włączony i nie będzie (?), to gdzie i czym będzie? Wrocławowi grozi w skali globalnej może nawet bardziej dramatyczny los, niż ten, który spotkał w skali lokalnej np. Radom, Leszno, Piłę, Legnicę, czy Kalisz – dawne miasta wojewódzkie, których dramatyczny upadek, związany z peryferyzacją, wybitnie dojmująco opisał ostatnio Filip Springer w „Mieście Archipelagu” [63]. Radość z powstania nowego bistro McDonald’s, galerii handlowej lub Biedronki – a jednocześnie tęsknota za połączeniami kolejowymi i lotniczymi ze światem. Czy taka przyszłość, będąca codziennością byłych „metropolii”, czeka Wrocław? Proces postępującej degradacji – lub co najmniej zahamowania opartego na imitacjach rozwoju – może być tym bardziej bolesny, że wrocławianie mają bardzo rozbudzone przez miejskich polityków aspiracje, względem pozycji miasta we współczesnym świecie.

I ostatnia – z perspektywy tego tekstu, może najważniejsza – sprawa. Jak wygląda dziś ład społeczno-przestrzenny we Wrocławiu i jakie mechanizmy go na co dzień kreują? Można by się pastwić w tym kontekście nad Sky Tower, Silver Tower, czy innymi ekspresjami wyobrażeń miast przemysłowych, zmieszanych z koncepcją unowocześniania miasta przez chaotyczną imitację zachodnich dzielnic biznesowych, à la londyńskie Canary Wharf. Ale wystarczy wspomnieć jeden przypadek, w którym ogniskuje się właściwie cały wrocławski paradygmat zarządzania wspólną przestrzenią po 1989 roku. Neomodernistyczny, posępny swą bezkompromisową kubicznością, biurowiec Green Day.

W miejscu, gdzie stanął zaprojektowany przez pracownię Zbigniewa Maćkowa budynek, wcześniej zlokalizowana była szkoła-tysiąclatka z salą gimnastyczną i publicznie dostępnym boiskiem. Wiele lat temu grywałem tam w piłkę z kolegami z rodzin bardzo ubogich, często nieporadnych, zdecydowanie wykluczonych; tych, które zamieszkują do dziś w centrum miasta zapleśniałe domy bez nadziei na przyszłość. Dziś, w miejscu tego boiska i szkoły, stoi zamknięty, technologicznie zaawansowany biurowiec, zajęty przez globalną korporację, która swoim pracownikom rozlokowanym w biurowych halach, innowacyjnie odebrała nawet indywidualnie przypisane biurka. Wiceprezydent Wrocławia, Adam Grehl, podzielił się na otwarciu tego obiektu taką myślą: „Liczę, że nie tylko będzie miejscem, gdzie wrocławianie będą realizować swoje aspiracje zawodowe, ale też stanie się symbolem nowej architektury Wrocławia” [64]. Nic więcej pisać nie trzeba; nawet jeśli sam obiekt nie szpeci miasta, jest zharmonizowany z otoczeniem i jego kubatura ma w tamtym miejscu uzasadnienie. Może poza dodaniem, że dzieci moich ówczesnych kolegów nie dość, że wciąż mieszkają w coraz bardziej zrujnowanych mieszkaniach bez toalet, nie dość, że w kolejnym pokoleniu nie znają już pojęcia normalnej, stałej pracy, to w dodatku nie mają już gdzie grać w piłkę.

Omówienie ładu przestrzennego i mechanizmów kreujących we współczesnym Wrocławiu zabudowę mieszkaniową wymagałyby kilku odrębnych opracowań. Gdyby chcieć jednak streścić tę swoistą politykę w jednym zdaniu, należałoby powiedzieć, że jest budowane: jak najtaniej dla dewelopera, obojętnie w jakim standardzie z perspektywy mieszkańca i byle gdzie (byle dało się uzyskać jak najwyższą marżę przy sprzedaży mieszkań zwanych buńczucznie „apartamentami”). Wyposażenie osiedla mieszkaniowego, jego nadmierna gęstość, nefunkcjonowanie w całości miasta, brak efektywnego skomunikowania z centrum i tym podobne kwestie, niezwiązane bezpośrednio z bilansami inwestorów, nie interesują chyba nikogo poza miejskimi aktywistami i mieszkańcami tych „oaz”, „zakątków”, „dolin” i „willi”. Przy czym ci ostatni zaczynają być zainteresowani dopiero po zamieszkaniu, uwięzieni w odcięciu od świata trzydziestoletnim kredytem hipotecznym. Warto przy tym dodać, że we Wrocławiu buduje się właściwie tylko w systemie deweloperskim, niemal wyłącznie na sprzedaż. Dlatego metr kwadratowy mieszkania o standardzie modernistycznego M4 z okresu PRL, wybudowanego gdzieś w polu, na peryferiach, bez drzwi i podłóg, kosztuje tu około dwóch przeciętnych miesięcznych pensji⁴⁷. Jak ten smutny fakt ma się do jednego z najważniejszych postulatów współczesnej urbanistyki – kreowania zróżnicowanych i dostępnych finansowo dla każdego człowieka zdrowych mieszkań?

Nie da się nie zakończyć powyższych rozważań o hipermodernizmie we Wrocławiu zacytowaniem jeszcze kilku intrygujących twierdzeń Nowej Karty Ateńskiej. W dokumencie tym napisano, że „projektowanie urbanistyczne będzie kluczowym

47 Przyjmując, że miarą jest średnie wynagrodzenie netto we Wrocławiu w sektorze przedsiębiorstw w sierpniu 2016 – niecałe 3150 zł [65] – w stosunku do przeciętnej ceny ofertowej mieszkania 50–60 mkw. w czerwcu 2016 – około 5700 za metr kwadratowy [6] [66]. Oczywiście mieszkania na peryferiach bywają nieco tańsze niż przeciętne, ale też średnia zarobków jest miarą zawyżoną w stosunku do niższej, a bliższej powszechności, medianie.



Fot. I.22. Eklektyzm i pustka. Panorama ulicy Powstańców Śląskich, niegdyś jednej z najpiękniejszych ulic Wrocławia. To jeden z wielu obrazów faktycznego miasta spotkań: współczesny, buńczuczny kapitalizm pod postacią Sky Tower spotyka się z siermiężnym modernizmem, wyspą pierwszego etapu „Nowego Centrum Południowego” i kilkoma współczesnymi inwestycjami. W centrum frapująca pustka – pół-dzika pseudo-łąka. Od siedemdziesięciu lat jej jedyne funkcje to toaleta dla psów oraz miejsce koczowania cyrków (Fot. Michał Dębek 2016).



czynnikiem w procesie odnowy miast (...)", a „urbaniści będą odgrywać bardzo istotną rolę w formułowaniu polityki przestrzennej i realizujących ją działaniach, które obejmować będą (...):

- rehabilitację tych fragmentów tkanki miasta, które uległy degradacji lub były zaplanowane w oderwaniu od potrzeb człowieka,
- działania ułatwiające osobiste kontakty mieszkańców oraz zwiększające im możliwości rekreacji i rozrywki,
- działania zapewniające indywidualne i zbiorowe poczucie bezpieczeństwa (...)
- wysiłki zmierzające do tworzenia unikalnego krajobrazu miejskiego, wyrażającego jego „genius loci” miasta (...),
- troskę o zachowanie piękna i wysoki poziom estetyczny wszystkich fragmentów miasta,
- ochronę przez planowanie wszystkich znaczących elementów przyrody i dziedzictwa kulturowego oraz ochronę i rozszerzanie sieci terenów otwartych.”

Coraz ważniejszym i newralgicznym zadaniem w pracy urbanistów będzie „realizowanie szeregu podstawowych idei i celów, takich jak zrównoważony rozwój, utrzymywanie tożsamości miasta, rozwijanie życia społecznego, zapewnianie poczucia bezpieczeństwa i opieki zdrowotnej”, twierdzi Europejska Rada Urbanistów. A jaką rolę pełnią dziś realnie urbaniści we Wrocławiu?

Epilog, przed kurtyną

Czy Wrocław sprawia dziś wrażenie miasta mądrego? Czy kumuluje w sposób systematyczny wiedzę i wykorzystuje swoje przeszłe doświadczenia - zarówno do bieżącego zarządzania, jak wyobrażania sobie własnej przyszłości w płynnej nowoczesności? Pytam o ostatnie siedemdziesiąt lat, bo czas przed 1945 rokiem – który wyjątkowo często i z nostalgią przywołujemy w debacie publicznej jako inspirację do naśladowania – to czas zupełnie innego miasta, którego już nie ma. Wrocław niemiecki był miastem o innej zasobności, przestrzeni innej żywności społecznej, innej kultury, innego systemu prawnego i innych koncepcji administracji, innych etosów, niedostępnych nam, Polakom, przeszłych doświadczeń cywilizacyjnych, innej estetyki, innych wreszcie relacji względem europejskich metropolii. Stąd trudno temu miastu czerpać z własnych tradycji i wykorzystywać

doświadczenia starsze, niż uformowane przed modernizmem w wydaniu PRL.

Z drugiej strony – przez te siedemdziesiąt polskich lat doświadczyliśmy we Wrocławiu wystarczająco wielu interesujących zjawisk i sytuacji, by wyciągać konstruktywne wnioski i formować własną, niepowtarzalną przyszłość miasta mądrego unikatową, nie-importowaną mądrością. We własnym stylu. Rzecz nie w tym, by ideowo konserwować kamienice, skądinąd niejednokrotnie bardzo wartościowe i zdecydowanie warte ochrony dziedzictwo poprzedniej epoki w dziejach miasta. Albo wspierać modernizm, lub – dla odmiany – promować Nowy Urbanizm, czy importować z zagranicy neomodernistyczne trendy. Nie wystarczy nawet ogromna praca dla ochrony kilku drzew i zasadzenia kilkuset nowych, albo próby animowania lokalnych społeczności w anglosaskim stylu. Wrocław musi znaleźć swoją i tylko swoją drogę.

Czy Wrocław jest dziś mądry, w rozumieniu priorytetyzacji jakości życia i wygody mieszkańców? Mimo dynamicznego i w wielu miejscach zdecydowanie pozytywnego rozwoju powojennego Wrocławia, to kwestia chyba najbardziej wątpliwa w całym oglądzie miasta w roku 2016. Wszystko, co napisałem wyżej – szczególnie w omówieniu sytuacji miasta przy okazji aktów II i III – to ledwie muśnięcie problemów, z którymi raczej prędzej niż później będą się musieli zmierzyć przede wszystkim miejscy politycy. Tak się szczęśliwie złożyło, że gdy kończyłem ten artykuł wrocławski socjolog dr Jacek Pluta upublicznił najnowsze wyniki badania potrzeb i zapatrywań wrocławian na przyszłość [67]. Wynika z nich, że wrocławianie doskonale czują wyzwania współczesności i postulują rozwój miasta w obszarach centralnych we współczesnej debacie o miastach (patrz akt III). Nie jest zaskoczeniem, że dla mieszkańców Wrocławia ważne są dziś przede wszystkim: tereny zielone, jakość powietrza, wykorzystanie rzek i nabrzeży, polityka proekologiczna, rewitalizacja zdegradowanych obszarów, rozwijanie transportu publicznego, ale także rozwijanie lokalnej gospodarki, polityka społeczna, sprawy socjalne mieszkańców i dialog społeczny.

Organizacja prestiżowych imprez, czyli przysłowiowe „igrzyska” – działalność, w której dotychczas politycy miejscy czuli się chyba najlepiej, została przez wrocławian uznana za sprawę najmniej istotną. W wynikach badań zaskakujący jest natomiast fakt, że wrocławianie domagają się w przyszłości nie tylko rewitalizacji miejskich kamienic (co zrozumiałe, szczególnie wobec drastycznych przypadków epokowych zaniedbań, które omawiałem wcześniej), ale także budowy mieszkań komunalnych, socjalnych oraz inwestycji spółdzielni mieszkaniowych. Tylko co siódmy badany pozostawiłby sprawy mieszkaniowe wolnemu rynkowi! To bardzo poważne, zbieżne ze współczesnymi nastrojami w całym euroatlantyckim świecie, i – trzeba to jasno powiedzieć – rewolucyjne wyzwanie dla przyszłych władz Wrocławia.

Wrocławianie mierzą dziś wysoko, gdy zapytać ich o przyszłość miasta. Trzy konkurujące ze sobą wizje miasta, które wybrali badani [67] to kolejno: Wrocław jako jeden z pięciu wiodących ośrodków nauki i kultury w Europie Środkowej, Wrocław jako najlepsze i najpiękniejsze miasto ogród oraz Wrocław jako Dolina Krzemowa Europy Środkowej. Realizacja każdej z tych wizji wymaga rewolucji w zarządzaniu miastem w stosunku do tego, co działo się tu przez ostatnie kilkanaście lat. Podobno Nicolas Sarkozy stwierdził, że politycy wiedzą dziś co robić - ale nie wiedzą jeszcze jak to zrobić, aby móc liczyć na reelekcję [68]. Oby wrocławscy politycy odnaleźli się błyskotliwie w tym rzeczywiście niełatwym wyzwaniu przyszłości.



Miasto w kieszeni

*z arch. Zbigniewem Maćkowem
rozmawia Tomasz Bojęć*

Wizje inteligentnych miast opierają się na realizacji różnych potrzeb. Potrzeb przedsiębiorców i pracowników. Pieszych i kierowców. Betonu i zieleni. Ale też codzienności i wirtualnego świata. O tym jakie powinno być Smart City rozmawiałem z wrocławską ikoną architektury po transformacji – Zbigniewem Maćkowem. Doświadczony i znający potrzeby miasta, pokazał mi gdzie powinniśmy zacząć. I zaskoczył, bo po tej rozmowie zmiany miasta zwykłego, w miasto inteligentne wydają się prostsze, niż mogłoby się zdawać.

Rozmawia Tomasz Bojęć

Dyskusję zaczynamy szerszym pytaniem - czym dla Ciebie jest Smart City?

Odpowiedź nie jest łatwa. Ogólnie można powiedzieć, że miasto inteligentne to takie, które po prostu dobrze działa. W miastach, które za takie można uznać zrezygnowano z wielkich założeń, komponuje się je poza priorytetem urbanistycznym. I dobrze, bo sprawność funkcjonowania miasta jest ważniejsza. Wykorzystuje się w nich najnowsze dostępne technologie, często w małej skali - np. wygodne aplikacje na telefon.

Myślę, że takie miasta są lepsze. Dlaczego? Bo priorytetem powinien być zawsze człowiek, interakcje międzyludzkie. Miasto powinno odpowiadać potrzebom mieszkańców i oszczędzać ich czas.

Mówisz o miastach w liczbie w mnogiej, więc które miasta w Polsce są najbliższe tym ideałom?

Myślę, że dopiero zaczynamy zmiany. Jest nam ciągle bardzo daleko do określenia mianem Smart City któregośkolwiek polskiego miasta. U nas zmiany zachodzą, ale myśli się o nich w kategoriach pojedynczych udogodnień, a na Zachodzie łączy się je w klastry. Aby miasto było inteligentne musi funkcjonować zintegrowany system miejski – najlepiej taki, którym sterować możemy z kieszeni. Sądzę, że to właśnie komórka powinna być podstawowym interfejsem, bo dzisiaj każdy ją ma, więc jest najłatwiej dostępnym medium, które służyć może informacji.

Skoro u nas nie wszystko działa tak jak powinno, co zrobić by zbliżyć się do europejskich wzorców?

Po prostu postawić na technologię. Przez całe lata funkcjonowała opinia, że internet jest tylko modą, że ten nurt przeminie. Dziś wiemy już, że to rewolucja taka jak niegdyś prąd. Podobnie było z telefonami komórkowymi – służyły tylko biznesmenom i to nie wszystkim. Dzisiaj każde dziecko ma takie urządzenie w kieszeni i nie da się bez nich żyć. Niemniej u nas wciąż internet jest dodatkiem w przekazywaniu informacji o mieście, a powinien być podstawą.

Bardzo mocno sugerujesz, że smart city to przede wszystkim technologia. A co z transportem, infrastrukturą? Partycypacją? To nie one powinny być rusztowaniem inteligentnego miasta?

To są jego cechy, ale uważam że można uznać rozwój tych aspektów za wynikową informację. Dlaczego? Bo jakość życia osadza się na tym ile mamy czasu. Internet, jego powszechność, dostęp w kieszeni – skraca czas oczekiwania. Najlepiej widać to właśnie po komunikacji publicznej. Zobaczysz, że za kilka lat telefon będzie informował nas o każdym zatorze drogowym, spóźnionym tramwaju, każdej zmianie w mieście. Choćby najmniejszej. Byśmy mogli oszczędzać cenny czas.

Mateusz Kokoszkiwicz, dziennikarz „Wyborczej”, mówi, że we Wrocławiu komunikacja publiczna nie istnieje.

Ja się nie czuję fachowcem, ale w Europie chętniej korzystam z transportu

publicznego niż tu, bo we Wrocławiu wydaje się mało przyjazny – powiedzmy, że to jest jakiś komentarz do słów Mateusza Kokoszkiwicza. Efekt jest taki, że jak jest pogoda i przemieszczam się sam, to jeżdżę na rowerze lub

Jakość życia osadza się na tym ile mamy czasu. Internet, jego powszechność, dostęp w kieszeni – skraca czas oczekiwania. (...) za kilka lat telefon będzie informował nas o każdym zatorze drogowym, spóźnionym tramwaju, każdej zmianie w mieście. Choćby najmniejszej. Byśmy mogli oszczędzać cenny czas.

motocyklu, jak warunki są gorsze, albo zawożę dzieci do szkoły, to wybieram samochód. Z komunikacji publicznej korzystam bardzo rzadko, średnio raz w tygodniu, może nawet rzadziej. Kiedy jestem np. w Barcelonie lub Londynie korzystam praktycznie wyłącznie z tramwajów, metra i autobusów. Bo tam to ma sens. Miasta powinny być zrównoważone i kompleksowe, nasze takie po prostu nie są.

Więc które miasta powinniśmy naśladować?

Cóż. Możemy rzucać zaletami wspomnianych Barcelony, Londynu, albo Oslo, Kopenhagi czy Amsterdamu – jednak uważam to za bezcelowe. Ide-



alnego miasta nie ma – powinniśmy pewne cechy naśladować, wcześniej dogłębniej analizując rozwiązania zastosowane w różnych ośrodkach, ich zalety i wady. A na tej podstawie stworzyć własny model, z własnym systemem komunikacji, sposobem włączania społeczeństwa w tworzenie miasta, rozwiązaniami dla biznesu i mieszkańców.

Jak opracowywać ten model? Oddolnie, czy może przez odgórne decyzje? Jakież ramy? Myślę tu o przyszłości Karty Lipskiej.

Ja nie wierzę w doktrynerstwo. Dużo lepszą metodą jest próba zrozumienia problemów od środka. Jeśli jest taki nurt, jak Karta Lipska – to czemu nie. Określmy problemy z jakimi się borykamy na płaszczyźnie globalnej. I niech to będą swobodne wytyczne! Później działajmy już na płaszczyźnie lokalnej, wedle własnych ustaleń i niech one będą wynikiem potrzeb naszych mieszkańców. Indywidualnych potrzeb. Wolę taki model, niż narzucony przez jakąkolwiek instytucję, z Unią Europejską włącznie – mimo że doceniam jej wkład do naszego rozwoju.

Zgodzisz się chyba z tezą, że konkluzje wrocławskich problemów narzucają się same prawda? Po prostu trzeba o tym mówić. I walczyć, żeby mieszkańcy sami dostrzegli, że np. komunikacja jest ważna. Jak to osiągniemy będziemy już w 1/4 smart. Może trzeba spróbować z komunikacją za

darmo, powiedzmy na miesiąc? Nauczmy ludzi z niej korzystać. Miasta będą smart, kiedy ludzie tacy będą.



Planujmy

inż. Piotr Kargul

Miasta z definicji nie mogą istnieć bez mieszkańców, bez instytucji zamieszkiwania jako takiej. Jednak czy odwrotna zależność jest również prawdziwa? To znaczy: czy zamieszkiwanie może istnieć bez miasta? Odpowiedź na to pytanie nie wydaje się już taka oczywista.



Nie sposób jednak, zauważyć, że to miasta są najbardziej rozwiniętą formą bytowania - a jakościowe zamieszkiwanie nie może istnieć bez miasta, rozumianego jako system zarówno jeżeli chodzi o sposób organizacji przestrzeni, jak i mechanizmy wspólnego funkcjonowania w jej ramach. A ponieważ to, w jaki sposób uporządkowana jest przestrzeń w której żyjemy niebagatelnie wpływa na jakość naszego życia, nie sposób zamieszkiwania nie rozpatrywać przez pryzmat polityki planistycznej. To ona bowiem nadaje ramy do tworzenia miejskich habitatów. Jaka jest więc polska i wrocławska polityka planistyczna? I przede wszystkim: czy odpowiada potrzebom miasta przyszłości?

Jak planujemy dziś? Źle lub wcale. Tak w największym skrócie można opisać polską politykę planistyczną. Ekspertci od dłuższego czasu wskazują na problemy z racjonalnym planowaniem w naszym kraju - pomijając problemy leżące w samym systemie opartym na ustawie o planowaniu przestrzennym, przede wszystkim niepokojące jest niskie pokrycie planami zagospodarowania przestrzennego (MPZP) w miastach. Wartość ta nie przekracza 30% ogólnej powierzchni kraju. Oznacza to, że większość terenów nie jest jakkolwiek zaplanowana - obszary bez obowiązujących MPZP są zabudowywane na podstawie decyzji o warunkach zabudowy - co w praktyce umożliwia gospodarowanie terenem w niemal dowolny sposób. W teorii, decyzje o warunkach zabudowy miały stanowić rolę uzupełniającą, jednakże w praktyce skala zjawiska jest tak duża, że niejednokrotnie zastępują prowadzenie polityki planistycznej, doprowadzając do powstawania chaotycznej i rozproszonej zabudowy w żaden sposób nie chroniąc ładu przestrzennego.

Oczywiście, istnienie planów nie gwarantuje wcale ich jakości - a to wciąż pozostaje chyba największym problemem. Powstające plany nierzadko są całkowicie przeskalowane - nie odzwierciedlają prognoz demograficznych, nie uwzględniają rachunku ekonomicznego. Jak szacuje środowisko naukowe, obecnie obowiązujące MPZP przewidują przeznaczenie terenów na cele mieszkaniowe dla 62 milionów mieszkańców w całej Polsce. Z mniej szczegółowych prognoz, które traktować należy raczej jako zasłyszane niż pewne, dla Wrocławia jest to aż 3 miliony mieszkańców. Generuje to ogromne koszty czyniąc te plany wręcz niemożliwymi do realizacji.

Podstawowym problemem w tym kontekście jest fakt, że nowa zabudowa lokalizowana jest na dotychczas niezagospodarowanych, ledwie odrolnionych terenach znajdujących się w sporej odległości od centrum - bo takie grunty są tanie i łatwo dostępne, a władze poddają się presji inwestorów. Osiedla powstają praktycznie „w polu” - nierzadko bez sprawnego transportu publicznego, generują dodatkowe problemy komunikacyjne i wzmożony ruch w oparciu o transport indywidualny, z reguły oznaczający morze samochodów. Co więcej, miasta planując nowe dzielnice na kolejnych, wcześniej zielonych terenach, zapominają o lokalizowaniu odpowiedniej ilości funkcji publicznych (np. dostępu do szkół i przychodni), nie wspominając już o przewidywaniu w planach i projektach przestrzeni publicznych i terenów rekreacyjnych. Podejście to podyktowane może być względami finansowymi, albo maksymalizacją zagospodarowania prywatnych gruntów co pozwala na obniżenie cen samych jednostek mieszkalnych - niemniej niebagatelnie wpływa na jakość życia nie tylko mieszkańców nowych terenów, ale na sposób funkcjonowania całego miasta.

Interes prywatny i niepubliczny

Ogromne przywiązanie do własności prywatnej i stawianie jej nad interesem wspólnym, nie tylko wpływa ograniczająco na zakres regulacyjny powstających planów, ale także nierzadko determinuje proces ich powstawania. Częściej niż nagminnie zdarzają się sytuacje przygotowywania planów nie jako elementu prowadzenia polityki rozwoju gminy, lecz odzwierciedlających interesy inwestorów, czy właścicieli gruntów. Tworzone są plany na potrzeby zamierzonych działań inwestycyjnych zgodnie z wizją inwestora (nierządkiem bez uwzględnienia interesu ogólnego) czy wręcz przeciwnie, jako próba zatrzymania proponowanych realizacji. Takie instrumentalne podejście do tworzenia polityki planistycznej tworzy miejsce do nadużyć i zacierania się granicy między potrzebami zbiorowości, a interesem kapitału.

Rozproszona i chaotyczna zabudowa, powstająca w oderwaniu od istniejącej infrastruktury na terenach podmiejskich i ze szczytkową obecnością lub brakiem funkcji publicznych to definicyjny przykład „urban sprawl”, czyli zjawiska rozlewania się miast. Suburbanizacja, tak wyraźnie widoczna w krajobrazie polskich miast, wymyka się spod kontroli władz odpowiedzialnych za politykę planistyczną. W zakresie kształtowania procesów suburbanizacji polska sytuacja przypomina raczej model amerykański - historia tamtejszych przedmieść jest jednak długa.

Rozpoczyna się w momencie, kiedy rozwój motoryzacji i rozwarstwienie społeczne w Stanach zaczyna rzucać cień na codzienne mieszkanie w centrum największych amerykańskich ośrodków. Postępująca dychotomizacja społeczeństwa w oparciu o rasistowski kod podziału - na „zwyrodniałych”, czarnych mieszkańców, zamieszku-

jących tereny biednego śródmieścia i w teorii bardziej kulturalnej, grzeczniej i dobrej białej klasy średniej - zbudowała wizję „american dream”. Wizji rodzinnego domu poza miastem, która wraz z dynamicznym rozwojem motoryzacji (wspieranym przez lobbującą przemysłu samochodowego i paliwowego) pozwoliła na szybkie zbudowania silnego PRowego wizerunku spokojnego mieszkania na przedmieściach, które doskonale trafiało do przedstawicieli klasy średniej, dość szybko znajdując zwolenników. Niezwykle terenochłonne osiedla podmiejskie ciężko obsłużyć inaczej, niż transportem indywidualnym, powodując znaczny wzrost udziału samochodów. Dodatkowo do sytuacji przyczyniły się wysiłki firm motoryzacyjnych - lobbujących budowę autostrad czy likwidację systemów transportu publicznego - które okazały się na tyle skuteczne, że wyraźnie przyspieszyły proces white flight.¹

W efekcie, ogromne połacie Stanów Zjednoczonych zajmuje dziś zabudowa podmiejska, wsparta jeszcze przez ostatnie pół wieku przez ośrodki wielkopowierzchniowego handlu kształtowane w zgodzie z błędną koncepcją Victora Gruena - od której sam się później odżegnywał żalując kierunku w którym się rozwinęła. Przeciętny Amerykanin, chcąc nie chcąc, spędza dużą część swojego dnia w aucie. Nie można już mówić o łatwym rozróżnieniu miast i terenów podmiejskich - ciężko w USA znaleźć miasto w tradycyjnym, europejskim rozumieniu. Centra miast, stanowiące w większości jedynie miejsca pracy, porozcinane zostały potężną infrastrukturą drogową, która i tak podlega ogromnej kongestii, a wiele działek zostało zamienionych w parkingi. Przestrzennie ciężko już mówić o miastach - w Stanach Zjednoczonych powstały więc nie-miasta.

Czy jesteśmy na drodze do podobnego stanu? Jeżeli nie zareagujemy na postępujące procesy urban sprawl, rzeczywiście nasze problemy mogą niebawem przypominać te z za wielkiej wody. Zwłaszcza, że to nie kwestia wyłącznie niekontrolowanej suburbanizacji. We Wrocławiu szkodliwe wypryski w tkance miasta planujemy sami - niewątpliwie duża część z nich powstała jako próba systematyzacji i uporządkowania już dziejących się procesów inwestycyjnych. Ale czy wszystkie? Nie sposób zrozumieć pewnych decyzji planistycznych podejmowanych przez władze miejskie.

Przykładowo: dużo złego powiedziano już o Jagodnie, ale nie sposób także nie wymienić go jako przykładu „wyprysku”. Osiedle wielorodzinne powstało bowiem w znacznej odległości od istniejącej zabudowy, bez zaplanowanych funkcji publicznych takich jak szkoła czy przedszkole. Ot - kolejne, tzw. deweloperskie, osiedle. Można określić je przypadkiem czy błędem, z którego należy wyciągnąć wnioski i zminimalizować szkodliwe efekty. Miasto jednak nie tylko nie zapewnia odpowiedniej obsługi transportem publicznym (zaniechano budowę linii tramwajowej, mimo otrzymania możliwości finansowania; nie zapewniono wystarczającej częstotliwości komunikacji autobusowej), ale planuje rozbudowę osiedla. Plan miejscowy dla tego obszaru zakłada przeznaczenie terenu pod dzielnicę dla tysięcy osób.

¹ (Ang. ucieczka białych)
Termin stosowany w socjologii, dotyczący migracji białej ludności z klasy średniej z centrów amerykańskich miast na ich przedmieścia, zwłaszcza w latach 1950 – 1960. Termin ten stosowany jest również do opisu mechanizmów segregacji rasowej od połowy lat 20. XX wieku.

Podobnych terenów w mieście jest więcej - patrząc na uchwalone i obowiązujące plany, można oczekiwać zabudowy w znacznie bardziej oddalonych od centrum obszarach niż Jagodno. Obecnie palącym problemem jest choćby Lipa Piotrowska. Władze miasta zamiast zablokować inwestycje, powstające w zasadzie „w polu”, uchwalają plan miejscowy, który zakłada budowę dość dużego osiedla. Sytuacja Lipy Piotrowskiej jest o tyle zła, że w przeciwieństwie do Jagodna obecnie komunikacji publicznej tam praktycznie nie ma, a sprawna obsługa tego obszaru jest w zasadzie niemożliwa.

W teorii, decyzje o warunkach zabudowy miały stanowić rolę uzupełniającą, jednakże w praktyce skala zjawiska jest tak duża, że niejednokrotnie zastępują prowadzenie polityki planistycznej

Dziwimy się widząc powstające bloki z nikłym dostępem do infrastruktury publicznej, jak np. w okolicach Dożynkowej na Klecinie, jednak po sięgnięciu do dokumentów planistycznych Wrocławia przecieramy oczy, że zdumienia - to nie jest niewrażliwość inwestora, a realizacja polityki przestrzennej miasta. A takich „dystopijnych” ustaleń znajdziemy więcej - zabudowa Leśnicy aż do Lasu Mokrzańskiego, kolejne osiedla w stylu osiedla Malowniczego, ulokowane przy

samej granicy miasta, czy zabudowa wielorodzinna granicząca z Mirkowem - to tylko wybrane przykłady. Czy naprawdę chcemy świadomie „rozlać” miasto w jeszcze większy sposób i zmierzyć się z tego konsekwencjami? Czy już niebawem mówiąc o wrocławskich przedmieściach rozmyślać będziemy o Kotlinie Kłodzkiej?

Suburbanizacja z głową

A przecież oprócz amerykańskiej historii suburbanizacji mamy wzorce europejskie z których możemy głęboko czerpać. W miastach Europy, takich jak Holandia czy Niemcy - suburbanizacja nie jest procesem niekontrolowanym. Przeciwnie, władze świadomie ustaliły ramy i zasady zwiększania się terenów zurbanizowanych i zabudowywania terenów podmiejskich. Przede wszystkim ograniczono rozbudowę w obszarach okalających miasta - przekierowując ciężar suburbanizacji na miasta satelickie - istniejące małe miasta i miasteczka, lub także całkowicie na nowo zaplanowane miasta (jak np. Almere czy Lelystad w Holandii). Powiązano rozwój zabudowy mieszkaniowej z istniejącą infrastrukturą kolejową, ograniczając zależność od transportu indywidualnego. Recepta ta była jednocześnie tak prosta, jak i skuteczna, że obecnie w tych krajach nie znajdziemy chaotycznych „wyprysków”, a niemal wyłącznie doskonale zaplanowane przedmieścia, dobrze powiązane z większymi miastami.



Na uwagę zasługuje także Kopenhaga, która wiedząc o swym potencjale rozwojowym i kończących się zasobach terenowych w samym mieście, świadomie zdecydowała o kierunku rozwoju zabudowy. W 1947 r. powstał *Fingerplanen*, gdzie obszar Kopenhagi odzwierciedlała rozłożona dłoń. Jej środek stanowiło intensywnie zurbanizowane centrum, natomiast „palce” stanowiły możliwe kierunki rozwoju zabudowy. Odpowiadały one położeniu linii kolei podmiejskiej. Zabudowa pomiędzy „palcami” stała się niemożliwa. *Fingerplanen* do dziś stanowi wręcz kultowy przykład racjonalnego planowania rozwoju miasta. A my powinniśmy go traktować jako nauczkę. Lekcję o tym, jak Kopenhaga ponad pół wieku temu wyprzedziła suburbanizację.

Miasto i sposób jego zaplanowania jest kwestią istotną - a jednocześnie tak złożoną, że porusza i poruszała ona wielu planistów i myślicieli, próbujących zaprojektować „idealne” miasto przyszłości. Na przestrzeni lat powstawało wiele utopijnych wizji i konceptów. Jednym z przykładów utopii jest *Motopia*, dzieło Geoffreya Alana Jellicoe proponujące pogodzenie potrzeb pieszych i ruchu samochodowego, gdzie ten pierwszy odbywał się w zatopionych w zieleni parterach i kolejnych naziemnych kondygnacjach budynków, drugi natomiast - na dachach budynków. We Wrocławiu również roztaczano wizje przyszłości. Nie sposób tu nie wymienić choćby projektów najważniejszego historycznie architekta miejskiego - Maxa Berga. Główna idea architekta dotyczyła podziału miasta na 3 strefy: do zamieszkania (*Wohnstadt*), interesu (*Arbeitstadt*) i monumentalną (*Monumentstadt*). Oprócz modernistycznej sanacji centrum miasta, Berg proponował budownictwo wysokościowe. Utopie zazwyczaj zaskakiwały swoją spektakularnością. Dla dobrego planowania jednak nie trzeba odwoływać się do tak pionierskich, czy totalnych wizji. Istnieje kilka konceptów, zarówno historycznych, jak i współczesnych, które mogą stanowić odniesienie w pracy planistycznej.

W zakresie suburbanizacji oprócz doświadczeń miast Europy Zachodniej istnieją niezrealizowane wizje. Dla Wrocławia taką koncepcję w okresie międzywojennym przygotował Ernst May - zaproponował decentralizację Wrocławia systemem satelitów i ograniczonego centrum. Architekt nawiązywał bezpośrednio do angielskiej idei „miast-ogrodów”. Zakładano utworzenie wokół Wrocławia dwóch pierścieni osiedli: wewnętrzny zawierałby Karłowice, Biskupin, i Osobowice, zewnętrzny natomiast Leśnicę, Oborniki, Trzebnicę i Sobótkę.

Współcześnie na wdrożenie tej wizji jest już za późno. Wciąż natomiast jest czas na wdrożenie innej, która znajduje uznanie w kolejnych miastach. Mowa o *kopenhagizacji*, co jest żartobliwym określeniem na projektowanie z perspektywy człowieka. Za popularyzacją podejścia stoi Jan Gehl, planista z Kopenhagi, który, wspólnie ze swoją żoną, psychologką, zaczął w latach 60. badać ludzkie aktywności w przestrzeni. Doszedł do wniosku, że przyjazne i dobre otoczenie nie tylko pozytywnie wpływa na ludzkie samopoczucie, ale też na pojawianie się interakcji społecznych. Projektowa-

nie z perspektywy człowieka podnosi jakość życia mieszkańców i sprawia, że miasta żyją. Dziś, wraz ze swoim zespołem, odmienia kolejne miasta na świecie, proponując wprowadzanie rozwiązań pro-piesznych i pro-rowerowych.

Co w takim razie zmienić w naszym planowaniu? Niewątpliwie warto zweryfikować obecną politykę przestrzenną - rodzi wiele problemów i pozostawia wątpliwości co do słuszności przyjętych rozwiązań. Nakreślenie kierunku działań wymaga odpowiedzi na szereg pytań: w jakim mieście chcemy żyć? Jakie koncepcje wykorzystać? Wreszcie, jak przełożyć to na zapis planistyczny? Planowanie jest bowiem procesem niezwykle złożonym i wymagającym myślenia z odpowiednim horyzontem czasowym. Ale wymaga też słuchania zainteresowanych, jego mieszkańców. Bo pytaniem nadrzędnym będzie - dla kogo planujemy? Jeśli posłuchamy tych, dla których to robimy, stworzymy mądre miasto.

Rozdział_2

Nowe zamieszkiwanie



Zamieszkujejmy inaczej

Adam Przywara

We live, after all, in a world in which the rights of private property and the profit rate trump all other notions of rights. I here want to explore another type of human right, that of the right to the city.

David Harvey¹

¹ Cytat za *Bunt Miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja* David Harvey 2012 r.



Gdy warszawskim ratuszem wstrząsają kolejne afery reprivatyzacyjne, a rząd zapowiada nowy program rozwiązujący polski kryzys mieszkaniowy, GUS wskazuje, że polskie miasta w dłuższej perspektywie czasowej będą się wyludniać. Oczywiście obserwujemy dziś w miastach dużo zmian na lepsze, jak choćby budżety partycypacyjne, czy szeroko rozumiana polityka miejska, dążące do polepszenia sytuacji i komfortu życia mieszkańców. Po drugiej stronie medalu wciąż jednak znajdujemy postępującą komodyfikację i prywatyzację przestrzeni miejskiej, ogromne braki w zasobach mieszkań komunalnych, czy powszechną ignorancję wobec problemów środowiska i ekologii. Współczesne miasta działają jak zworniki zbierające w sobie wszelkie przeciwstawne tendencje, konflikty, kryzysy aktualności. Stanowią one poligon dynamicznych procesów, reform i eksperymentów, tak systemowych, jak i oddolnych. Jeśli zatem, możliwe jest odejście i alternatywa dla systemów produkcji generujących nierówności społeczne, wyzysk i biedę, to narodzą się one właśnie w mieście. Aby podobne tezy i dyskusje ugruntować w materialnej rzeczywistości, poniżej zaprezentuję kilka europejskich alternatyw, które działają współcześnie w najważniejszej dla miasta sferze — mieszkalnictwie.

„Jeszcze wynajmuje, czy już spłaca kredyt?” Tego typu pytanie pojawia się często wśród osób, próbujących radzić sobie z dzisiejszą sytuacją na rynku mieszkaniowym. Zamieszkiwanie poprzez wykup, czyli własność prywatna mieszkania od 1989 roku zdominowało zarówno polski rynek, jak i kreowaną przez niego ideologię — aspiracje do niezależności utożsamiamy dziś z kredytem. Jak wskazują ostatnie raporty Housing Europe w Polsce 75,4% gospodarstw domowych jest własnościowe. Spółdzielnie i wspólnoty wciąż działają w części budynków i osiedli (16,2%), jednak ich liczba z roku na rok zmniejsza się, a nowe budynki tworzone przez deweloperów przeznaczone są na wykup, który zazwyczaj realizowany jest przy pomocy kredytu zaciągniętego w banku na dziesiątki lat. Wynajem rynkowy i komunalny stanowi jedynie lekko ponad 8%. Sytuacja ta została wykreowana m.in. przez umożliwianie mieszkańcom wykupu zasobów komunalnych, brak programów rządowych promujących budowę mieszkań na wynajem, a także brak odpowiednich systemów regulacji czynszów. Dzisiaj Polska ma jeden z najwyższych współczynników relacji zarobków do ceny mieszkania, a proces zamieszkiwania całkowicie podporządkowany został logice zysku i wolnemu przepływowi deweloperskiego kapitału. System ten kumuluje w sobie sprzeczności, które skutkują powszechnymi nie-

równościami i biedą, a także kryzysami, które na stałe wpisane są w logikę kapitalizmu. Szeroką reformę mieszkalnictwa w Polsce można rozpatrywać w systemie rewolucyjnym i ewolucyjnym. Ten ostatni podzielić możemy na wymiar społeczny i systemowy — działający w skali lokalnej wspólnoty i administracji krajowej.

System

Do rozwoju rynku sprzedaży mieszkań i dominacji własności prywatnej przyczyniły się w ostatnich dziesięciu latach dwa programy rządowe, mające na celu wsparcie osób młodych chcących założyć własne gospodarstwa domowe. *Mieszkanie dla Młodych* i *Rodzina na Swoim* były rozwiązaniami, które wpisują się w logikę procesu akumulacji przez wywłaszczenie. Środki państwowe płynące z podatków przeznaczane są na dodatki finansowe, dzięki którym młode osoby mogą zaciągnąć kredyt w banku na zakup nowego mieszkania u dewelopera. Tym samym kapitał, który wcześniej był w posiadaniu państwa zostaje przekierowany w prywatne ręce, a deweloperzy mogą być spokojni o popyt na ich oferty. Rząd wybrany w październiku 2015 roku zaproponował z początkiem swojej kadencji w ostatnim roku program *Mieszkanie Plus*, który znacznie różni się od poprzednich rozwiązań. Stawia on nacisk na budownictwo czynszowe, wspierając ziemią i finansami inicjatywy gminne i samorządowe. W sferze indywidualnej program proponuje połączenie wynajmu po preferencyjnych stawkach z procesem dojścia do własności. Dodatkowo *Mieszkanie Plus* z założenia ma być programem długoterminowym (10-15 lat). I choć wszystko to pozostaje na razie w sferze planów i spekulacji, przemieszczenie uwagi na budownictwo czynszowe, jest zdecydowanie pozytywną zmianą w dyskursie rządowym. Żeby zrozumieć, jak mógłby wyglądać inkluzywny i dostępny dla całego społeczeństwa system mieszkaniowy, oparty w dużym stopniu o wynajem, przeanalizuję trzy jego przykłady funkcjonujące w Niemczech, Holandii i Austrii.

Niemiecki rynek mieszkaniowy jest swoistym fenomenem na skalę europejską. Jest to jeden z dwóch krajów na kontynencie, w którym przy dominującym podziale na własność prywatną i wynajem mieszkań, przeważa to ostatnie. Ponad 50% ludności zamieszkującej w Niemczech wynajmuje swoje mieszkania - i co ważniejsze, ogromna większość jest z tego systemu zadowolona (93%). Taka sytuacja ma oczywiście swoje podstawy w historii. W powojennych Niemczech ogromna ilość zniszczeń i kryzys mieszkaniowy stworzył warunki do nowej zabudowy i eksperymentów na skalę kraju. W roku 1950 RFN wprowadziło system rządowego wsparcia dla budownictwa taniego i zapewniającego podstawowy standard życia, które dostępne być miało na wynajem dla dużego przekroju społeczeństwa. System działa do dziś, charakteryzując się dużą dynamiką i elastycznością - a także balansowaniem pomiędzy ścisłą kontrolą administracyjną, a inicjatywą deweloperów i funduszy inwestycyjnych. Co trzeba jednak mocno podkreślić, balans

ten zachowany jest ze szczególnym wskazaniem na komfort i bezpieczeństwo samych mieszkańców oraz lokalnych społeczności.

System, który praktykują nasi zachodni sąsiedzi, jest jednak w dużej mierze oparty o wynajem mieszkań należących do prywatnych właścicieli. Sytuacja ta zmienia się, kiedy przemieścimy się dalej za zachód, a mianowicie do Holandii. Działające tu rozwiązanie ma swoje korzenie jeszcze w XIX-wiecznym pozytywizmie i charakteryzuje się wysokim uspołecznieniem procesu budownictwa oraz obrotu mieszkaniami na wynajem. Około 33% rynku jest tu bowiem kontrolowane przez spółdzielnie mieszkaniowe i korporacje publiczne (hol. Woningcorporatie). Dzięki nim ludzie młodzi, seniorzy, pracownicy wszystkich szczebli, a także klasa średnia, znajduje zakwaterowanie o wysokim standardzie płacąc na nie średnio 1/4 swoich zarobków. Poziom czynszów jest ściśle kontrolowany, a dostępność mieszkań jest wysoka. Jak wskazują historycy i socjologowie, mieszkalnictwo komunalne stało się tu ważną częścią umowy społecznej — każdy mieszkaniec Holandii ma mieć zagwarantowany dostęp do zamieszkiwania na odpowiednim poziomie niezależnie od wysokości zarobków.

Żeby pokazać historyczne podstawy i sposoby rozwoju mieszkalnictwa czynszowego w Europie musimy odwołać się jeszcze do jednego rozwiązania, które funkcjonuje tak w skali kraju, jak i miasta. Chodzi tu oczywiście o Austrię i jej stolicę — Wiedeń — z jego pałacami dla klas pracujących z lat 20. Okres *Czerwonego Wiednia* w historii miasta, który przypadał na całe międzywojnie i charakteryzował się szerokimi reformami socjaldemokratycznymi, do dziś pozytywnie oddziałuje w skali miasta i kraju. Budowa osiedli komunalnych, jak Karl-Marx-Hof, na dziesięciolecia wyznaczyła schemat budownictwa inkluzywnego i dostępnego. W samym Wiedniu 60% mieszkań jest wynajmowanych po preferencyjnych stawkach od miasta. Czynsz regulowany jest w zależności od zarobków osób zamieszkujących, a przemyślane lokowanie mieszkańców zapobiega *gettoizacji*. Ponad to, Austria jako jedyny kraj w regionie nie zaczęła w ostatnich latach zmniejszać swoich zasobów mieszkań komunalnych i wygaszać systemów wsparcia oferowanych mieszkańcom.

Współczesne miasta działają, jak zworniki zbierające w sobie wszelkie przeciwstawne tendencje, konflikty, kryzysy aktualności.

Wspólnota

Historia ruchów walczących o sprawiedliwość społeczną i redystrybucję dóbr, w tym także ziemi i mieszkań, obfituje w różnorodne typologie wspólnoty. Upraszczać - możemy podzielić je na ruchy autonomiczne oraz te działające w ramach systemów prawnych i administracyjnych danego kraju. Z tych pierwszych trzeba oczywiście wspomnieć squ-

ating, który we współczesnym świecie odgrywa pierwszoplanową rolę w formułowaniu postulatów dotyczących prawa do miasta. Ruch wywodzi się z XVII-wiecznej Anglii, a jego współczesne działania koncentrują się wokół przejmowania i zamieszkiwania opustoszałych nieruchomości, blokad eksmisji i wytwarzania wspólnoty wokół postulatów redystrybucji i alternatywy wobec ideologii neoliberalnych. Z XIX wieku, również z Anglii, wywodzi się ruch spółdzielczy, który jest powszechnie uznaną formą prawną wspólnotowej działalności gospodarczej, działającej w interesie i zarządzanej przez zrzeszonych w niej członków i członkiń. Spółdzielczość narodziła się na wsi, jednak choćby w kontekście mieszkalnictwa szybko stała się popularna w miastach. Demokratyczna i „płaska” formuła zarządzania, sprawiedliwy podział kapitału i sprzyjająca zaangażowaniu formuła czynią z niej wciąż atrakcyjną i wartą praktykowania formułę budowania i zamieszkiwania. Zanim jednak przeanalizujemy przykłady konkretnych kooperatyw wspomnieć należy ciekawy i stosunkowo młody model aktualizujący wspólnotowe sposoby zarządzania ziemią i budynkami.

Community Land Trust (CLT) jest formułą, która przez ostatnie 40 lat rozwija się w USA, Kanadzie, a także w Wielkiej Brytanii. Jej historia wiązana jest takimi z ruchami społecznymi i architektonicznymi, jak ruch miasta-ogrodów, indyjski ruch Bhoodan, czy izraelski Moszaw. CLT rozwija się w bardzo różnorodnych kierunkach, jednak zasadniczy cel pozostaje ten sam. Jest to formuła niekomercyjnego zrzeszania, wpisująca się w założenia zrównoważonego rozwoju i sprawiedliwości społecznej, koncentrująca się jednak nie na budynku, czy produkcji dóbr, ale na prawie do ziemi. Kapitał CLT bierze się zazwyczaj z donacji prywatnej lub państwowej. Na przeznaczoną dla organizacji ziemi budowane są domy, uprawiane ogrody, lub rozwijane inne działalności osób, którym teren udostępniono. Organizacja, która zarządza ziemią kontroluje wysokość czynszów, lub ceny wykupu domów, konsultując wszelkie zmiany z mieszkańcami. Dobrą komunikację gwarantuje tu zróżnicowany zarząd CLT, w którym zazwyczaj zasiadają mieszkańcy wspólnie z ekspertami i fundatorami.

Różnorodność i elastyczność przyjmowanych form charakteryzuje także działające współcześnie kooperatywy i spółdzielnie. Tworzone są one tak, aby zarządzać ziemią i produkować dobra - a także po to, by zapewniać swoim członkom mieszkania. Nowoczesna historia tych ostatnich sięga w Polsce okresu międzywojennego i tragicznych warunków mieszkaniowych ludności z klas robotniczych. W 1920 r. rząd uregulował ustawą spółdzielczość mieszkaniową, która rozwijała się w następnych latach prężnie szczególnie na polu budownictwa społecznego w doktrynie „minimum egzystencji.” Proces budowlany zapewniający mieszkania rzeszom spółdzielców został jednak przerwany przez II wojnę światową. W czasach PRL spółdzielczość została umasowiona i połączona z działalnością związków zawodowych. Władze postulowały spółdzielczość dla każdego, dyktując organizacjom konkretne wytyczne budowlane, a mieszkania oddawane przez zrzeszenia często były przydzielane osobom, które nie miały do nich przynależeć. W du-



żym stopniu uderzyło to w ideologiczną podstawę spółdzielczości, jako formacji opartej o dobrowolność, samopomoc i semi-autonomiczność. Mimo to, właśnie pomiędzy 1956 a 1989 rokiem powstała duża większość materialnego potencjału polskich spółdzielni, który od momentu wprowadzenia kapitalizmu zaczął topnieć w zastraszającym tempie. Dyskurs publiczny zdominowała ideologia rynkowa, dla której wspólnotowość i wsparcie wiązało się głównie z wypartym i „pokonanym” komunizmem.

Mieszkanie jako fundament

Współcześnie, z roku na rok, kooperatywy stają się w Polsce coraz bardziej popularne. Formuła gwarantuje tańszy koszt pozyskania mieszkania, niż w systemie deweloperskim; korzyści społeczne, a także możliwość wpływu i dopasowania formy budynku do potrzeb mieszkańców. Przykładami prężnie działających spółdzielni są: Kooperatywa Mieszkaniowa Pomorze, Osiedle Żerniki we Wrocławiu, czy Gminny Program Budowy Mieszkań Komunalnych „Dla systematycznych” w Mikołajkach. Co ciekawe, założenia

Ponad 50% ludności zamieszkującej w Niemczech wynajmuje swoje mieszkania - i co ważniejsze, ogromna większość jest z tego systemu zadowolona

tej ostatniej są zbieżne z proponowanymi przez rząd rozwiązaniami dochodzenia do własności w programie *Mieszkanie Plus*. Jednocześnie, co istotne, formuła kooperatywna zakłada wkład własny członków, co sprawia, że nie może być ona traktowana jako jedyne rozwiązanie współczesnych problemów mieszkaniowych. Podmiotem,

który tworzyć ma mieszkania dla osób o średnich i niskich dochodach, jest w Polsce na przykład *Towarzystwo Budownictwa Społecznego*. Obie formuły zapewniają rozwiązanie alternatywne wobec formuł wolnorynkowych i indywidualnych, koncentrując się na samopomocy i wspólnotowości. Domy i osiedla spółdzielcze, a także odpowiednio finansowane TBS-y istnieją dziś w Polsce, jako jedna z podstawowych oddolnie organizowanych alternatyw dla mieszkalnictwa nastawionego na kapitalizację zysków i akumulację dóbr kosztem mieszkańców.

David Harvey odczytując słowa Henriego Lefebvre’a w swoim eseju *Prawo do miasta* wskazuje, że powinno być ono rozumiane szerzej, niż neoliberalny postulat indywidualnej wolności w dostępie do dóbr ekonomicznych, społecznych, czy kulturalnych oferowanych przez miasto. *Prawo do miasta* jest według niego prawem do zmieniania samych siebie, poprzez zmienianie miasta, w którym żyjemy. Takie odczytanie tego terminu stawia społeczeństwo i wspólnotę u podstawy tego, co miejskie. Oczywiście, dynamika zmian i reform politycznych jest kształtowana przez uwarunkowania historyczne i materialne, systemy ekonomiczne i przepływy kapitału. Jednocześnie jednak, mieszkań-

cy miast są w stanie formułować i realizować postulaty, które stanowiłyby alternatywę dla postępującej ekonomizacji naszego codziennego życia. Wśród owych postulatów, mieszkanie zajmuje miejsce podstawowe i najważniejsze, jeśli zrozumiemy je jako fundamentalne prawo należne wszystkim jednostkom niezależnie od klasy, zarobków czy pochodzenia. Wymienione przykłady, tak na poziomie systemowym, jak i wspólnotowym pokazują nam, w którą stronę mogą zmierzać nasze starania o redystrybucję kapitału. W żadnym razie nie wyczerpują one jednak różnorodności i zróżnicowania dostępnych rozwiązań. Potencjalność, którą generuje miasto nie ogranicza się bowiem, do zbioru praktyk już aplikowanych i realizowanych. Jest ona z zasady otwarta, zmienna i dynamiczna, tak, jak przestrzeń, w której się realizuje.

Za konsultacje w pracy nad artykułem dziękuję Joannie Erbel i Zofii Piotrowskiej



Laboratorium zamieszkania

*Igor Łysiuk
Łukasz Stępnik
Milena Trzcńska*



W jakim kierunku zmierzają zmiany w budownictwie mieszkaniowym? Czy nasze wnuki zamieszkają w polimerowych kapsułach czy własnoręcznie zbudowanych domach ze słomy i gliny? W jaki sposób na kształt miast i formę domów wpływają dynamiczne zmiany społeczne, cyfryzacja czy nowe technologie? Choć podstawową funkcją domu jest od zawsze zapewnienie schronienia jego mieszkańcom, to jego układ, struktura i wygląd ulegają nieustannym przeobrażeniom. Dziś zmiany te są jeszcze wyraźniejsze, a ich prędkość zwiększa się wraz z rosnącą przepustowością internetowych łączy. Jak będzie zatem wyglądać przyszłość mieszkalnictwa?

Próbując znaleźć odpowiedź na to pytanie poddajemy pod analizę najważniejsze obecnie zagadnienia, wpływające na zmiany sposobu zamieszkiwania, a w konsekwencji na otaczającą nas architekturę. Jakie możliwości daje wykorzystanie w nowy sposób prefabrykacji w budownictwie mieszkaniowym? W jaki sposób hybrydowe struktury mieszkalne mogą pozwolić nam zagospodarować przestrzenie dotychczas niewykorzystane, a czasem zapomniane? Jak wpłyną na przestrzeń wokół nas zmiany stylu i trybu pracy? Nie możemy przy tym zapomnieć o zarówno społecznej jak i ekologicznej odpowiedzialności architektury. Jakie więc możliwości, ale i ryzyka, niosą nowe technologie i rozwój koncepcji open-source? Wreszcie - czy mieszkanie przyszłości powinno ograniczać się wyłącznie do terenów obecnie zamieszkałych, czy też zakładać pozaziemską ekspansję?

Zagadnienia te stają się coraz bardziej obecne w dyskursie architektonicznym, a propozycje rozwiązań pojawiają się również w naszym kraju. Pozwalamy więc sobie przedstawić najciekawsze z koncepcji, umożliwiając Państwu odpowiedź na pytanie - czy w przyszłość powinniśmy patrzeć z niepokojem, czy też z nadzieją?

Prefabrykacja 2.0

Zła sława prefabrykowanych blokowisk sprawiła, że po transformacji ustrojowej na długo zapomniano o zaletach budowania za pomocą gotowych elementów. W obecnej rzeczywistości - w której dominującymi czynnikami jest cena i czas realizacji, technologie umożliwiające sprawną i opłacalną ekonomicznie produkcję powtarzalnych modułów i budynków - mogą na nowo stać się istotnym zagadnieniem, podejmowanym przez architektów.

Za symboliczny początek nurtu architektury prefabrykowanej w XX w. uznawany jest projekt *Dom-Ino*, stworzony przez papieża architektury, Le Corbusiera. Zakładał on możliwość łączenia w różnych konfiguracjach modułów, składających się z dwóch opartych na cienkich żelbetowych filarach stropów oraz klatki schodowej, łączącej dwie kondygnacje. Szkieletowa, prefabrykowana konstrukcja była próbą odpowiedzi na niedostatek mieszkań, który pojawił się w II dekadzie XX wieku. Choć projekt Le

Corbusiera nie został nigdy zrealizowany, jego wpływ na architekturę widoczny jest do dziś w licznych budynkach mieszkalnych, zbudowanych za pomocą przygotowanych wcześniej żelbetowych półproduktów.

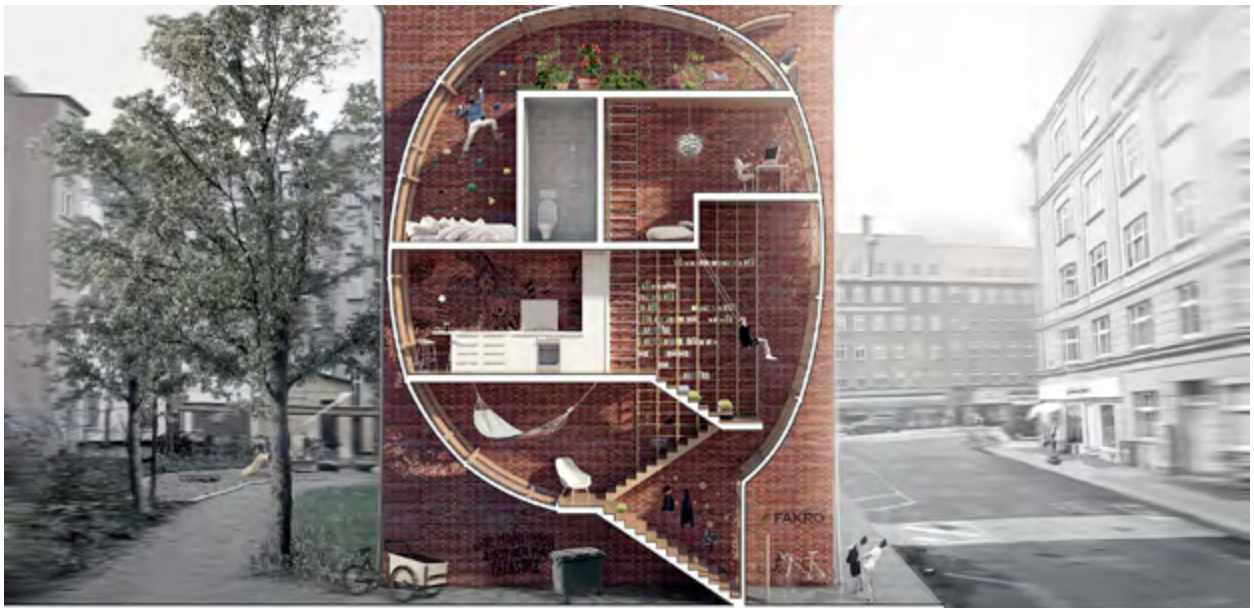
Powstające w Polsce w drugiej połowie XX w. osiedla - konstruowane początkowo w systemie wielkiego bloku, a następnie wielkiej płyty - cieszą się raczej złą sławą. Wynika ona z niskiej jakości wykonania i braku precyzji, jednak przede wszystkim z największą krytyką spotyka się ich powtarzalność i mała elastyczność półproduktów, z których były zbudowane. W różnych miejscach, w całym kraju, zobaczyć można obiekty, które są z pozoru niemal identyczne. Trudność wpisania gotowych rozwiązań w zróżnicowany kontekst sprawiła, że urbanistyka powstających osiedli nierzadko stała w sprzeczności z zastanym otoczeniem. Mimo to, jak wskazują badania socjologiczne i reportażowe analizy dotyczące tzw. „blokowsk”, ich mieszkańcy zazwyczaj lubią i cenią swoje osiedla oraz otaczającą ich przestrzeń - jednocześnie inne zespoły mieszkaniowe, choć często ludząco podobne, wydają im się szare, bezbarwne i nieczytelne strukturalnie.

Wyraźnie widoczne obecnie trendy w zakresie indywidualizacji i zróżnicowania projektów przyczyniły się do opracowania technologii, które pozwalają na realizację niesztampowych projektów, korzystając z zalet rozwiązań modułarnych. Nowe narzędzia zapewniają nie tylko większą precyzję na etapie produkcji, ale również większe możliwości kształtowania ich estetyki - produkuje się elementy o różnych fakturach, wzorach, w zróżnicowanych wariantach wyposażenia.

W czerwcu 2015r. firma Budizol otworzyła we Włocławku nową fabrykę produkującą prefabrykaty żelbetowe i strunobetonowe, które posłużą do konstruowania różnych typów zabudowy. Pierwszym pokazowym obiektem, zrealizowanym przy użyciu powstałych w zakładzie prototypowych elementów, jest zaprojektowany przez biuro BBGK Architekci budynek wielorodzinny przy ulicy Sprzeczej w Warszawie. Poza częścią podziemną, posiadającą monolityczną żelbetową konstrukcję, wszystkie kondygnacje nadziemne składają się ze specjalnie przygotowanych prefabrykatów - gotowe ściany i stropy posiadają już zarówno warstwę izolacji i wykończenia, jak i okna, czy obróbkę blacharską. Zastosowany proces produkcyjny umożliwia nadanie poszczególnym elementom indywidualnego wykończenia - w tym przypadku są to m.in. odcisnięte w betonie grafiki syrenki warszawskiej oraz panoramy stolicy, zaprojektowane przez Edgara Bąka i Dawida Ryskiego. Wykorzystanie prefabrykowanych modułów upraszcza proces budowlany, zwiększając jednocześnie bezpieczeństwo pracowników.

Nieco mniejszą skalą zajął się architekt Jakub Szczęsny, który postanowił odczarować zniesławione domy katalogowe - razem z firmą Simple House przygotował projekt nowoczesnego, powtarzalnego domu jednorodzinnego. Mieszkańcy mają do dyspozycji cztery podstawowe moduły o metrażach: 25m², 58m², 75m² i 92m², które mogą





ze sobą łączyć, dopasowując je do swoich potrzeb. Wraz z upływem czasu, budynek może być uzupełniany o kolejne segmenty, lub o nie pomniejszany - ewoluując wraz ze zmieniającymi się potrzebami i wymaganiami jego użytkowników. Przyszli mieszkańcy mogą również zdecydować, jakie parametry techniczne powinien mieć ich przyszły dom oraz w jakim standardzie, i przy użyciu jakich materiałów, będzie on wykończony. Prefabrykacja poszczególnych elementów budynku pozwala także na szybką realizację, która zajmuje od dwóch do czterech miesięcy. Sprawia też, że wykonanie poszczególnych elementów i całej konstrukcji może być znacznie bardziej precyzyjne.

Ilustracje na sąsiedniej stronie:
U góry: Projekt prefabrykowanego obiektu wielorodzinnego autorstwa BBGK Architekci (źródło: bbgk.pl, za uprzejmością projektantów).

Na dole: Wizualizacja przekroju mamej, koncepcyjnej plomby będącej wizją projektu Live Between Building (źródło: za pozwoleniem Mateusza Mastalskiego)

Dom hybryda

Zmiany w sposobach funkcjonowania współczesnych miast skłaniają projektantów do poszukiwania nowych metod uzupełniania ich zabudowy. Tradycyjne podziały formalne i granice programowe zaczynają się zacierać, tworząc niespotykane wcześniej hybrydy. W gęstniejącej i ściśle uregulowanej przez prawo tkance urbanistycznej, generowanie alternatywnych modeli korzystania z zastanej przestrzeni może stać się w ciągu kilkudziesięciu lat zajęciem istotniejszym, niż wznoszenie całkowicie nowych konstrukcji. Nieoczywiste połączenia funkcji stają się, jak pisał Michel Foucault, „rodzajem efektywnie odgrywanej utopii, w której wszystkie inne rzeczywiste miejsca, jakie można znaleźć w ramach kultury, są jednocześnie reprezentowane, kontestowane i odwracane.”⁷¹ Przestrzenie tego typu są laboratoriami kształtującymi alternatywne modele życia miasta i mieszkańców.

Malejąca liczba atrakcyjnych działek budowlanych i rosnące ceny nieruchomości prowokują do poszukiwania w mieście miejsc o niewykorzystanym potencjale, które można na nowo zaprogramować i wykorzystać. Często nie mają one jedynie przestrzennego charakteru – do stworzenia nowej jakości wykorzystać można też luki prawne (zagospodarowując pustostany lub obszary o niejasnej sytuacji własnościowej), ekonomiczne (omijając część kosztów związanych z tradycyjnym procesem planistycznym), czy społeczne (odpowiadając na konkretne zapotrzebowanie ludzi w danym miejscu i czasie). Hybrydy, które wypełniają te luki, funkcjonują jak pasożyty, żerując na zastanych fragmentach struktur urbanistycznych i budynków.

Architekci coraz częściej starają się inicjować zmiany, na własną rękę poszukując potencjalnych projektów. Ta aktywistyczna formuła działania, z założenia pozbawiona dostępu do wielkiego kapitału, wymusza na twórcach zmianę obowiązującego paradygmatu. Koszt budynków-ikon rodzi się etos pracy oparty na małych interwencjach, które nie muszą mieć nawet trwałej, materialnej postaci, ale służyć mogą ulepszeniu jakości życia w danym miejscu poprzez zmianę jego funkcji, modelu działania czy kontekstu społecznego. Kreatywne, oparte na nietypowych ze-

⁷¹ Cytat za *Inne przestrzenie* Michel Foucault 1967 r.

stawieniach programowo-formalnych wykorzystanie przestrzeni, może wzbogacić architekturę o nowe typologie, które nie mogłyby powstać w tradycyjnych warunkach. Świadomi tych procesów architekci już dzisiaj przyglądają się możliwościom, które pojawiają się na styku przeszłości i przyszłości.

W 2015 roku po raz pierwszy w historii prestiżową Nagrodę Turnera otrzymali nie artyści, ale architekci. Projektanci skupieni w grupie o nazwie Assemble działają w miejscach nieprzyjaznych i zapomnianych zagospodarowując je w wyjątkowo kreatywny sposób - przekształcając na przykład starą, nieużywaną stację paliw w kino letnie, a odstrasżające przejście pod trasą szybkiego ruchu w przyciągające tłumy centrum kulturalne. Ich praca, której głównym celem jest zysk społeczny, a nie ekonomiczny, pozwala na nowo przyjrzeć się kondycji architektonicznej profesji.

Projekty budynków, tworzących formalno-funkcjonalne hybrydy, powstają także w Polsce. Wąskie szczeliny pomiędzy budynkami wykorzystał Jakub Szczęsny, tworząc Dom Kereta, oraz Mateusz Mastalski i Ole Storjohann w projekcie „Live Between Buildings”. Mimo swojej radykalności, koncepcje te mogą wskazywać ścieżki rozwoju architektury w gęsto zabudowanych miastach, generując przy tym wyjątkowo nieoczywiste doświadczenia przestrzenne i nowe formuły funkcjonowania dla miejskich nieużytków. Uświadamiają one, że nawet najbardziej nieprzyjazne okoliczności mogą stać się inspiracją. Podobna idea przyświecała architektom z pracowni Mobius, którzy stworzyli modułowy system budynków mieszkalnych, które byłyby ustawiane na dachach socjalistycznych blokowisk. Takie rozwiązanie pozwoliłoby zagospodarować powierzchnie, które dzisiaj pozostają całkowicie niewykorzystane. Żelbetowa konstrukcja prefabrykowanych osiedli jest wystarczająco wytrzymała, aby udźwignąć nadbudowę, która mogłaby okazać się znacznie efektywniejsza niż tworzenie nowych konstrukcji, wymagających rozległych terenów.

Rosnąca ilość projektów i realizacji architektonicznych służących zagospodarowaniu przestrzeni zapomnianych, które nierzadko mają utopijny charakter jest sygnałem, że istnieje potrzeba poszukiwania alternatywy wobec tradycyjnych form zabudowy. Być może wystarczy tylko delikatnie zmienić ogniskową, aby odkryć ich nowe, nieoczywiste zastosowanie?

Mieszkanie a praca

Praca stanowi ważny, a z pewnością pochłaniający najwięcej czasu element naszego życia. Niezależnie od tego, czy jest ona dla człowieka przekleństwem, czy też sposobem samorealizacji, ulega ona ciągłym zmianom, których tempo wzrasta niemal każdego roku. Zmieniają się zawody, czas pracy i jej miejsce. Coraz więcej zadań przej-

mują od nas maszyny, jednak pełna automatyzacja pozostaje (zdaniem niektórych na szczęście) wciąż niespełnionym marzeniem futurystów.

Od czasów Rewolucji Przemysłowej zmiany struktury zatrudnienia oraz sposobu pracy ogromnie przyspieszyły, wpływając zarówno na urbanistykę, jak i architekturę. Budowie fabryk towarzyszyło wznoszenie osiedli mających pomieścić tysiące pracowników, oferowały one jednak najczęściej bardzo niski standard życia. Architekci i urbaniści podejmowali próby przeciwdziałania tym negatywnym zjawiskom - przykładami była m.in. koncepcja Miast-ogrodów zaproponowana w 1898 r. w Anglii przez Ebenezera Howarda, czy też wystawy mieszkaniowe organizowane przez niemiecki Werkbund. To właśnie Śląski Oddział Werkbundu zorganizował we Wrocławiu w 1929 r. wystawę „Mieszkanie i miejsce pracy”, znaną powszechnie jako WuWa („Wohnung und Werkraum” Ausstellung).

Wystawa miała na celu pokazanie nowych przykładów tanich, średniej wielkości mieszkań, najbardziej wówczas potrzebnych i poszukiwanych na rynku. Zaproszeni do udziału w wystawie architekci, zgodnie z założeniami modernizmu, położyli wówczas duży nacisk na rozwiązanie funkcjonalne projektowanych mieszkań tak, aby były one odpowiednio nasłonecznione, zapewniały też niezbędne wyposażenie techniczne i sanitarne, dzięki czemu zyskały wówczas miano „ultranowoczesnych”.

W 2010 r. miasto Wrocław wraz z Dolnośląską Okręgową Izbą Architektów RP przy współpracy wrocławskiego oddziału SARP postanowiło odkurzyć zapoczątkowaną przez Werkbund ideę, budując na Nowych Żernikach osiedle WuWa2. Podobnie jak w przypadku przedwojennego pierwowzoru, lista założeń wykracza poza walor architektoniczny. WuWa2 ma odpowiadać potrzebom nowoczesnego miasta, jego aktywnych mieszkańców, uwzględniając walory ekologiczne i zmiany ekonomiczne. - Od czasu pierwszej wystawy WuWa świat bardzo się zmienił, dziś prawie każdy ma samochód, telefon komórkowy i coraz częściej pracuje z domu - tłumaczy Zbigniew Maćków, przewodniczący DOIA we Wrocławiu. - Wszelkiej maści freelancerzy i pracownicy branż kreatywnych już dziś nie spędzają czasu w biurach. Jeśli nie pracują z domu, to najłatwiej spotkać ich w kawiarniach i innych miejscach publicznych. Dostęp do Internetu jest już w stanie z powodzeniem zastąpić konieczność pracy stacjonarnej.

Zmiany te zakładają też architekci WuWa2 - pracownia Major Architekci proponuje w projekcie K7 stworzenie na parterze niewielkich lokali usługowych, które będzie można w łatwy sposób połączyć ze znajdującymi się nad nimi mieszkaniami, tworząc przydomowe pracownie i miejsca pracy. Pracownia BudCud idzie w swoich koncepcjach o krok dalej. W przypadku projektu przy ul. Kosmonautów, układ kondygnacji budynku umożliwi zmianę funkcji ich przestrzeni - zależnie od potrzeb może stać się ona mieszkaniem, mieszkaniem z pracownią lub biurem. Budynek przy ul. Targowej oferuje jeszcze większą elastyczność - jego kształt oraz struktura pozwalają na orga-

Ilustracje na sąsiedniej stronie:
U góry: Projekt osiedla Nowe Żerniki (źródło: wroclaw.pl)
Na dole: Quinta Monroy – przygotowana, w zamyśle, do rozbudowy przez mieszkańców realizacja osiedla mieszkaniowego autorstwa Alejandro Araveny i jego biura Elemental (źródło: elementarchile.cl / projects/quinta-monroy)

nizowanie na nowo przestrzeni wewnątrz zależnie od potrzeb rynku, w łatwy sposób tworząc mieszkania, biura lub pracownie, zarówno jedno- jak i wielokondygnacyjne.

Relacja przestrzeni mieszkania i pracy może ulec zmianie również poprzez wprowadzenie zabudowy mieszkaniowej na obszarze, który dotychczas był związany wyłącznie z usługami. Takie rozwiązanie proponuje w swoim projekcie rewitalizacji Bazaru Różyckiego w Warszawie Ola Wasilkowska. Jedno z najbardziej charakterystycznych i przez wiele lat najważniejszych miejsc związanych z handlem i rzemiosłem prawobrzeżnej Warszawy, po 1989 r. straciło na znaczeniu, popadając w zapomnienie i zaniedbanie. Dziś, po kilkuletnich planach i konsultacjach z jego użytkownikami, zmienia się zarówno Bazar, jak i jego otoczenie. Wraz ze zlokalizowanymi w bezpośrednim sąsiedztwie nowo powstałym Muzeum Warszawskiej Pragi oraz Centrum Kreatywności Targowa 56, odnowiony Bazar Różyckiego stanowić będzie centrum lokalne, integrujące mieszkańców, ale też przyciągające osoby z innych części miasta, m.in. oferując miejsca pracy dla nowych branż kreatywnych. Na terenie centrum powstanie również około 200 mieszkań czynszowych.

Zmiany w sposobie pracy nabierają w ostatnich latach ogromnego tempa. Różnorodność wizji przyszłości nie pozwala stwierdzić z pewnością, w którą stronę będą zmierzać te zmiany. Wiadomo jednak, że będą one miały ogromny wpływ na układ, wygląd i sposób funkcjonowania miast. Ograniczenie potrzeby codziennych dojazdów zmniejszy liczbę prywatnych i publicznych pojazdów oraz wynikających z tego zanieczyszczeń, da również szansę stworzenia lepszych, przyjaźniejszych mieszkańcom przestrzeni miejskich.

Mieszkanie społecznie odpowiedzialne

Ze względu na dyktat rynku deweloperskiego, architekci coraz rzadziej proponują rozwiązania stawiające na pierwszym miejscu jakość środowiska mieszkalnego. W poczuciu bezsilności, architekci nierzadko pełnią rolę projektantów - koordynatorów, których jedynym zadaniem jest dbałość o wizualną stronę inwestycji.

Pojawiają się jednak osoby, które nie zgadzają się z takim podejściem i w bezkompromisowy sposób angażują się w kwestie społeczne. Zwróceniem uwagi na takie postawy jest wybór Alejandro Araveny, głównego projektanta studia Elemental, zajmującego się tworzeniem godnej przestrzeni życiowej dla osób najmniej zarabiających, na kuratora Biennale Architektury w Wenecji w 2015 r. Podstawowe cele, jakie stawiają sobie architekci z pracowni Araveny, to projektowanie przyjaznych jednostek sąsiedzkich, tworzenie zabudowy mieszkaniowej i infrastruktury miejskiej, promującej rozwój więzi społecznych oraz zahamowanie postępujących nierówności ekonomicznych i reprodukcji biedy. Istotną misją studia jest tworzenie obiektów, które



dzięki odpowiednim założeniom koncepcyjnym, z czasem zapewnią wzrost wartości budynku i nie będą postrzegane jako uciążliwy wydatek społeczny. Z tego względu w projekcie Quinta Monroy w Iquique angażują oni w proces planistyczny przyszłych mieszkańców, zapewniając im na połowie działki niezbędną przestrzeń mieszkalną i pozostawiając drugą część pustą, tak, aby lokatorzy mogli sami rozbudować i wykończyć swoje domy, gdy zdobędą odpowiednie fundusze lub materiały.

Alejandro Aravena do współtworzenia tegorocznej wystawy głównej w ramach Biennale Architektury w Wenecji zaprosił polskiego projektanta Hugona Kowalskiego. Polak zdobył międzynarodowe uznanie dzięki projektowi dyplomowemu, w którym podjął wyzwanie zaprojektowania domu dla osób zajmujących się zbieraniem i przetwarzaniem śmieci - mieszkańców jednej z największych dzielnic biedy na świecie, Dharavi w Bombaju. Architekt zaproponował obiekt o wysokości 50m, będący "mini-miastem" odwzorowującym układy przestrzenne, do których przywykli jego przyszli użytkownicy. Dzięki temu mogliby oni zachować swój dotychczasowy tryb życia, pracę, formowane przez lata relacje sąsiedzkie i tradycje. Projekt budynku wyglądającego jak ogromny wielokondygnacyjny parking wzbudził skrajne reakcje. Z jednej strony przyznano Kowalskiemu nagrodę Archiprix International Hunter/Douglas Award za najlepszy projekt dyplomowy na świecie, z drugiej jednak zarzucano mu estetyzację i reprodukcję getta biedy.

Rosnący rozdźwięk, pomiędzy rzeczywistymi problemami społeczno-gospodarczymi a kierunkiem rozwoju architektury, próbuje się łagodzić także w bardziej strukturalny sposób. W wielu miejscach w Polsce powstają interdyscyplinarne zespoły, mające na celu zaprojektowanie modelowych obiektów, zapewniających dobre warunki funkcjonowania osobom wykluczonym społecznie. Kontynuując modernistyczne tradycje badania i opracowywania mieszkań społecznie najpotrzebniejszych, miasto Wrocław i Dolnośląska Izba Architektów przy współpracy Oddziału Wrocławskiego SARP powołała do życia eksperymentalne osiedle WuWa2, które stanie się modelowym zespołem mieszkaniowym dla współczesnych mieszkańców miast. Ten poligon doświadczalny, jak nazywa je główny projektant całego założenia Zbigniew Maćków, ma być efektem pogłębionej analizy aktualnych realiów społeczno-gospodarczych, równocześnie dając możliwość modyfikacji w przyszłości. Poza zabudową wielorodzinną do dyspozycji użytkowników będą obiekty usługowe, miejsca opieki, a także przestrzenie publiczne służące integracji mieszkańców.

W ramach założenia WuWa2 powstanie międzypokoleniowy budynek mieszkalny, zaprojektowany przez pracownię Major Architektki. Jego główną ideą jest stworzenie przyjaznych ram do integracji osób w różnym wieku, w związku z czym poza mieszkaniami odpowiednimi zarówno dla rodzin z dziećmi, par jak i samotnych seniorów zaplanowano stołówkę, zaplecze socjalne z gabinetem psychologa i pielęgniarki, wspierających osoby starsze, przedszkole oraz sale spotkań. W sercu całego założenia

znajdzie się publiczny eliptyczny dziedziniec z przestrzeniami rekreacyjnymi dostosowanymi do potrzeb osób o różnych możliwościach motorycznych. Inklusywny charakter projektowanego obiektu jest nieinwazyjny - nie zmusza, a jedynie daje możliwości współpracy międzypokoleniowej.

Dopiero teraz, ponad ćwierć wieku po transformacji, zaczynają powstawać w Polsce projekty architektoniczne, stawiające kwestie społeczne na pierwszym miejscu. Niewątpliwie na decyzje inwestorów w stopniu większym niż architekci wpłynąć mogą świadomi i wymagający użytkownicy. Dlatego też Stowarzyszenie Odblokuj od wielu lat zajmuje się upowszechnianiem wiedzy dotyczącej sposobów planowania przestrzennego i możliwości wpływania na własne środowisko zamieszkania. Zróżnicowane działania, zarówno te projektowe, jak i oddolne oraz rosnąca świadomość potrzeby ponownego przemyślenia społecznych kwestii mieszkalnictwa mają szansę przywrócić nieco zapomniane tradycje polskiej myśli architektonicznej, którą tworzyli m.in. projektanci WSM-u, TOR-u, Halina Skibniewska czy Jacek Nowicki.

Samowystarczalność

Zasoby Ziemi kurczą się w coraz szybszym tempie - według szacunków, aby sprostać obecnemu zużyciu surowców przez człowieka potrzebowalibyśmy nie jedną, a ponad 1,5 kuli ziemskiej. Zmiany klimatyczne, pogarszający się stan środowiska i warunki życia człowieka nie od dziś stanowią przedmiot rozważań i badań naukowców, ale też architektów - poszukujących rozwiązań, które byłyby w stanie ograniczyć destrukcyjny wpływ człowieka i pomóc w poprawie obecnej sytuacji. Od wielu lat podejmowane są próby wprowadzenia rozwiązań systemowych na poziomie międzynarodowym, kolejne traktaty, pomimo chlubnych wyjątków, okazują się niestety jedynie pustymi deklaracjami. Nie oznacza to jednak, że architekci siedzą z założonymi rękami - wręcz przeciwnie, prezentują coraz bardziej śmiałe i ambitne projekty, pozwalające zmniejszyć zapotrzebowanie energetyczne budynków, aż do osiągnięcia ideału, którym będzie samowystarczalność stworzonej struktury. Jest on możliwy do osiągnięcia poprzez połączenie w projekcie technologii budownictwa pasywnego i aktywnego.

Budownictwo pasywne polega na zastosowaniu w projekcie danego budynku rozwiązań, które zminimalizują zużycie energii w trakcie jego użytkowania. Oznacza to poprawę systemów związanych przede wszystkim z ogrzewaniem i chłodzeniem - ściany i przegrody oraz stolarka okienna o niskim współczynniku przenikania ciepła, odpowiednie usytuowanie względem stron świata czy odzysk ciepła z wentylacji pozwalają na zmniejszenie zapotrzebowania na energię do ogrzewania poniżej 15kWh/m² rocznie. Domy pasywne stają się od pewnego czasu coraz popularniejsze. Inwestorzy, nawet prywatni, zaczynają zdawać sobie sprawę z tego, że większe wydatki na budowę

Ilustracje na sąsiedniej stronie:
U góry: Dom w Potoczku autorstwa
Weroniki Siwiec, Anny Zawadzkiej
i Jana Dowigiałto (źródło: mech.
build/2016/03/16/a-small-house)
Na dole: Projekt nanoHabitat
stworzony przez fundację
Cohabitat (źródło: Cohabitat
Platform: vimeo.com/21687154)

zwracają się potem z nawiązką w czasie eksploatacji budynku. Jednym z najciekawszych przykładów budownictwa low-tech jest powstały w 2015 r. Dom w Potoczku, będący pracą magisterską Weroniki Siwiec na wydziale wzornictwa warszawskiej ASP. Wraz z Anną Zawadzką i Janem Dowigiałto z pracowni Mech.Build opracowali oni projekt całorocznego domu, w którym mogą mieszkać dwie osoby. Na powierzchni 25 m² zebrano wszystkie najważniejsze rozwiązania w dziedzinie budownictwa pasywnego.

Od strony południowej przewidziano duże przeszklenie, zapewniające odpowiednie nasłonecznienie oraz jednocześnie wyjątkowy widok na Kotlinę Kłodzką. Do budowy wykorzystano tanie i dostępne lokalnie materiały low-tech - drewniana konstrukcja została wypełniona kostkami sprasowanej słomy oraz pokryta naturalnym glinianym tynkiem. Warto również wspomnieć, że budowa została sfinansowana za pomocą crowdfundingu, a prace na miejscu prowadzone były w formie otwartych warsztatów.

Tego typu projektów pojawia się coraz więcej, a plany i instrukcje pokazujące, jak przy użyciu minimalnych środków samemu zbudować dom z materiałów odnawialnych w technologii low-tech, są najczęściej ogólnodostępne w formule open source. Jednym z takich przykładów jest nanoHabitat, opracowany przez Fundację Cohabitat. Dzięki wsparciu z Programu Rozwoju ONZ oraz zaangażowaniu około 40 osób - uczestników warsztatów - w Laskowicach Pomorskich, ten opensource'owy projekt stał się rzeczywistością. Jak pokazały przeprowadzone badania, konstrukcja drewniana wypełniona kostkami słomy (tzw. technologia strawbale) zapewnia współczynnik przenikalności cieplnej porównywalny z 40-centymetrową warstwą styropianu. Okazuje się, że materiały, które często uważamy za prymitywne, mogą z powodzeniem konkurować z najnowocześniejszymi rozwiązaniami.

Budownictwo proekologiczne to nie tylko technologie pasywne, ale również aktywne, wykorzystujące odnawialne źródła energii, takie jak wiatr, woda i energia słoneczna. Ogromne elektrownie wiatrowe i farmy słoneczne na stałe już wpisały się w krajobraz Niemiec, krajów skandynawskich, ale również w coraz większym stopniu Polski. Od pewnego czasu każdy może stać się prosumentem, nie tylko konsumując, ale i produkując energię elektryczną, której nadwyżka zwracana jest do sieci energetycznej. Ruchy te są wspierane także przez samorządy - m.in. od września Warszawa oferuje bezzwrotne dofinansowanie instalacji ogniw fotowoltaicznych na dachach stołecznych budynków.

Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii daje również możliwość uniezależnienia się od lokalizacji. Słowaccy architekci z grupy Nice Architects zaproponowali mobilną ekokapsułę, w której mogą zamieszkać dwie osoby. Została ona wyposażona w szereg technologii, pozwalających na wykorzystanie żywiołów natury - ogniwa fotowoltaiczne na dachu oraz mała elektrownia wiatrowa zapewniają energię elektryczną, kapsuła zbiera również wodę deszczową, która jest wykorzystywana do obsługi urządzeń sanitarnych. Lekka konstrukcja daje możliwość łatwego transportu, dzięki



czemu w ekokapsule możemy zamieszkać niemal w dowolnym miejscu. Coraz większa część społeczeństwa jest świadoma negatywnego wpływu działalności człowieka na środowisko i podejmuje działania, by to oddziaływanie zmniejszyć. Bliższe poznanie dostępnych technologii pokazuje, że są one opłacalne także pod względem ekonomicznym. Tym, co wciąż wymaga pracy, jest dalsze ich upowszechnianie i wprowadzanie w życie, zwłaszcza, że dostępność tej wiedzy leży w interesie nas wszystkich.

Mieszkanie open-source

Koncepcja open-source (tzw. otwartego kodu) powstała w oparciu o doświadczenia branży komputerowej - oznacza ona bezpłatne udostępnianie kodu źródłowego, umożliwiające każdemu użytkownikowi modyfikowanie i ulepszanie pierwotnej wersji oprogramowania. Zniesienie barier licencyjnych i restrykcji prawnych zapewnia wszystkim zainteresowanym dostęp do informacji i katalizuje powstanie różnorodnych form współpracy, służących ciągłej wymianie myśli.

Demokratyzacja i decentralizacja procesu projektowego stwarza także nowe możliwości w dziedzinie architektury. Publiczny dostęp do rysunków i opisów budowlanych może stać się szansą na szerzenie dobrych wzorców, pozwalając architektom w bardziej efektywny sposób dzielić się wiedzą, pozwalając uniknąć wielu typowych błędów, przyczyni się również do rozwoju dyskusji na temat roli projektantów w przyszłości.

Open-source może być więc traktowane jako platforma dialogu dla projektantów oraz użytkowników, którzy wnosząc uwagi do opublikowanych projektów przyczyniają się do poprawy ich jakości. W końcu, jak napisał teoretyk sztuki Stephen Wright: „osoba, która codziennie rano jeździ do pracy autobusem takiej czy innej linii, wie na temat tej linii rzeczy, których nie dowie się nigdy żaden ekspert od urbanistyki, znający wyniki niezliczonych obiektywnych badań”. Platformy otwartego kodu powstały, jako forma krytyki systemu eksperckiego z jego architektoniczną biurokracją, brakiem dostępu do informacji o procesie planistycznym i powielaniem pomyłek.

Część architektów postrzega idee open-source jako zagrożenie dla rynku i własnej działalności, dopatrując się w projektowych bazach danych nowej formy katalogów budowlanych, które doprowadzą do homogenizacji środowiska miejskiego. Istnieje niebezpieczeństwo, że wykorzystana w powierzchowny sposób wiedza budowlana może zmienić się z narzędzia emancypacji i demokratyzacji architektury w metodę zdobywania darmowych projektów i zwiększenia zysków z inwestycji. Może jednak, tak jak chcieliby tego obrońcy ich udostępniania, „otwarty kod źródłowy” nie zniszczy architektonicznej profesji tak jak publikowanie przepisów kulinarnych nie doprowadziło do zlikwidowania zawodu kucharza.

Najbardziej znanym przykładem wykorzystania technologii otwartego kodu jest projekt *WikiHouse*. Jest to model domu wykonanego z prefabrykowanych paneli ze sklejk, który można wykonać posługując się frezarkami CNC. Z sieci można ściągnąć zarówno rysunki techniczne obiektu jak i dokładny opis jego wykonania. W Internecie pojawia się coraz więcej materiałów, będących swoistymi instrukcjami tworzenia architektury. Niektóre duże biura projektowe, takie jak UNStudio czy Elemental, udostępniły część swoich projektów za darmo. Działanie w ramach strategii open-source może mieć zatem również charakter społeczny i charytatywny. Organizacja Architecture for Humanity stara się za jej pomocą pomagać społecznościom żyjącym w skrajnym ubóstwie lub dotkniętym klęskami żywiołowymi. Udostępnianie wiedzy i wysokiej jakości darmowych projektów umożliwia sprawne reagowanie na potrzeby przestrzenne miejsc, które wymagają wsparcia.

Idee otwartego kodu promuje grupa Cohabitat, która po zrealizowaniu projektu małego domu o nazwie nanoHabitat, udostępniła w sieci jego trójwymiarowy model zawierający informacje niezbędne do budowy. Prosta i ekologiczna konstrukcja budynku, oparta na nieskomplikowanej pracy ciesielskiej i użyciu naturalnych materiałów takich jak kostki słomy, sprzyja traktowaniu go jako wzorca, który można powielać i ulepszać. Koncepcję zabudowy wielorodzinnej powstałej w oparciu o filozofię open-source stworzył także architekt Jan Bagiński, który w demokratyzacji procesu projektowego zauważył szansę na rozwój nowych typologii architektury mieszkaniowej w większej skali. Oddanie mieszkańcom części władzy nad projektem umożliwić może w końcu stworzenie zróżnicowanej przestrzeni życiowej i formuły funkcjonalno-przestrzennej, której projektanci nie byłoby w stanie stworzyć na własną rękę.

Obowiązująca do tej pory definicja własności intelektualnej domaga się pilnego przewartościowania. Filozofia pełnego dostępu do informacji ma zarówno zwolenników, jak i zagorzałych przeciwników, ale rozwój kultury partycypacji wskazuje na konieczność przemyślenia metod, za pomocą których architektura jest dzisiaj projektowana i współdzielona.

Nowe technologie

Zaawansowana technologia umożliwia architektom podążanie ścieżkami, które jeszcze kilka lat temu były dla nich niedostępne. Wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi na etapie gromadzenia i przetwarzania informacji o projekcie, a także podczas samego procesu tworzenia budynku może nie tylko wpłynąć na charakter pracy projektanta, ale także na sposób, w jaki architektura jest wykorzystywana. BIM, rozszerzona rzeczywistość, drukowanie domów i inteligentne systemy zarządzania przestrzenią to tylko część nowego instrumentarium, którego znaczenia nie sposób przecenić. Czy czeka nas kolejna



rewolucja przemysłowa? A może w czasach wszechobecnej technokracji architekci odwrócą się od technologii w stronę bardziej prymitywnych i prostych wzorców?

Produkcja w społeczeństwach tofflerowskiej „trzeciej fali” opiera się na komunikacji i wymianie wiedzy, które doprowadzić mogą do odejścia od masowej produkcji na rzecz spersonifikowanego wytwórstwa prosumentów. Narzędzia takie, jak drukarki 3D, wspomagają proces decentralizacji przemysłu i przewartościowują znaczenie rzemiosła. Rewolucja cyfrowa rozbudowała także katalog rozwiązań formalnych i użytkowych stosowanych przez architektów. Mogą one dotyczyć materiałów i metod budowlanych, usprawniać proces projektowy, a także umożliwiać bardziej wydajne i ciekawsze formy korzystania z przestrzeni.

W wielu krajach już dzisiaj prowadzone są eksperymenty związane z drukowaniem budynków. Dzięki technologii „contour crafting” opracowanej przez naukowców z University of Southern California, kilkumetrowe urządzenia są w stanie w ciągu kilku godzin wyprodukować praktycznie dowolny kształt domu z wylewanej kolejnymi warstwami specjalnej mieszanki betonu. Drukarki tego typu wykorzystywać mogą różnorodne materiały, w tym surowce pochodzące z odzysku, dzięki czemu na budowie zużywana jest mniejsza ilość materiałów, a fragmenty istniejących domów mogą być przetwarzane. Działająca w Amsterdamie pracownia DUS rozpoczęła budowę kilkukondygnacyjnego budynku mieszkaniowego właśnie w tej technice.

Współczesne narzędzia mogą nie tylko znacznie przyspieszyć i uprościć proces budowlany, ale także sprzyjać rozwojowi kultury DIY. Dzięki powstawaniu instytucji i miejsc takich jak coraz popularniejsze FabLaby, każdy będzie mógł w prosty sposób uzyskać dostęp do narzędzi umożliwiających produkcję przedmiotów użytkowych i elementów przestrzennych na własną rękę. Wiele innowacji wdrażanych jest także na polu o charakterze bardziej wirtualnym. Inteligentne technologie sterujące temperaturą czy wilgotnością powietrza w budynkach, pozwalające na łączenie się z nimi za pomocą telefonu, powoli stają się normą. Rozwiązania tego typu coraz częściej wprowadzane są także w skali miasta. Procesory wbudowane w sygnalizację świetlną, słupki chodnikowe i inne elementy małej architektury i infrastruktury będą mogły wkrótce łączyć się ze sobą w ramach jednej sieci, przetwarzając wspólnie informacje o funkcjonowaniu miasta i usprawniając jego działanie. Idea smart city może usprawnić codzienne życie mieszkańców, ale może także przyczynić się do zwiększenia stopnia ich inwigilacji i negatywnie wpłynąć na poczucie obywatelskiej wolności w przestrzeni publicznej. Tę ambiwalencję cyfrowych rozwiązań w swoim projekcie „Nie-pokój” doskonale zilustrowała architektka Aleksandra Wasilkowska, tworząc wnętrza mieszkania, w którym meble, bez kontroli ludzi poruszały się w różnych kierunkach. Ten przypominający seans spirytystyczny przestrzenny performans pokazał, że technologia może być zarówno źródłem emancypacji, jak i opresji.

Ilustracja na sąsiedniej stronie:
Projekt nowej Polskiej Stacji Antarktycznej im. Henryka Arctowskiego
(źródło: apaka.com.pl/#!/projekty/polska-stacjaantarktyczna-im-h-arctowskiego)

W ostatnich latach pojawiły się także projekty architektoniczne bazujące na wykorzystaniu platformy rozszerzonej rzeczywistości. Narzędzie to polega na wizualnym uzupełnianiu rzeczywistego obrazu modelami cyfrowymi. Dzięki użyciu telefonów, tabletów lub specjalnie do tego celu stworzonych okularów można bez większego wysiłku intelektualnego przyglądać się niezbudowanej architekturze i spacerować w przestrzeni, która nie istnieje. Pracownie Super Super i Bridge posługujące się w swojej praktyce najnowszymi zdobyczami techniki zaaranżowały w ten sposób wystawę w warszawskiej Operze Narodowej. Składająca się z kilkunastu białych prostopadłościanów ekspozycja stawała się czytelna dopiero po użyciu specjalnej aplikacji zainstalowanej na tablecie, dzięki której w środowisku trójwymiarowym zobaczyć można było projekty, będące elementem wystawy. Niezwykła popularność aplikacji takich jak gra Pokemon Go wskazuje, jak wielki potencjał przestrzenny ma technologia cyfrowego rozszerzania rzeczywistości. Jednak czy nie prowadzi ona do zubożenia na to, co jest prawdziwym obliczem miasta?

Nowe technologie wpłyną na rozwój architektury, ale nie można z całą pewnością stwierdzić, czy całkowicie zmienią jego bieg. Potrzeby ludzi nie zmieniają się w końcu tak prędko jak oprogramowanie. Pomiędzy bezkrytyczną technokracją, a nostalgicznym historyzmem, jest jednak miejsce na szereg innowacji, które sprawią, że życie w miastach i domach przyszłości będzie chociaż trochę wygodniejsze i przyjemniejsze.

Ekstremalne mieszkalnictwo

Najbardziej podstawową i pierwotną rolą architektury było zawsze zapewnienie schronienia człowiekowi, choć prawdopodobnie nie uświadamiamy sobie tak tej funkcji na co dzień, traktując ją jako coś oczywistego. Są jednak miejsca, które nie są tak przyjazne gatunkowi homo sapiens jak Lazurowe Wybrzeże czy jezioro Como - a budynki wciąż w pierwszej kolejności mają za zadanie ochronienie człowieka przed nieposkromionymi żywiołami natury.

Choć polska pogoda może się w ostatnich latach zdawać czasem ekstremalna, to i tak daleko jej do najcięższych warunków klimatycznych, jakich doświadczają mieszkańcy obszarów polarnych, w szczególności Antarktyki. Temperatury spadające poniżej -50 stopni Celsjusza i wichury przekraczające regularnie 100km/h stanowią duże obciążenie dla konstrukcji stacji badawczych, największym wyzwaniem jest jednak fakt, że przez 6 miesięcy trwania nocy polarnej ekipy badawcze są zdane wyłącznie na siebie - ze względu na panujące warunki nie ma wówczas możliwości dostania się do Antarktyki ani jej opuszczenia. Populacja kontynentu spada wówczas z około 3-4 tysięcy do zaledwie 500 osób. Nie zmienia to faktu, że bazy nauko-

we muszą zapewnić przez ten czas wszelkie niezbędne zaplecze, które również w sytuacjach awaryjnych może być konieczne do wykorzystania - od zakwaterowania, kuchni i laboratoriów po sale operacyjne. Dodatkowe wyzwanie dla projektantów stanowią ograniczone możliwości transportowe - stacja musi być możliwie łatwa do skonstruowania, dlatego na miejsce docierają już przygotowane prefabrykowane elementy i moduły, które mogą być sprawnie zamontowane w docelowej lokalizacji.

Większość obiektów badawczych w Antarktyce liczy ponad 30 lat, wciąż powstają jednak kolejne, coraz nowsze i bardziej innowacyjne konstrukcje. Należąca do Brytyjczyków baza Halley VI powstała w 2013 roku według projektu pracowni Hugh Broughton Architects we współpracy z AECOM i wygląda niczym zakotwiczona na pustkowiu stacja kosmiczna. W ośmiu modułach znalazły się sypialnie, laboratoria, jadalnia, siłownia, sale konferencyjne, a nawet niewielka oranżeria. W sumie na łącznej powierzchni 1510m² mogą mieszkać i pracować 52 osoby. Stację Halley VI wyróżnia to, że znajdującą się na lodowcu szelfowym konstrukcję można w razie zagrożenia przesunąć na płozach w bezpieczniejsze miejsce. Było to kluczowe założenie po tym, gdy pod poprzednią stacją - Halley V - zaczął kruszyć się lód. Belgijska stacja im. Księżnej Elżbiety to z kolei pierwsza stacja o zerowej emisji zanieczyszczeń. Przypominająca srebrzysty statek kosmiczny struktura zasilana jest za pomocą elektrowni wiatrowych oraz paneli fotowoltaicznych.

Stałą stacją ma tam również Polska - na przełomie 1976 i 1977 r. w ciągu 58 dni rozładowano i wybudowano Polską Stację Antarktyczną im. Henryka Arctowskiego, prowadzoną przez Polską Akademię Nauk. Polska wyprawa przetransportowała do Antarktyki 2700 ton sprzętu i materiałów. Znalazły się w nich skonstruowane jeszcze w kraju moduły docelowej stacji - prefabrykaty obiektów mieszkalnych i socjalnych dla 19 osób, magazynu żywności, laboratorium biologicznego, meteorologicznego, centrum radiowego, elektrowni i warsztatów, magazynów sprzętu oraz garaży. Jak relacjonował w 1980 r. „Przegląd Budowlany”, prace na miejscu ograniczały się do ustawienia żelbetowych fundamentów i drewnianych podwalin oraz montażu i uszczelnienia 31 segmentów.

Po prawie 40 latach użytkowania stacji, już wkrótce polscy naukowcy otrzymają nowe miejsce do prowadzenia licznych badań naukowych, obserwacji ekologicznych, glaciologicznych i meteorologicznych. Pracownia Kuryłowicz & Associates opracowała projekt nowego obiektu, wykorzystującego najnowsze technologie i zapewniającego zdecydowanie lepszy komfort swoim mieszkańcom.

Ekstremalne warunki Antarktyki pokazują, z jakimi wyzwaniami spotka się człowiek, zakładając stałe bazy na innych obiektach Układu Słonecznego. Czekając na odpowiednie warunki polityczne, ekonomiczne i technologiczne, koncepcjami mogącymi przybliżyć realizację tego typu projektów zajmują się czołowe pracownie architektoniczne, jak m.in. Foster + Partners. Sukcesy na tym polu odnoszą

również wrocławscy badacze i projektanci. W 2014 r. szóste miejsce w prestiżowym konkursie NASA Inspiration Mars Student Design Contest zajęła grupa Space is More z Politechniki Wrocławskiej. Ich projekt zakłada stworzenie w pełni samowystarczalnych habitatów, odnawiających zasoby powietrza i wody. Konstrukcja oparta będzie o technologię nadmuchiwanym elementów metalowych, opracowaną przez Oskara Ziębę. Statki transportowe przywiozą na Marsa ciasno upakowane w kapsułach struktury, które następnie zostaną rozłożone i pokryte membraną oraz uzupełnione elementami wykonanymi z marsjańskiej ziemi za pomocą druku 3D. Rozwiązanie to pozwala na uzyskanie o wiele większej kubatury pomieszczeń, niż przewidywały wcześniejsze koncepcje, zapewniając jednocześnie bezpieczeństwo i ochronę przed śmiertelnym promieniowaniem i warunkami panującymi na Czerwonej Planecie.

Kolonizacja innych planet wciąż wydaje się odległą perspektywą - niektórzy futurologowie kreślą jednak czarny scenariusz, w którym ze względu na zniszczenie środowiska naszej planety eksploracja kosmosu będzie koniecznością. Być może wykorzystanie opracowywanych teraz technologii kosmicznych przyczyni się do poprawy życia również na Ziemi.



(Nie)typowe osiedle

Tomasz Bojęć

„Nowe Żerniki to modelowe osiedle, które ma stać się alternatywą do „produkcji taśmowej” mieszkań – mocno ujednocionej i nie zawsze jakościowo zadowolającej oferty generowanej przez rynek. (...) Projektowane przez najlepszych wrocławskich architektów osiedle odpowiadać ma potrzebom nowoczesnych mieszkańców miasta, ułatwiać budowanie więzi społecznych, sprostać normom budownictwa ekologicznego, a także stać się architektoniczną wizytówką Europejskiej Stolicy Kultury w 2016 roku.”



Tak opis ideowy swojego przedsięwzięcia rozpoczynali autorzy wielowymiarowego projektu WuWa 2 – najgłośniejszego w ostatnich latach tej skali projektu mieszkaniowego w Polsce i to nie tylko ze względu na atrakcyjność, ale i kontrowersje, jakie wokół niego krąży. Kontrowersje, których efektem są komentarze powtarzane jak mantra, w mniej lub bardziej świadomym oczekiwaniu na zmianę założeń. Tylko czy słusznie?

Osiedle na Żernikach oparte zostało na idei wskrzeszenia wystaw „Wohnungs und Werkraum” Ausstellung, które powstawały w trzeciej dekadzie poprzedniego stulecia w wielu miastach niemieckich, ukazując możliwości postępu technologii i świadomości polityczno-społecznej nowoczesnych czasów. Powstające na początku XX wieku prezentować miały nowoczesne nurty architektury mieszkaniowej. Złożone były z obiektów mieszkaniowych o różnych typologiach – wolnostojących, szeregowych, czy bliźniaczych domów jednorodzinnych, oraz różnych form mieszkalnictwa zbiorowego – jak również przestrzeni pracy i życia społecznego. Przede wszystkim jednak miały prezentować jak kształtować w XX wieku przestrzenie mieszkaniowe tanio, wygodnie i higienicznie. Tak by codzienność była przyjaźniejsza niż wcześniej, w zindustrializowanych czasach.

Pierwsza dekada XXI wieku, oraz zdobycie prawa do organizacji Europejskiej Stolicy Kultury 2016 we Wrocławiu, pobudziła lokalnych architektów do opracowania koncepcji nowego zespołu modelowego – korespondującego z istniejącym w dzielnicy Dąbie, jednak w zupełnie innej lokalizacji i w zgodzie ze współczesnymi standardami. Osiedle Nowe Żerniki powstaje więc jako układ budynków projektowanych w zespołach najznamienitszych wrocławskich architektów, którzy starają się znaleźć odpowiedź na potrzeby społeczności w rozwiązaniach dziś spotykanych rzadko, bądź wcale. Niezwykle na naszą skalę zróżnicowana oferta mieszkaniowa uzupełniona jest przez tworzące miejski charakter przestrzenie biurowe, oraz atrakcyjną paletę usług biorącą pod uwagę obecność lokalnego handlu, domu kultury, przedszkola, szkoły podstawowej, czy kościoła – wszystko w oparciu o nowourbanistyczny układ przestrzenny złożony z obiektów wolnostojących i kwartałów

korespondujących z miejską zielenią, oraz ideę *smart city*, czyli miasta kompaktowego, które stara się w ramach jak najmniejszej przestrzeni wypełnić wszystkie podstawowe potrzeby swoich mieszkańców.

Zbyt typowo i peryferyjnie?

W dyskusji toczącej się wokół tej inwestycji poruszanych jest kilka palących kwestii i jak to zwykle bywa w takich sytuacjach, mimo że niejednokrotnie pojawiają się opinie irracjonalne i przesadzone – w każdej z nich jest cząstka prawdy. Najczęściej poruszonym wątkiem jest urbanistyka osiedla. Założenie oparte jest na ortogonalnej siatce ulic, wokół których realizowane mają być budynki wolnostojące i kwartały, zachowując strefowanie przestrzeni publicznych, zbudowanie pierzei miejskiej z usługami i biurami, a także bliską relacją z zielonymi obszarami rekreacyjnymi. Wysokość budynków nie przekracza kilku kondygnacji tak, by zachować ludzką skalę otaczającej przestrzeni, która ponadto pozwolić ma na utrzymywanie bliskiego kontaktu z naturą wszystkim przyszłym mieszkańcom. Krytycy mówią o braku nowatorskiego podejścia i operowaniu na wzorcach przebrzmiałych w XX wieku, nazywając NŻ osiedlem do cna modernistycznym. Sugerują jednocześnie, że owa formuła przestrzenna, która przyjęła sposób kształtowania europejskich przestrzeni mieszkaniowych na

Przede wszystkim jednak miały prezentować jak kształtować w XX wieku przestrzenie mieszkaniowe tanio, wygodnie i higienicznie. Tak by codzienność była przyjaźniejsza niż wcześniej, w zindustrializowanych czasach.

całe poprzednie stulecie, wydaje się w obliczu pojęcia eksperymentu nieco niewłaściwa. Niepewność budzi też sama architektura – która zdaniem komentatorów nie wydaje się poszukiwać nowych rozwiązań poszerzając możliwości poznawcze tej interdyscyplinarnej nauki, a poprzestaje na modernistycznym podejściu do obiektów mieszkaniowych, jako struktury prostych, równoległo-prostopadłych obiektów.

Trudno odmówić słuszności stwierdzeniu, że dostrzegalne aspekty nie są nowatorskie. Pojawia się jednak wątpliwość, czy to właśnie cel nowatorskości jako takiej przyświecała twórcom WuWa w latach 20. ubiegłego stulecia? Czy rzeczywiście problem poszukiwania i eksperymentu rozumianego nieco beletrystycznie jest istotą projektu Nowe Żerniki? WuWa miała być poszukiwaniem dobrych rozwiązań, nie mnożeniem ich na siłę – i dostrzec można spoglądając w koncepcje projektowe, że dokładnie taka wizja przyświecała również kreatorom nowego zespołu mieszkaniowego. Realną wątpliwość budują kwestie realizacji, która wchodzi w sprzeczność z wieloma aspektami ideowymi – co stało się ko-

niecznością w obliczu współpracy architektów z deweloperami realizującymi wspomniane osiedle. Nie sposób nie odnieść się w tym kontekście krytycznie do braku stosownych uregulowań po stronie decydentów miejskich, którzy pozwolili, by w strukturze własności i kreowania przestrzeni w ramach procesu inwestycyjno-budowlanego osiedle Nowe Żerniki przestało poszukiwać czegokolwiek, stając się w istocie zupełnie zwyczajnym, wyciszonym ze swoich ambicji osiedlem budowanym w niezagospodarowanym polu.

W tym kontekście przyznać trzeba, że pełna kontrowersji jest również lokalizacja osiedla. Osadzenie projektu w dużej odległości od centrum miasta, wydaje się bowiem nie tylko zepchnięciem rzekomej nowej wizytówki Wrocławia na margines odbioru gości ESK2016, ale co bardziej istotne, może być wyraźnym utrudnieniem w codziennym życiu potencjalnych mieszkańców. Jakkolwiek bowiem osiedle nie byłoby słusznie zaprojektowane, ulokowano je na miejskich peryferiach zapominając o tym, że życie nie sprowadza się tylko do snu i czasu wolnego, a dotychczasowe uwarunkowania komunikacyjne nie pozostawiają wątpliwości, co do mało komfortowej relacji Centrum - Nowe Żerniki. Nie jest też tajemnicą, że teren WuWa2 był szykowany pod Expo i od czasu klęski tamtego projektu miasto próbowało obszar w jakiś sposób wykorzystać, ponieważ część administracyjnej pracy została już wykonana.

Uczciwie przyznać należy, że tłumaczenia tego aspektu przez decydentów nie mijają się z rzeczywistością. W istocie, był to jedyny tak rozległy obszar w mieście, który w całości należał do zasobów gminy, co pozwalało na dowolność w procesie kształtowania urbanistyki osiedla. Jednak w obliczu chęci normatywnej sprzedaży nieruchomości deweloperom, którzy dziś ograniczają projektantów w swoim wąskim, zarobkowym spojrzeniu na mieszkalnictwo, warto było przewidzieć lokalizacje, które częściowo do miasta nie należały – nie wprowadziłoby to bowiem w tej sytuacji drastycznej różnicy. W ten sposób spoglądając na problem, być może lepszą lokalizacją byłaby Kępa Mieszczańska – znajdująca się bezpośrednio w śródmieściu na terenie dawnych koszar, dla której dopiero w roku 2014 uchwalono plan zagospodarowania – albo teren Dworca Świebodzkiego, na którego zagospodarowanie do tej pory nie ma jednoznacznego pomysłu.

Kolejne dyskusje dotyczyć zaczynają problematyki czysto technicznej, poddając pod wątpliwość rozwiązanie komunikacji zbiorowej wewnątrz osiedla – ze względu na sporą odległość do przystanku tramwajowego, a tym samym zbyt wysoką rolę prywatnych środków komunikacji, czy kwestii przestrzeni społecznych, które mimo że przewidziane, zdaniem krytyków, nie zostaną zrealizowane. Pomijając przypuszczenia o braku realizacji, co uznać można za kuriozalne jako ocenę przed faktem dokonania podstawowym argumentem krytyków jest niezbyt odczuwalna przez odbiorców eksperymentalność. Ciężko się nie zgodzić, gdzie tu eksperyment, kiedy widzimy osiedle peryferyjne (jak to bywało z wielką płytą) w układzie prosto-kreślnym (powtarzające sukcesy i błędy starej Europy z XX w.) – a więc do cna modernistyczne. Kształtowane na dodatek o tyle niekonsekwentnie, że traktując przestrzeń jako formę odtworzenia dawnych wzorców

formalnych, jakimi są rzekomo prostopadłościanny ze stropodachami, jednocześnie zrezygnowano (z przyczyn gospodarczo-rynkowych) z wielu aspektów prospołecznych na modernistycznych osiedlach – nadając Nowym Żernikom „gębę” czegoś pomiędzy dawnym blokowiskiem a osiedlem deweloperskimi.

Eksperyment zrównoważony

Pozostając w dużym dystansie zarówno do autorów osiedla, jak i mniej lub bardziej słusznych komentarzy wypada spoglądać na temat możliwie najbardziej obiektywnie. Projekt Nowych Żernik nie sprowadza się bowiem do pracy kilku urbanistów i architektów, ale jest efektem wielopoziomowych, trwających kilkadziesiąt miesięcy dyskusji ponad 40 projektantów z całego Wrocławia i konsultacji owej koncepcji w interdyscyplinarnych zespołach. Dość wspomnieć o odbywających się regularnie warsztatach, w ramach których architekci – zarówno ci związani z projektem WuWa 2, jak i zainteresowani projektanci z całej Polski – wraz z urbanistami, socjologami, prawnikami czy geografami konstruują stosowne do projektu komentarze i sugerują konkretne zmiany. Organizowane są również coraz to kolejne konkursy – na szczególną uwagę zasługują dwa z nich. Pierwszy, na przestrzeń targu na Nowych Żernikach z wybranym projektem pracowni BASIS, która przygotowała niestandardowe założenie wielofunkcyjnej przestrzeni opierając ją na mobilnych ‘taczko-łożakach’, umożliwiających użytkowanie o każdej porze dnia – zarówno w wymiarze handlu, jak i rekreacji. Drugi, na Centrum Kultury i Aktywności Lokalnej, w którym przyjęto rzadką w Polsce dwuetapową formułę. Do drugiego etapu przeszło 8 z niemal 50 złożonych prac, po czym zdecydowano się na realizację tego projektu, który zdaniem jury nie tylko w najpełniejszy sposób kreował przestrzeń CKiAL, ale i zachowywał się możliwie najracjonalniej w wymiarze ekonomicznym (projekt pracowni CH+ we współpracy z Mikołajem Smoleńskim) podkreślając inkluzywny charakter projektowanego zespołu urbanistycznego.

Wątku ekonomicznego bagatelizować tu w istocie nie sposób – bowiem poza infrastrukturą, mediami i pojedynczymi obiektami usługowymi całość założenia finansowana jest z kieszeni deweloperów, których przekonać trzeba było, że inwestycja im się opłaci i pamiętać, że nie będą gotowi skrajnie ryzykować wchodząc w totalnie nieznaną obszar z niesprawdzonymi, eksperymentalnymi założeniami. W tym wypadku z dużo większym szacunkiem spoglądamy na decyzje urbanistyczne – które chociaż opierają się na rozwiązaniach już znanych, bardziej niż dotychczas starają się w pełni wykorzystać ich atuty, czy architektoniczne – które formalnie mogą wydawać się bardzo standardowe, jednak dzięki połączeniu doświadczeń różnych architektów zmuszonych pracować kolektywnie, pozwalają osiągnąć niecodzienne założenia funkcjonalne i układy przestrzenne mieszkań oraz usług. W tym kontekście z większą estymą spoglądamy też na lokalizację – zarówno z powodu wspomnianych wcześniej kwestii ekonomicznych, bo działki deweloperskie są tam znacznie tańsze,



niż w centrum miasta – jak i ze względów czysto geograficznych. Istotnym jest bowiem połączenie osiedla z miastem tak, że komunikacja mija kilkuletni wrocławski stadion, dając szansę całej północno-zachodniej części miasta na stopniową urbanizację na zasadach zgodnych ze smart cities, starając się możliwie długo uniknąć błędów suburbanizacji. Bo bogata oferta usługowa i zróżnicowanie mieszkaniowe Nowych Żernik zdaje się mieć takie ambicje.

Obiektywne spojrzenie pozwala nam więc dojść do wniosków, które teoretycznie dość typowe osiedle stawia w obliczu realnego eksperymentu. W istocie działanie niestandardowe i testowe, jakim można wytłumaczyć semantykę tego pojęcia musi być uwarunkowane sytuacją, w jakiej się znajdujemy. W takim kontekście pozornie standardowe osiedle jest eksperymentem jakich brakuje – bo stara się mimo niedogodności sytuacji prawnych i kulturowych realizować coś pełnego, prawdziwego, będącego kompromisem wizji kilkudziesięciu projektantów i interesu inwestorów. Mówi o ekologii i współpracy, w kooperatywach umożliwia dobór sąsiadów i ponad

Nie eksperyment sensu stricte, był tu więc istotny, ale chęć stworzenia porządnego kawałka miasta i to tam, gdzie nikt się go w czasach agresywnego sprawu nie spodziewa.

wszystko docenia rolę przestrzeni publicznej w tworzeniu obszarów mieszkaniowych. W tej perspektywie zestawienie pozornie peryferyjnego osiedla Nowe Żerniki z powstającymi coraz namiętniej w całym kraju sprawlowymi przedmieściami sprawia, że jest ono dla nas czymś absolutnie wartościowym i dającym nadzieję na możliwości kolejnych, coraz odważniejszych realizacji. Nie bez znaczenia

jest też niecodzienna w polskich warunkach chęć regularnej publikacji kolejnych stadiów projektu i „narażanie się” na owe nieprzychylnie komentarze, z których często wyciągnąć można racjonalne wnioski.

Osiedle Nowe Żerniki nie jest więc – tak jak gdzieś głęboko i szczerze byśmy chcieli – eksperymentem architektonicznym na miarę jednostki mieszkalnej LeCorbusiera w dawnych czasach. Stawia nas natomiast na nowej płaszczyźnie świadomości architektonicznej i to o tyleż wyjątkowo, że mówiąc „nas” nie myślimy o innych projektantach, ale o społeczności w ogóle. Co niezwykle istotne, również o deweloperach, którzy choć nie wykorzystali okazji w całości z pewnością dostrzegli nowe przestrzenie również ze swojej, odmiennej niż projektanta czy mieszkańca, perspektywy. Nie eksperyment sensu stricte był tu więc istotny, ale chęć stworzenia porządnego kawałka miasta i to tam, gdzie nikt się go w czasach agresywnego sprawu nie spodziewa. I to się chyba udało – tak przynajmniej twierdzi jury konkursu ISOCARP, które w ramach swojego 52 kongresu przyznało osiedlu nagrodę Award for Excellence właśnie za założenia urbanistyczno-planistyczne.

A przesadna typowość tego eksperymentalnego osiedla? Niech już będzie typowe. Zawsze można w polskim pesymizmie uznać, że przynajmniej coś normalnego i typowego udało nam się zrobić dobrze. Na nowatorskie rozwiązania przyjdzie jeszcze czas.



Domek z kart

Jerzy Łątko



Kondycja współczesnego człowieka – mieszkańca w coraz większej proporcji przestrzeni zurbanizowanej (ponad 54% mieszkańców Ziemi mieszka w miastach¹), człowieka – elementu i uczestnika dynamicznie zmieniającego się systemu społeczno – prawnego jest trudna do jednoznacznego zdiagnozowania. Posługując się kryteriami opisu dzisiejszego świata, który wszedł w fazę „płynnej nowoczesności”², można stwierdzić, że współcześnie nikt i nic nie jest związane na stałe z konkretnym miejscem, czy aktywnościami. Tradycyjne rozumienie krajów i narodów zostało zastąpione międzynarodowymi kontaktami i siecią społeczną, która oplata Kulę Ziemią odgórnie, przykrywając dotychczasowe podziały kulturowo-geograficzne. Międzynarodowe organizacje, firmy i korporacje stanowią niekiedy trwalsze przywiązanie dla pracownika, niż jego przynależność terytorialna. Ludzkość znajduje się w stanie ciągłego ruchu, a media elektroniczne i ich nośniki pozwalające na jednoczesne otrzymywanie jak i wysyłanie informacji, istotnie przyczyniły się do podważenia istniejących struktur społecznych. Odwieczna wiara w idealny świat z jego własnym porządkiem, którego realizacja podnoszona była wielokrotnie w historii, najczęściej kończyła się fiaskiem. Za przykład prawdopodobnie najbliższy ideałowi, podać można realizację izraelskich kibuców, które i tak zaczęły pękać w szwach swoich założeń ideowych³. Utopia jako idealne miejsce do bycia, opisana pierwszy raz przez Tomasa More’a zawsze wiązała się z konkretnym topos’em – miejscem. W poprzednich fazach – choćby tak oczywistej dla naszej edukacji stałej nowoczesności, zawsze występowało połączenie pomiędzy władzą a miejscem. Władza sprawowana była na terenie, terytorium. W transgresywnym obrazie „płynnej nowoczesności” miejsce (fizyczne lub socjalne) zostało zastąpione przez sekwencję nowych początków^{4, 5}.

Obserwacje prof. Baumana dość dobrze zobrazowane są statystykami Eurostatu, dotyczącymi migracji w Europie. Jak podają źródła⁶ w roku 2010 migracja w Unii Europejskiej wynosiła blisko 5,1 mln osób. Oznacza to, że w ciągu tego roku 5,1 mln osób emigrowało lub imigrowało z lub do jednego z krajów Unii Europejskiej. W roku 2013 liczba ta wzrosła do 6,2 mln. Rok 2015 przyniósł nowe wydarzenia związane z ruchem migracyjnym - tym razem była to fala uchodźców i imigrantów z krajów Bliskiego Wschodu i Afryki. Rozpoczęta w 2011 roku Arabska Wiosna spowodowała migrację milionów ludzi pozbawionych możliwości pracy, mieszkania lub poczucia bezpieczeństwa. Międzynarodowa Organizacja ds. Migracji (IOM) podała, że w roku 2015 liczba imigrantów i uchodźców przybyłych na teren Europy wynosiła ponad milion osób. Globalnie w roku 2015 liczba migrantów osiągnęła 244 miliony co stanowi wzrost o 71 milionów w stosunku do roku 2000⁷. Polska jest dobrym przykładem obrazującym zakres migracji. Zwłaszcza po wejściu do UE ruch migracyjny z Polski do innych krajów znacznie się nasilił. W roku 2015 prawie cztery i pół miliona Polaków mieszkało poza granicami państwa.

W ciągle zmieniającej się rzeczywistości, jej płynnej konsystencji, człowiek coraz mniej potrzebuje odnośnika fizycznego, jakim było jego terytorium wraz z wszystkimi kodami

1 <https://www.iom.int/world-migration-report-2015>

2 Lee Raymond L.M. *Bauman, liquid modernity and dilemmas of developments*, Thesis Eleven, Number 83, November 2005

3 Bać Z., Łątka J. *Kibuce - habitaty pustyni. Habitaty - architektura socjalna = Habitats - social architecture* / pod red. Zbigniewa Bacia. Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, 2014. s. 9-21

4 Bauman Z. *Utopia with no topos*, History of the human science, Vol 16 No.1, 2003

5 Gane Nicolas, *Sigmund Bauman: Liquid Modernity and Beyond*, Acta Sociologica, Vol. 44, No3 (2001)

6 <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

7 <http://www.iom.int/world-migration>

kulturowymi. Charakter globalnej wioski wymaga od jej mieszkańców ciągłych adaptacji i aktualizacji do nowych zmieniających się warunków i sytuacji. Przemieszczanie się nigdy nie było tak łatwe. Podróżowanie i zmiana otoczenia, czy to wymuszona poszukiwaniem pracy, czy rozwoju i edukacji staje się czymś powszechnym.

Prywatne egoizmy przykrywają wspólnotowy interes. Społeczeństwo począwszy od podstawowej jednostki⁸ staje się kruchym „domkiem z kart”. Zasadnym jest zatem pytanie czy człowiek potrzebuje jeszcze w takiej mierze jak poprzednio stałych, budowanych na 50 czy 100 lat mieszkań. Pojęcie domu staje się czymś coraz bardziej efemerycznym. Coraz rzadziej spotykane są domy wielopokoleniowe, w których dorastali zarówno dziadkowie jak ich wnuki.

Dynamika współczesnego człowieka określa raczej jego horyzont czasowy na najbliższe kilka, kilkanaście lat. Również potrzeby mieszkaniowe zmieniają się na przestrzeni lat: dzieciństwo i dorastanie, edukacja i wczesna faza zarobkowa, założenie rodziny, opuszczenie domu przez dorosłe dzieci, opieka nad rodzicami w podeszłym wieku, te wszystkie fazy określone są maksymalnie 20-letnimi przedziałami. Za każdym razem, kiedy następuje ich zmiana, pociąga ona za sobą zmianę potrzeb przestrzennych. Niektóre miasta Europy Zachodniej starając się odpowiedzieć na dynamiczne procesy ruchów migracyjnych przygotowują ofertę kilkuletniej dzierżawy uzbrojonych gruntów, na których osoba wynajmująca może zbudować, lub przywieźć swój, mobilny, dom.

Z powyższych względów domy, czy też przestrzenie do mieszkania, użytkowane przez kilka/kilkanaście lat stają się wyzwaniem współczesności. Użytkowany przez stosunkowo krótki czas dom, dopasowany do indywidualnych potrzeb mieszkańców, powinien po okresie zamieszkiwania móc zostać przetworzony, przebudowany, użyty ponownie w nowej konfiguracji lub poddany recyklingowi. Czasy płynnej nowoczesności i zindywidualizowanego egoizmu nie zwalniają nas jednak z odpowiedzialności za przyszłe pokolenia i za nas samych.

Odpowiedzią na przedstawiony powyżej problem jest nowa generacja materiałów budowlanych oraz systemów konstrukcyjnych, które możliwe do ciągłej adaptacji i transformacji pozwolą na dopasowanie do zmieniających się potrzeb użytkownika. Materiały pochodzenia naturalnego, które po okresie użytkowania mogą zostać ponownie przetworzone bez stwarzania zagrożenia i obciążenia dla środowiska naturalnego są rozwiązaniem przyszłościowym. Jednym z takich materiałów jest papier i jego pochodne.

Papier

Celuloza jest materiałem powszechnie występującym, łatwo dostępnym, o naturalnym pochodzeniu, tanim w produkcji, przyjaznym środowisku i łatwo poddającym się procesowi recyklingu. Wynaleziony w 105 r.n.e. przez chińskiego ministra ds. agrarnych Tsa-iLuna - a wpisany w Europejską kulturę od XII wieku, kiedy przybył do nas

z krajów arabskich przez Półwysep Iberyjski - jest materiałem spotykanym codziennie w wielu różnych odmianach i postaciach: opakowań, kartek książek, produktów higienicznych, tapet, plakatów, kart do gry itd.

Pomimo tak szerokiego zastosowania tego „wyewoluowanego drewna”⁹ stosunkowo rzadko spotykamy się z zastosowaniem papieru w przemyśle budowlanym, a prawie w ogóle jako materiału samodzielnego lub głównego materiału w konstrukcjach architektonicznych. Zrealizowane przykłady architektury wykorzystującej papier jako główny budulec świadczą, że nadaje się on do zastosowania w budownictwie zarówno tymczasowym jak i permanentnym. Współczesną erę architektury papierowej rozpoznał japoński architekt Shigeru Ban, zdobywca Nagrody Pritzкера w roku 2014 - uznawanej za odpowiednika Nagrody Nobla w dziedzinie architektury.

Poprzez poznanie struktury papieru, jego budowy chemicznej i fizycznej a także właściwości oraz możliwości ich zmian, jesteśmy w stanie zaprojektować i wyprodukować komponenty budowlane, które zostaną wykorzystane do budowy konstrukcji stworzonej z papieru i jego pochodnych. Powszechny dostęp do materiału, jego niski koszt, proekologiczność oraz właściwości fizyczne wskazują na papier jako materiał przyszłościowy. Mimo znacznego postępu technologii produkcji oraz modyfikacji, papier od momentu jego wynalezienia pozostaje wciąż włóknistą masą pochodzenia organicznego, którego głównym budulcem są włókna celulozowe. W zależności od procesu produkcji wytwarzany jest w wielu różnych odmianach. W zależności od kompozycji, gramatury oraz składu chemicznego papiery mają różne przeznaczenie. Najwytrzymalsze są papiery skomponowane z dłuższych włókien celulozowych, w których materii nie występuje lignina, hemi-celuloza ani inne składniki. Papier taki nazywany jest kraft (niem. mocny) i powstaje w chemicznym procesie siarczanowym rozwłókniania masy drzewnej.

Zagrożenia związane z wykorzystaniem papieru jako materiału architektonicznego wynikają głównie z jego małej odporności na działanie wody i wilgoci. Papier pod wpływem wody ulega hydrolizie, czyli rozpadowi łańcuchów celulozowych, które w pierwszej kolejności tracą wytrzymałość by następnie zamienić się w pulpę papierową rozpuszczoną w wodzie. Optymalna wilgotność dla papieru to 5-7%, natomiast przy wilgotności masy 14% wytrzymałość papieru spada o 50%¹⁰. Innym zagrożeniem, które często wspomina się przy okazji realizacji obiektów wykonanych z elementów papierowych jest palność. Jednakże papier jest łatwopalny w postaci cienkich kartek papieru. Zupełnie inaczej zachowuje się, gdy mamy do czynienia z kartonem, lub kilkoma warstwami papieru sklejonego ze sobą. Jak pokazały testy przeprowadzone w Wielkiej Brytanii¹¹, karton o grubości 5 mm potraktowany

9 McQuid M., „Shigeru Ban” (2003) Phaidon Press Limited, ISBN 97807148462

Charakter globalnej wioski wymaga od jej mieszkańców ciągłych adaptacji i aktualizacji do nowych zmieniających się warunków i sytuacji. Przemieszczanie się nigdy nie było tak łatwe.

10 Eekhout, M., F. Verheijen, and R. Visser, *Cardboard in architecture*. 2008, IOS Press: Amsterdam

11 Cripps, A., *Cardboard as a construction material: a case study*. Building Research & Information, 2004. 32(3): p. 207-219.

Fotografie na sąsiedniej stronie:
Meble i wnętrza z wystawy
Bez(do)Mnie, Muzeum Współczesne
Wrocław, 2012. Autor fotografii:
Mariusz Biernacki,
autorzy wystawy: Małgorzata
Sum (Bieńkowska), Mariusz
Biernacki, Katarzyna Drapa, Anna
Jakubińska, Jerzy Łątka, Karol
Mądrecki, Aleksandra Omiotek,
Mikołaj Romanowicz, Alicja
Sawicka, Justyna Sielska, Katarzyna
Starzak, Joanna Żytowska.

miotaczem ognia zwęglił się na powierzchni tworząc warstwę osłonową, podobnie jak drewno.

Oprócz dwóch głównych zagrożeń związanych z właściwościami papieru, występują też inne takie jak odporność na pleśnienie, odporność na mikroorganizmy, odporność na włamania i uszkodzenia narzędziami. W celu wyłączenia z kategorii zagrożeń hydroskopijności papieru oraz jego potencjalnej łatwopalności stosowane są oddechloratory chemiczne pozwalające na impregnację powierzchniową lub impregnację w masie. W zależności od zapotrzebowania na rodzaj użytego elementu i okres jego użytkowania można zastosować impregnaty cięższe (np. na bazie poliuretanu) lub impregnaty lżejsze, biodegradowalne.

Badania przeprowadzone nad wytrzymałością papieru i produktów jego pochodzenia wykazały również, że papier charakteryzuje się pełzaniem. Oznacza to, że przyłożona stała siła do produktu wykonanego z papieru pomimo, że nie odkształci elementu na początku, będzie miała stały wpływ na jego strukturę i może spowodować jego powolne odkształcanie. Z tego względu stosuje się współczynniki bezpieczeństwa, które zapewnią, że obciążona konstrukcja nie ulegnie deformacji w czasie.

Papier w architekturze

Papier z powodzeniem może zostać wykorzystany jako główny materiał w czterech domenach szeroko pojętej architektury współczesnej. Domeny te to:

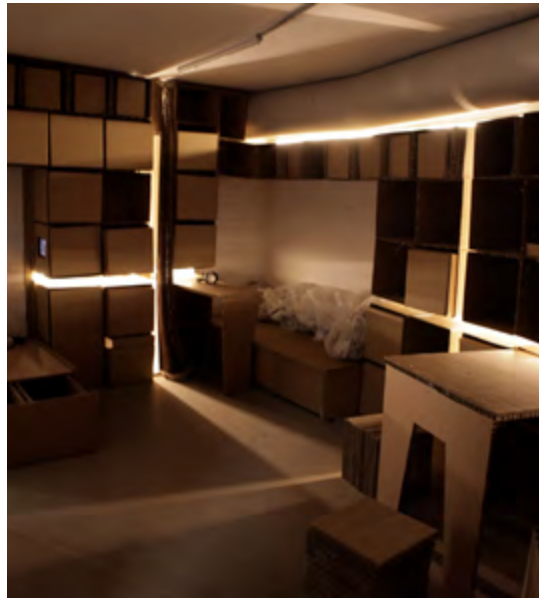
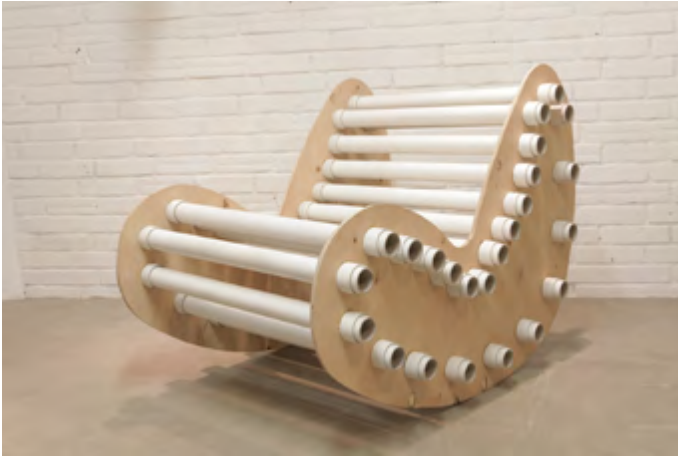
*architektura wnętrz i wzornictwo przemysłowe: meble, ściany działowe, dukty na kable, ekrany akustyczne,

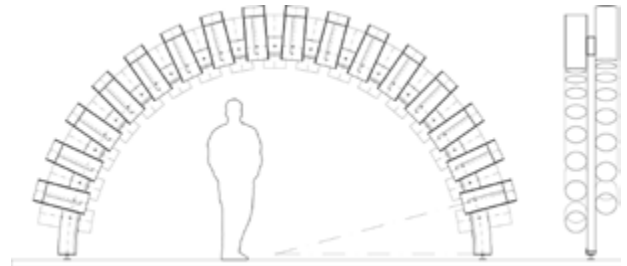
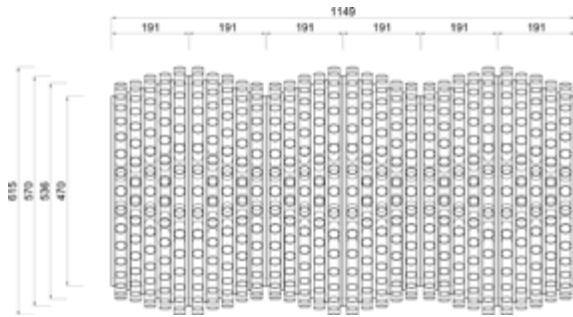
*miejsca wydarzeń czasowych - takich jak: targi, wystawy, sceny, stoiska, olimpiady itp.

*architektura pomocowa: tymczasowe obiekty pomocowe dla osób pozbawionych dachu nad głową w wyniku katastrof naturalnych lub działań wojennych,

*architektura mieszkalna o ograniczonej długości życia budynku (do 20 lat), przeznaczona do rozbiórki i recyklingu po okresie użytkowania.

I. Architektura wnętrz i wzornictwo przemysłowe. Najbardziej znanymi obiektami z tego zakresu projektowania są zapewne krzesła projektu arch. Franka Gehry'ego. Seria krzeseł Wiggle Chair powstała w latach 60. i 70., niestety jednak - architekt, chcąc odejść od projektowania mebli zaprzestał poszukiwań w tym kierunku. Innym przykładem mogą być meble zaprojektowane i wykonane we współpracy z Kołem Na-





ukowym Humanizacja Środowiska Miejskiego z Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, a wystawione w Muzeum Współczesnym Wrocław w maju 2012 roku¹². Seria mebli wykonanych z elementów pochodzenia papierowego była częścią szerszej wystawy poświęconej zagadnieniom braku, wykluczenia i bezdomności, prowadzonej pod kuratelą Bartłomieja Lisa z MWW.

II. Miejsca wydarzeń czasowych. Papier jako materiał, który łatwo jest poddać recyklingowi po okresie użytkowania znakomicie nadaje się do wykorzystania przy realizacji obiektów krótkoterminowych. Obiekty takie, użytkowane przez okres kilku tygodni lub kilku miesięcy, po zakończeniu wydarzenia mogą zostać rozebrane a materiał wykorzystany ponownie lub przetworzony. Przykładem obrazującym niewykorzystany potencjał były Zimowe Igrzyska Olimpijskie w Soczi w 2014 roku. Zrealizowana na potrzeby Olimpiady infrastruktura pochłonęła wydatki rządu 50 miliardów dolarów. Była to najdroższa inwestycja olimpijska w historii. Po zakończeniu olimpiady pozostawione obiekty usługowe i sportowe nie są wykorzystywane a 300-tysięczne miasto Soczi przypomina opustoszałe miasto duchów^{13, 14}.

Propozycją wykorzystania materiałów pochodzenia naturalnego do realizacji tymczasowego wydarzenia jest Pawilon Wystawowy Politechniki Wrocławskiej z okazji obchodów 70-lecia Uczelni. Pawilon powstał według mojego projektu, ale przy jego realizacji zaangażowane były też cztery Koła Naukowe z Politechniki Wrocławskiej (Koło Naukowe Humanizacja Środowiska Miejskiego, Koło Naukowe EtaKsi, Koło Naukowe MOS, Koło Naukowe FabDigiLab) łącznie więc około 50 osób. Pawilon zaprojektowany został jako innowacyjna konstrukcja z drewna oraz tulei papierowych. Miękka forma uzyskana została poprzez rytmiczną kompozycję 36 łuków z drewna klejonego o promieniu od 235 do 265 cm oraz zainstalowanych między nimi 498 tulei papierowych o średnicy 275 mm i długości 600 mm każda. Tuleje papierowe stanowiły nośnik wystawy poświęconej siedemdziesięcioletniej historii Politechniki Wrocławskiej, a także matrycę podświetloną światłami LED o pełnej kolorystyce RGB. Dzięki takiemu rozwiązaniu pawilon uzyskał multimedialną „skórę”. Projekt i realizacja Pawilonu przebiegały w interdyscyplinarnym zespole skupiającym specjalistów z dziedziny architektury, projektowania parametrycznego, budownictwa oraz elektroniki.

Pawilon PWr w maju 2015 roku przez dwa tygodnie prezentowany był na Placu Solnym we Wrocławiu, następnie został przeniesiony na teren Politechniki Wrocławskiej. Po kolejnym okresie wystawienniczym został rozmontowany i zutylizowany.

III. Architektura pomocowa. Nasilające się na Bliskim Wschodzie, wschodzie Europy i Afryce napięcia i konflikty powodują wzrost osób zmuszonych do opuszczenia swojego miejsca zamieszkania. Lub tego co po nim pozostało. Zgodnie z danymi

Ilustracje na sąsiedniej stronie:

U góry z lewej: Przekrój

przez Pawilon PWr

U góry z prawej: Rzut Pawilonu PWr;

Na dole: Pawilon PWr

w ciągu dnia oraz nocą.

autor: Jerzy Łątka

¹² Lis, B. *BEZ(DO)MNIE*. 2012; Available from: <http://muzeumwspolczesne.pl/mww/kalendarium/wystawa/bezdomnie/>

¹³ <http://www.theguardian.com/sport/2014/dec/17/sochi-olympics-legacy-city-feels-like-a-ghost-town>

¹⁴ <http://gizmodo.com/just-six-months-after-the-olympics-sochi-looks-like-a-1626519139>

Ilustracje na sąsiedniej stronie:

Z lewej: rozwinięcie aksonometryczne Paper Log House, dzięki uprzejmości Shigeru Ban Architects

Z prawej u góry: Paper Log House od wewnątrz, Wystawa Shigeru Bana w Mito, autor zdjęcia: J. Łątka

Z prawej na dole: Paper Church, Kobe, 1995, foto: Hiroyuki Hirai, dzięki uprzejmości Shigeru Ban Architects Wspominając po latach pracę dla społeczności wietnamskiej, Ban zwrócił uwagę jak istotną rolę społeczną miało odbudowanie kościoła.

15 Global Trends Forced Displacement in 2015, UNHRC, Editor. 2016, United Nations High Commissioner for Refugees, Geneva, Switzerland.

16 <http://reliefweb.int/report/world/annual-disaster-statistical-review-2014-numbers-and-trends>

17 Ban Shigeru, K.U.S.B.L., Voluntary Architects' Network. Making Architecture, Nurturing People: From Rwanda to Haiti. 2010, Japan: Izumi Akiyama

18 Ayan, O.z., Cardboard in architectural technology and structural engineering a conceptual approach to cardboard buildings in architecture. Zürich ETH.

UNHRC (Wysoki Komisarz Narodów Zjednoczonych ds. Uchodźców) w roku 2015 liczba osób zmuszonych do opuszczenia terytorium swojego zamieszkania wynosiła 65.3 miliona¹⁵. Obecna polityka krajów europejskich skierowana na uchodźców lub azylantów zakłada możliwość starania się o azyl na okres 3-5 lat. Po tym czasie osoba która tymczasowo przebywała na terenie danego kraju, jest zobowiązana do powrotu do swojej ojczyzny. Jeżeli jednak nie jest to możliwe, np. ze względu na trwające na terenie ojczystego państwa działania wojenne, azylant może w drugim kroku starać się o przyznanie permanentnej rezydencji.

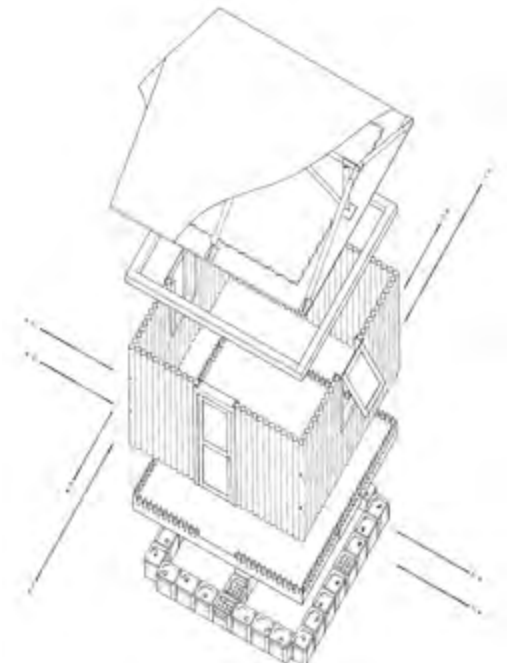
Inną grupą, która wymaga specjalnej opieki są ofiary katastrof naturalnych. Szacuje się, że liczba osób dotkniętych trzęsieniami ziemi, powodzią, tsunami i innymi kataklizmami wyniosła w samym 2014 roku 141 milionów¹⁶. W przypadku kataklizmów naturalnych ze względu na brak trudności politycznych (np. działań wojennych) można zastosować natychmiastową pomoc w postaci schronienia i podstawowych warunków bytowych, w tym sanitarnych.

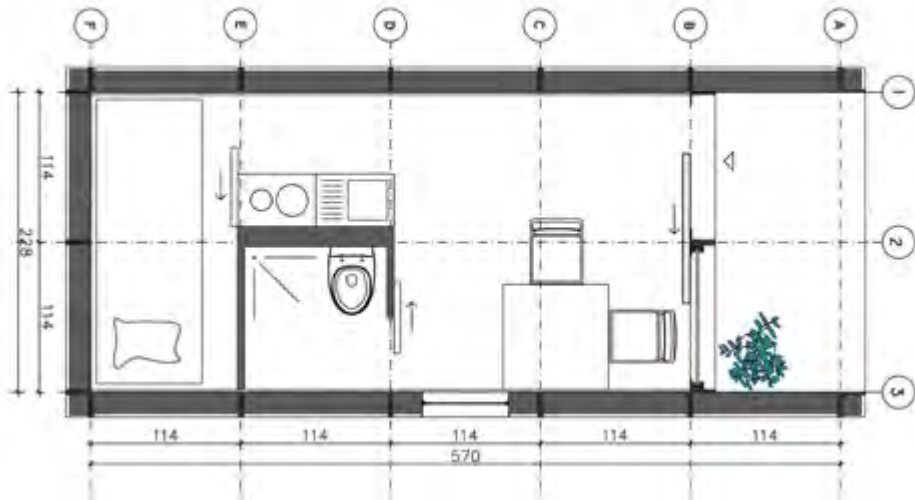
W 1995 roku japoński architekt Shigeru Ban opracował i zbudował serię domów pomocowych po wielkim trzęsieniu ziemi w Kobe. Paper Log House wykonane były z tulei papierowych połączonych ze sobą za pomocą gąbczastej taśmy. Tuleje osadzone były na kratkach po piwie wypełnionych workami z piaskiem. Dach zrobiony był z membrany PVC.

Budynki przeznaczone były dla wietnamskiej społeczności. Oprócz 27 domków o powierzchni 16m² każdy, Shigeru Ban zbudował także Takatori Paper Church. Kościół wykonany został z 58 tulei papierowych o wysokości 5 metrów ułożonych eliptycznie, nawiązując planem do kościołów barokowych.¹⁷

IV. Domy o średniej długości użytkowania. Badania przeprowadzone na Uniwersytecie Technicznym ETH w Zurychu dotyczące możliwości wprowadzenia na rynek domów z elementów tekturowych. Ozlem Ayan w 2009 roku¹⁸, zwróciła uwagę na starzejące się społeczeństwo szwajcarskie i związaną z tym konieczność migracji, wysokie koszty kredytów i najmu, a także wysokie nakłady na renowacje. Opierając się na cyklu życia i zmieniających się potrzebach przestrzennych stwierdziła, że domy użytkowane przez średnią długość 15 – 20 lat mogą zaspokoić potrzeby części społeczeństwa.

Z przeprowadzonych ankiet wynika również, że ludzie powszechnie uważają konstrukcje z papieru jako nietrwałą i nie dającą poczucia bezpieczeństwa. Skojarzenia z opowieścią o Trzech Małych Świnkach należy rozwiązać za pomocą realizacji prototypów. Taką rolę spełniał *Domek z Kart / House of Cards* wybudowany w Ramach Europejskiej Stolicy Kultury Wrocław 2016.





Domek z kart

Projekt „Domek z kart / House of Cards” stanowi odpowiedź na przedstawioną w początkowej części artykułu problematykę. Zbudowana z komponentów pochodzenia papierowego jednostka jest prototypem wykonanym w ramach Letniej Szkoły Architektury *Living Units 2016* zrealizowanej w Sierpniu 2016 roku na Politechnice Wrocławskiej we współpracy z Wydziałem Architektury Uniwersytetu Technicznego w Delft¹⁹. Oprócz czterech konstrukcji zaprojektowanych i wykonanych przez studentów w czasie Letniej Szkoły powstał prototyp zwycięskiego projektu w konkursie Futu Wro – Miasto Przyszłości/ Laboratorium Wrocław Europejskiej Stolicy Kultury Wrocław 2016. Autorem projektu jest Jerzy Łątka, prace projektowo- realizacyjne przebiegały w zespole: Olga Gumienka, Weronika Lebedowska, Jerzy Łątka, Joanna Malińska, Agata Mintus, Natalia Olszewska, Paulina Urbanik, Damian Wachoński, Magdalena Wiktorska, Wojtek Wiśniewski. Konsultantami projektu byli: dr inż. Marcel Bilow i inż. Julia Schonwalder.

Domek z Kart stanowi najmniejszą jednostkę systemu konstrukcyjnego w technologii Fle2xard opracowanej przez autora tego artykułu podczas badań naukowych i prac projektowych na Wydziałach Architektury Politechniki Wrocławskiej i Uniwersytetu Technicznego w Delft, w Holandii, w studio Shigeru Bana na Uniwersytecie Sztuki i Designu w Kioto w Japonii a także w ramach działalności platformy projektowo – badawczej archi-tekтура.ue²⁰.

Prototyp o powierzchni użytkowej wewnętrznej 10,2 m² wraz z 2,8 m² werandą stanowi etap prac badawczo – rozwojowych, których celem jest sprawdzenie rozwiązań konstrukcyjnych, montażu, impregnacji oraz społecznego odbioru powstałego projektu. Konstrukcja składa się z prefabrykowanych komponentów, z których podłoga wraz z posadowieniem wykonana jest z drewna. Pozostałe komponenty budowlane: ramy konstrukcyjne, panele ściienne oraz panele dachowe wykonane są z elementów papierowych. Prefabrykacja oraz powtarzalność komponentów pozwalają na modułową konstrukcję oraz elastyczną kompozycję układu funkcjonalnego. Domek z Kart przewidziany jest jako jednostka mieszkalna wykorzystana przez okres od 5 do 20 lat. Komponenty wykonane z materiałów pochodzenia papierowego zabezpieczone przed działaniem warunków naturalnych, zaimpregnowane przeciwogniowo i przeciwwilgociowo po okresie użytkowania mogą zostać poddane recyklingowi.

House of Cards oprócz prezentacji innowacyjnych technologii, w tym lekkich paneli fotowoltaicznych, zasilających dom, stanowi odpowiedź na potrzeby dzisiejszych i przyszłych mieszkańców miast. Jest przyczynkiem do dyskusji nad nowymi materiałami budowlanymi i towarzyszącym im działaniom zrównoważonym. W odniesieniu do dwóch podstawowych filarów zrównoważonego rozwoju, strefie

Ilustracje na sąsiedniej stronie:
U góry: Domek z Kart na Placu Solnym, autor J. Łątka
Na dole: Rzut Domku z Kart

¹⁹ www.ssa.pwr.edu.pl
(strona www odwiedzona 21.09.2016)

²⁰ www.archi-tekтура.eu

Ilustracje na sąsiedniej stronie:
U góry: Flex2ard – zespół dla 50-ciu osób. Wizualizacja: Kinga Łukaszińska
Na dole z lewej: rozkład aksonometryczny komponentów Domek z Kart/ House of Cards. autor J. Łątka
Na dole z prawej: Przekrój. autor: P. Urbanik. Instalacja fotowoltaiczna i oświetleniowa powstała dzięki uprzejmości firm z powiazania kooperacyjnego CTE

materialnych zasobów jak i wyrównywania szans społecznych Domek z Kart jest propozycją poważną i skierowaną do szerokiego grona użytkowników architektury.

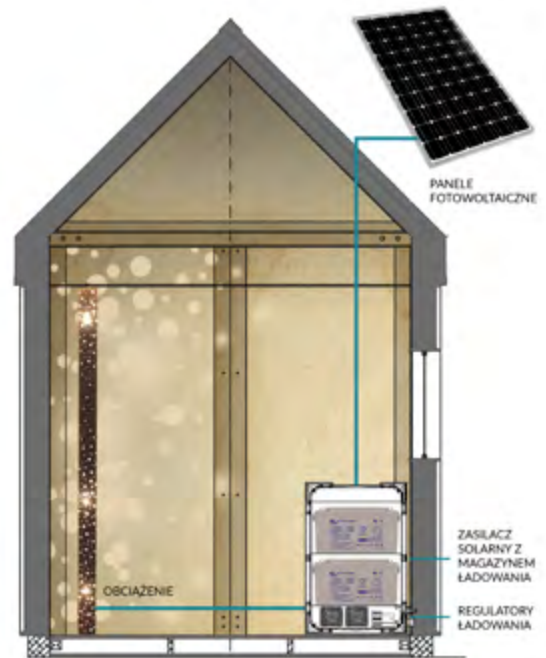
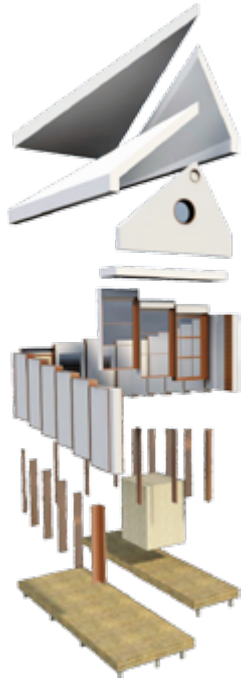
Relatywnie niski koszt produkcji, a w przypadku produkcji seryjnej znaczne obniżenie kosztów, lekkość komponentów a także możliwość ich ponownego przetworzenia sprawia, że proponowana jednostka oprócz zagadnień związanych z nową polityką miejską i trendami społecznymi, może również stanowić odpowiedź na jeden z największych kryzysów współczesnej Europy – kryzys emigracyjny, który dotyczy również Polski, np. w postaci przybywających do kraju imigrantów zarobkowych z Ukrainy. Kolejnym etapem na drodze poszukiwań nowoczesnych form zamieszkiwania jest realizacja eksperymentalnego osiedla wykonanego w technologii Flex²ard, a następnie przetestowanie go przez osoby w nim zamieszkujące. Obecny kryzys na rynku mieszkań przeznaczonych pod wynajem, a także dążenia klasy średniej do spełnienia swoich oczekiwań związanych z indywidualnymi sposobami zamieszkiwania ograniczonymi czasowo skłania do przyjęcia rozwiązań proponowanych w powyższym artykule za adekwatne to dzisiejszej sytuacji społeczno – ekonomicznej w Polsce. Istotną kwestią jest przekonanie inwestorów publicznych lub prywatnych do współpracy przy realizacji eksperymentalnego osiedla.

Miasto eksperymentów?

Wrocław posiada wpisane w swoją historię działania innowacyjne i eksperymentalne w dziedzinie projektowania architektonicznego i urbanistycznego. Otwarte w 1929 roku Osiedle Wystawowe WuWa, prezentowało innowacyjne podejście do zagadnień pracy i mieszkania w przedwojennych Niemczech. Obecnie realizowane w okręgu Żerniki osiedle Nowe Żerniki, znane też pod nazwą WuWa 2, zostało nagrodzone w 2016 roku prestiżową nagrodą Międzynarodowego Stowarzyszenia Planistów Miejskich i Regionalnych ISOCARP główną nagrodą (ex aequo z chińskim miastem Wuhan) w kategorii Metir Prize za najbardziej innowacyjny projekt miejski²¹. Wrocław ma więc okazję stać się pionierem w zakresie innowacji w działaniach związanych ze środowiskiem zabudowanym. Biorąc pod uwagę, szumnie ogłaszane przez media, otwarcie pierwszego w Polsce Woonerfa: ulicy-podwórza w 2014 roku w Łodzi, jako innowacyjnego podejścia do projektowania urbanistycznego, nie będzie to trudnym zadaniem. Woonerf bowiem został opracowany i wdrożony 45 lat wcześniej w miastach holenderskich a później skandynawskich²². Przyszłość przestrzeni miejskiej Wrocławia powinna zaspokajać zapotrzebowania jej użytkowników poprzez realizowanie odważnych projektów architektonicznych i założeń urbanistycznych. Zapotrzebowania te stają się coraz bardziej zmienne i dynamiczne. Udostępnienie terenu na realizację eksperymentalnego osiedla na okres 5- 20 lat jest działaniem jak najbardziej realnym

21 <http://nowezerniki.pl/nowe-zerniki-nagrodzone-w-prestizowym-konkursie-planistow/> (strona www odwiedzona 25.10.2016)

22 Januszewski W., Łątka J., *Kreowanie przestrzeni społecznej - lekcja Brasilii i Delft. Habitaty: reaktywacja małych społeczności lokalnych = Habitats: reactivation of small local societies* / pod red. Zbigniewa Bacia. Wrocław : Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, 2016. s. 77-96.



- pod kilkuletni wynajem można by było przeznaczyć nie tylko istniejące budynki lecz także uzbrojone w niezbędną infrastrukturę tereny należące do gminy Wrocław, lub prywatnych przedsiębiorców. Także takie, na których z różnych względów wstrzymana została inwestycja. Działki te mogłyby przynieść realne dochody przez następne lata, zanim finalnie zostałyby zabudowane tkanką permanentną.

Przedstawione powyżej przykłady realizacji wykonanej z elementów pochodzenia papierowego wypełniają pewien zakres potrzeb użytkowników architektury. Obserwacja dynamiki współczesnego społeczeństwa każe zwrócić uwagę na nowe możliwości technologiczne i materiałowe w przemyśle budowlanym, które będą w stanie zaspokoić potrzeby użytkowników z jednoczesną minimalizacją wpływu na dostępne zasoby. Czerpanie wiedzy z innych dziedzin oraz implementowanie rozwiązań niestandardowych wpłynie korzystnie na rozszerzającą się ofertę rynków budowlanych. Pomimo, że papier nigdy nie stanie się wiodącym materiałem budowlanym, jego właściwości i drzemiący w nim potencjał mogą zostać wykorzystane w procesie ewolucji rozwiązań architektonicznych. Papier w przypadku odpowiedniego zastosowania ma szansę stać się architektonicznym tworzywem przyszłości.

Rozdział_3

Czas dużych zmian



Życie poza systemem

Katarzyna Wiącek



Linia rozwoju Wrocławia podyktowana decyzjami strategicznourbanistycznymi jego włodarzy oraz megalomanią, bliższa jest raczej jednowymiarowemu „miastu ikonicznemu” (choć Wrocław wciąż nie doczekał się własnej ikony) niż „miastu szczęśliwemu”. W tym drugim, to mieszkańcy biorą sprawy w swoje ręce i współdecydują o deptakach dla pieszych, przestrzeniach publicznych, transporcie i komunikacji, np. malując pasy dla pieszych² tam, gdzie zdaniem urzędników „nie da się” ich zaprojektować. Ważne są również radość z eksperymentowania miejskiego, poszukiwanie nowych rozwiązań, zamykanie ulic choćby na jeden dzień i zamienianie ich w ciągi piesze, sieciowanie się z ruchami miejskimi z innych miast i krajów. W realizowaniu podobnej wizji miasta może pomóc również neuropsychologia oraz badanie związków między zachowaniami mieszkańców a ich osobowością. Stosunkowo niedawne badania prowadzone w Londynie³ pokazały, że odbiór miasta poszczególnych osób wpływa na ich aktywność w mieście, wybór miejsca zamieszkania i otoczenia. Osoby otwarte, poszukujące nowych wyzwań lepiej czują się w zwartych zabudowach centralnych wypełnionych kawiarniami, sklepami i przestrzeniami kulturalnymi, zaś osoby bardziej introwertyczne wolą mieszkanie na peryferiach, w przestrzeniach chroniących ich prywatność z przydomowym ogródkiem, nawet za cenę utrudnionego dojazdu i okrojonej oferty kulturalnorozrywkowej.

Taka wizja miasta - zróżnicowanego, odpowiadającego na potrzeby wszystkich mieszkańców niezależnie od ich wykształcenia, pochodzenia oraz zamożności - jest bliska wizji Montgomery'ego. I taką wizję miasta inkluzywnego warto rozpatrywać też we Wrocławiu. Miasto powinno raczej dawać możliwość wyboru, niż je narzucać; łączyć różne style życia (piesze, rowerowe, samochodowe) niż preferować wybrane; budować relacje międzyludzkie niż je dzielić i przede wszystkim sprawiedliwie traktować wszystkie grupy społeczne i rozdzielać między nimi miejskie zasoby.

Znany amerykański dziennikarz, współpracownik Rema Koolhaasa, Justin McGuirk⁴ dostrzega, że miasta mogą być bardziej żywotne i produktywne jeśli przełamię się ścisłe strefowanie uprzywilejowujące własność prywatną. To przełamanie nastąpi jedynie w momencie dowartościowania tzw. miasta nieformalnego i jego „twórców”, których docenił już w 1973 r. brytyjski antropolog Keith Hard, nazywając ich „sektorem nieformalnym”, wytwarzającym nieformalną ekonomię o ważnym w skali miasta znaczeniu geopolitycznym i ekonomicznym. Emerytki sprzedające na chodnikach pietruszkę wyhodowaną w Rodzinnych Ogrodach Działkowych, wróżące przyszłość za drobną opłatą Cyganki, artyści uliczni i mimowie, kolektywy rowerowe naprawiające rowery w mobilnych warsztatach, mieszkańcy kulturotwórczych skłotów i wagenburgów, nawet

1 Pojęcie zaczerpnięte od Charlesa Montgomery'ego, autora książki *Miasto szczęśliwe. Jak zmieniać nasze życie zmieniając nasze miasta*, Kraków 2015

Taka wizja miasta - zróżnicowanego, odpowiadającego na potrzeby wszystkich mieszkańców niezależnie od ich wykształcenia, pochodzenia oraz zamożności - jest bliska wizji Montgomery'ego.

2 Podobna happeningowa akcja odbyła się na Rondzie Reagana dużym węzle przesiadkowym z inicjatywą aktywistów ruchów miejskich w listopadzie 2013 r. „Uwolniono zebrać”, czyli rozwinięto na jezdni płachtę o długości 20 metrów i szerokości 4 metrów imitującą pasy dla pieszych. Ta akcja oraz wieloletnie naciski na władze miasta, doprowadziły do otwarcia w sierpniu 2016 r. oznakowanych przejść naziemnych.

3 Markus Jokela, *Geographically varying associations between personality and life satisfaction in the London metropolitan area*, PNAS 2015, vol. 112, no. 3 (online): <http://www.pnas.org/content/112/3/725.abstract>

4 Justin McGuirk, *Radykalne miasta. Przez Amerykę łącińską w poszukiwaniu nowej architektury*, Warszawa 2015, ebook

foodtrucki ci wszyscy ludzie pomijani przez decydentów, tworzą miasto od podstaw wcielając w życie idee DIY, mając na uwadze dobro wspólne. Wszyscy oni wykorzystują wylomy systemu i poruszają się w obrębie własnej niszy, funkcjonującej dzięki wzajemnemu sieciowaniu się, uwspólnianiu przestrzeni publicznej oraz tworzeniu nowych zasobów miejskich – jak choćby rowerowa Masa Krytyczna, czy ruch Wolnego Oprogramowania.

Miastotwórczy postkapitalizm, polegający w dużej mierze na koncepcji wyjścia poza bycie klasą pracującą oraz nadaniu wartości społecznie użytecznym pracom, wykonywanym w czasie wolnym, poza strukturami gospodarki rynkowej, opiewa w swojej książce Chris Carlsson⁵. Analizując ruchy społeczne, poczynając od miejskich ogrodników (uprawiających ogródki działkowe czy ogrody społeczne) przez entuzjastów paliwa zrecyklingowanego z olejów jadalnych, po programistów kodujących w open-source i aktywistów rowerowych organizujących Masy Krytyczne - Carlsson wprowadza pojęcie Nowtopii czyli utopii rozgrywanej dokładnie teraz i realizowanej przez wspomnianych mieszkańców miast. Te nowtopijne aktywności tworzą nie tylko tymczasowe strefy autonomiczne, ale są też próbą wprowadzenia konkretnych rozwiązań dążących do osiągnięcia społeczności samowystarczalnych. Nowtopia podważa życie w schemacie konwencjonalnej ekonomii (bycia zatrudnionym), która wycenia pracę wykonywaną w stosunku pracodawca-pracownik, wpływającym tak silnie na samodzielne wybory dotyczące czasu wolnego oraz filozofii życia rodzinnego i społecznego, że czasem zatracają się samego siebie - w przeciwieństwie do aktywności nowtopijnych. Równowagę, oraz bardziej świadome podejście do życia, a nawet konkretne zmiany w układzie urbanistycznym miasta zdaniem Carlssona mogą przywrócić wspomniane grupy z terazniejszej utopii. Tak jak np. środowiska aktywistów rowerowych walczą o nowy układ dróg bez uprzywilejowanej roli samochodu, a rower traktują jako narzędzie wyzwolonej ekologii⁶.

Powyższe zjawiska nie mieszczą się w kategorii miasta zarządzanego hierarchicznie, dlatego budują miasto nieformalne, pozbawione sztywnych reguł i kanonów, znajdując punkty stykowe i wzajemne powiązania w tworzeniu społecznej inkluzji. W przypadku Wrocławia, może nieoczywiste, lecz miastotwórcze cechy, wykazują zarówno nielegalne koczowisko romskie, anarchistyczna społeczność żyjąca na opuszczonym polu kempingowym w wagonach mieszkalnych, półzamknięte społeczności uprawiające ogródki działkowe czy nieformalne kolektywy (np. feministyczna Inicjatywa 8 Marca czy Akcja Lokatorska), domagające się przestrzegania praw pracowniczych czy lokatorskich. Wspomniany McGuirk zwraca uwagę, że miasto nieformalne nie jest już czymś, co wymaga wyburzenia i zastąpienia miastem formalnym lecz jest po prostu czymś, co faktycznie stoi na powierzchni ziemi i z czym należy pracować. Należy je ulepszać i włączać w obręb całego miasta, a nie dłużej izolować⁷.

5 Chris Carlsson, *Nowtopia: How Pirate Programmers, Outlaw Bicyclists, and VacantLot Gardeners are Inventing the Future Today!*, AK Press 2008

6 Nowtopia – class, capital, and new communities – an interview with Chris Carlsson by 3Monkeys, (online): <http://www.threemonkeysonline.com/nowtopia-classcapitalandnewcommunities-aninterviewwithchris-carlsson/>

7 Justin McGuirk, *Ibidem*



W przypadku takich miejsc jak koczowiska czy nieformalne obozy dla uchodźców (a więc miejsca tworzone z konieczności, w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb życiowych), inkluzja ich mieszkańców wymaga nie tylko pogłębionej analizy potrzeb oraz tła kulturowo-społecznego, ale przede wszystkim pracy interdyscyplinarnych zespołów złożonych z psychologów, streetworkerów, pracowników społecznych, urzędników, asystentów międzykulturowych - ale też architektów. Taki zespół powinien opracować koncepcję architektoniczno-urbanistyczną dla nieformalnych mieszkańców oraz plan integracyjno-ekonomiczny, włączający te grupy w tkanki miasta. Mając na uwadze taki schemat zdajemy sobie sprawę, że pomoc biednym nie zawsze była udana, bo nie brano pod uwagę wiedzy zebranej przez biedną społeczność. Slumsy to „organizacje”, które pojawiły się, aby wspierać biednych i można brać przykład ze sposobu, w jaki funkcjonują.⁸ Podejście o jakim mowa nie jest oderwane od rzeczywistości - w 2012 r. Europejski Trybunał Praw człowieka ogłosił, że na to czy dane miejsce możemy traktować jako mieszkanie, nie ma wpływu legalność jego powstania i zamieszkiwania w nim⁹.

Stanowisko instytucji unijnych nie idzie w parze z praktyką architektów i deweloperów. Dla nich odbiorcą architektury nie są ludzie z grup marginalizowanych, którzy również z tego powodu sami projektują i wznoszą swoje anarchiczne struktury z materiałów dostępnych pod ręką, bez planu i pozwoleń budowlanych, wykorzystując nieformalny układ miasta w formie nieurodzajów, opuszczonej ziemi, pustostanów. Taka architektura którą nazwać można anarchitekturą - nie generuje zysków, nie operuje pojęciem własności, spadku czy kredytu. Jest nie tylko architekturą przymusu (jak koczowiska) ale również niezgody na zastaną rzeczywistość (wrocławski wagenburg, mieszkalne altany w ogródkach działkowych, kolonia barek mieszkalnych). Jest wszędzie i będzie powstawać coraz częściej, w wyniku pogłębiających się rozwarstwień społecznych, globalnych kryzysów i wojen (Syria, Krym, Turcja), niestabilnej sytuacji w Unii Europejskiej (Brexit) oraz nasilającej się fali przemocy i polityk skrajnie nacjonalistycznych.

Raport ThinkTanku o przyszłości miast wskazuje, że miarą inteligencji miasta jest struktura lokalnej gospodarki, poziom rozwiązań służących mobilności i zarządzaniu zasobami, także środowiskowymi. Kluczem są jednak świadomi i samodzielni obywatele. Tylko oni bowiem będą w stanie wymusić kontynuowanie zmian nawet w przypadku rozszad politycznych w mieście¹⁰. Samaświadomość nie wygra z zabetonowanymi umysłami urzędników i specjalistów (architektów, urbanistów, konserwatorów zabytków), którym ekonomicznie nie opłaca się podejmować trudnych tematów społecznych. W temacie wykluczenia społecznego w architekturze często pracuje się z próżnią, zabudowując nieużyteczną przestrzeń, nadając jej nowe funkcje i odnajdując w niej społeczny potencjał. Często pracuje się też w nieoczywistych budulcach, takich jak papier czy metalowe puszki.

8 Fragment z raportu przygotowanego przez Institute for the Future pt. *A planet of civic laboratories. The Future of Cities, Information and Inclusion* (online): http://www.iftf.org/uploads/media/IFTF_Rockefeller_CivicLaboratoriesMap_01.pdf

9 Katarzyna Wiącek, *Wielka miejska transformacja*, Le Monde Diplomatique 09/115 (wrzesień 2015)

10 *Przyszłość miast. Miasto przyszłości. Strategie i wyzwania. Innowacje społeczne i technologie*, raport Thinktank (online): mtp.pl/pobieranie/RaportMiastoPrzyszlosci.pdf

We Wrocławiu paszytować architektonicznie można na wielu mostach, schronach (również tym gdzie mieści się MWW) czy nieudanych realizacjach (popularny Szkieletor czyli nieukończony parking wielopoziomowy). Na razie pozostaje to w sferze marzeń, czego dowodem może być choćby nieudany eksperyment społeczny, który miał doprowadzić do utworzenia na Wyspie Słodowej laboratorium partycypacji w opuszczonej kamienicy we współpracy urzędników i aktywistów¹¹.

Co nie oznacza, że należy zaprzestawać starań, bo przestrzeni do działań jest wiele.

Jedną z nich może być urban farming, czyli miejskie ogrodnictwo. Toczące się od wielu lat dyskusje dotyczące zamykania, lub przekształcania Rodzinnych Ogrodów Działkowych, które zajmują we Wrocławiu największą powierzchnię w skali miasta w Polsce (4,7%), nie dostrzegają potencjału tworzenia na tych terenach wspólnotowych, wielopokoleniowych ogrodów uprawnych. Ogrody działkowe nie są wytworem czasów, które wielu z nas stara się zapomnieć. Nie są też dziełem przypadku – wymyślił je w latach 60. XIX wieku lekarz Moritz Schreber z Lipska, przedstawiając je jako formę rekreacji, oddech w coraz bardziej zagęszczającym się, i bardzo brudnym wówczas, mieście. Dziś, pozbywanie się takich terenów i oddawanie ich deweloperom jest doskonałym antyprzykładem miasta szczęśliwego.

Ogrody społeczne są połączeniem spacerowego parku, ogrodu uprawnego i darmowego, zielonego miejsca spotkań. Stanowią racjonalne myślenie o przestrzeni publicznej oraz jej zagospodarowaniu poprzez nasadzenia roślin uprawnych i kolektywne ich uprawianie. Takie miejsca tworzą specjalny mikroklimat, obniżają emisję dwutlenku węgla, wzbogacają bioróżnorodność i zrównoważony rozwój, szkolą lokalną społeczność w zakresie ochrony klimatu oraz pobudzają do eksperymentowania z produkcją organicznej żywności. Skoro można było nie bez wysiłku stworzyć takie miejsce na ruchliwym Kreuzbergu¹², przy stacji metra Moritzplatz w Berlinie, uda się może też we Wrocławiu.

Wszystkie opisywane przeze mnie zjawiska „bycia” w mieście wykorzystują wyłomy i nisze neoliberalnej, nastawionej na zysk i rywalizację polityki miejskiej. Polityki coraz bardziej krytykowanej, od której stopniowo odchodzi się, konsultując to z ekspertami promującymi miasto przyjazne, takimi jak Gehl, McGuirk czy Peñalosa. Jak dostrzega dr Krzysztof Nawratek logika przeciwstawna logice zysku, to logika rozwiązywania problemu. Jeśli przeniesiemy ją na obszar miasta, nie będziemy mówić o obiektach, które mają być tanie, ale drogo się sprzedać i dobrze wyglądać - tylko o tym, jak odpowiadać na określone problemy. O samowystarczalności, o prokonsumeryzmie, o łączeniu funkcji by obiekty stały się hybrydą placu i budynku¹³. Takiego myślenia o architekturze, wrocławskich przestrzeniach publicznych i urbanistyce, życzę nam wszystkim. To dobry punkt wyjścia do budowania miasta szczęśliwego.

11 Strona Inicjatywy społecznej
Wyspa Słodowa 7: wyspaslodowa7.pl

*Jak dostrzega dr Krzysztof Nawratek
logika przeciwstawna logice zysku,
to logika rozwiązywania problemu.*

12 Relacja z berlińskiego
Prinzessinnengarten na moim
blogu: <https://anarchitektura.tumblr.com/post/148415764191/ogrodspotecznywberlinie>

13 *Architektura jest niezbędna.*
Z Krzysztofem Nawratkiem rozmawia
Paweł Krzaczkowski, (online):
<http://recyklingidei.pl/nawratek-krzaczkowskiarchitekturajestniezbędna>



Filozofia miasta konfliktów

Tomasz Bojć i Hubert Kostkiewicz

Obaj wiemy, że koniec końców będzie chaos; trudno, potraktujmy to jako warunek konieczny dyskusji o kondycji miasta i społeczeństwa w supernowoczesnych czasach.

Tomasz Bojęcz: *Zawsze jak zaczynam wywiad, to robię jakiś suspens. Lead, albo wstęp. Tylko że tym razem to nie miał być wywiad – mieliśmy zrobić taki nowoczesny dwugłos. Obaj wiemy, że koniec końców będzie chaos; trudno, potraktujmy to jako warunek konieczny dyskusji o kondycji miasta i społeczeństwa w supernowoczesnych czasach. Ale od czegoś trzeba zacząć, więc jak uważasz – od czego?*

Hubert Kostkiewicz: Ja bym zaczął od tego, jak się dzisiaj funkcjonuje w mieście. Bo mieliśmy rozmawiać o mieście mądrym i samodzielnym, tak? Ja sobie takie miasto wyobrażam w dość oczywisty i nieoczywisty zarazem sposób. Myślę, że to powinno być miasto w którym dobrze się żyje. Z przestrzeniami wolności, które ja nazwałbym przestrzeniami kultury – takiej prawdziwej kultury, rozumianej w bardzo szerokim znaczeniu. W takim z resztą, w jakim to słowo powinno być używane.

Kultura brzmi dobrze.

Więc zacznę od opowieści o mądrym mieście. Takiej opowieści na faktach. Parę lat temu, kiedy byłem w Berlinie, zorientowałem się, że powstał szereg takich miejsc, w których można było zro-

bić sitodruk. Oczywiście – początkowo pomysł został stworzony z myślą o dzieciakach. Robiono tam warsztaty itd., ale później zadziało to w ten sposób, że rodzice też chcieli przyjść i nauczyć się, jak sobie odbić koszulkę. Nauczyć się tego fachu.

Wiesz dlaczego o tym mówię? Bo dla mnie ta sytuacja pokazuje potencjał – który zresztą ja sam odczuwałem mocno na CRK [Centrum Reanimacji Kultury – przyp. red.]. Potencjał przestrzeni, która mądrze zarządzana trwa w czasie, czeka na użytkownika i dostosowuje się do niego. Sprawia, że masz możliwości. Ta historia opowiada o miejscu, które kształtuje się samodzielnie – bo ktoś się nimi mądrze opiekuje. Tylko opiekuje. Mi się marzą takie miejsca, które są w stanie przeskoczyć ten projektariat, tą tymczasowość, bo wiemy jak dzisiaj działa w Polsce trzeci sektor.

Czyli „polecimy” Kubą Szrederem. Ja stosunkowo niedawno czytałem ABC Projektariatu – z resztą to dosyć nowa książka. Jestem trochę jej fanem, bo ona faktycznie doskonale opisuje jak dzisiaj robi się w Polsce kulturę. Udowadnia, że z samodzielnością ma to niewiele wspólnego, a z mądrością raczej nic. Z tym, że to nie jest wina robotników kultury, tylko warunków, jakie im się wytwarza.

Rzeczywiście jest tak, że trzeci sektor – który przecież miał być filarem, wsparciem państwa i prywatnego kapitału w tworzeniu kultury – żyje od projektu do projektu i bardziej niż progresem swojego targetu, zmuszony jest przejmować się rozliczeniami, papierami, wszystkimi tymi bzdurami. Chociaż nie wiem, czy zmierzamy we właściwym kierunku? Ty się wywodzisz raczej z DIY, która moim zdaniem jest nieodzownym składnikiem mądrego miasta – ale plasuje się zdecydowanie wcześniej niż projektariat. Na swój sposób nawet bardziej stabilnie, nie sądzisz? Bo synonimem projektariatu jest grantozna, która was zupełnie nie dotyczy.

Ja książki Kuby Szredera jeszcze nie czytałem. Określenie przypadło mi natomiast do gustu, bo w sposób naturalny słowo Projektariat kojarzy się z Prekariatem – czyli stąpaniem po ruchomych piaskach. I to oddaje w gruncie rzeczy kondycje wszystkich pracowników XXI wieku, nieistotne czy są robotnikami kultury, czy nie. To martwi szczególnie, jeśli chodzi o NGOsy – bo ich praca i „klasycznych” prekariuszy jakoś drastycznie się dzisiaj nie różni, a przecież to właśnie trzeci sektor jest najsilniejszym środowiskiem kulturotwórczym.

Obaj wiemy, jak trzeci sektor działał kilkanaście, może niecałe 20 lat temu. To były po prostu maszynki do mielenia kasy, mało który projekt dochodził do realizacji – a przynajmniej nie bardzo

przypominał to, co miał w dokumentach. Miateś prawo odczuwać niechęć, ja też jeszcze jako gówniarz tak na to patrzyłem. Co ciekawe, dzisiaj znam świetnych ludzi, którzy pracują w NGO – nawet nimi przewodzą – i sami opowiadają mi z niechęcią o tym jak paskudnie to wtedy działało. Że czuli wstyd i obrzydzenie. I od dobrej dekady ciężko pracują, żeby ten wizerunek NGOśów zmieniać.

Jak można mówić o kulturze w mieście, o mądrym mieście w ogóle, jeśli organizacje pożytku publicznego, które by działać efektywnie muszą mieć długofalowe strategie działań kulturalnych i pomocowych, nie są w stanie przewidzieć jak będzie wyglądał ich budżet w kolejnych trzech latach, roku a czasem kwartale.

Właśnie. Ja bardzo zmieniłem zdanie, kiedy zacząłem poznawać ludzi z tego otoczenia. Zauważyłem, że jest tam cała masa takich samych pasjonatów jak my. Ludzi poświęconych swojej pracy. I tak dzisiaj też patrzę na ten projektariat – dostrzegam problem w tych ruchomych piaskach. Bo jak można mówić o kulturze w mieście, o mądrym mieście w ogóle, jeśli organizacje pożytku publicznego, które by działać efektywnie muszą mieć długofalowe strategie działań kul-



turalnych i pomocowych, nie są w stanie przewidzieć jak będzie wyglądał ich budżet w kolejnych trzech latach, roku a czasem kwartale. To tu jest bolączka robotników kultury w Polsce. Jak masz poważną misję i potrzebujesz do jej realizacji strategii na dekadę, to sposób finansowania musi Ci gwarantować, że możesz realizować cele pośrednie w sposób, który nie ogranicza.

To jest bardzo prosta sprawa. Wróćmy do tego miejsca w Berlinie – gdzie ludzie mogą przychodzić, dobrze się bawić. Takich miejsc może być w mieście kilka, może być nawet kilka w jednej dzielnicy miasta – to ma być po prostu przestrzeń nieformalnych spotkań. Jak wiele trzeba, żeby wytworzyć taką przestrzeń?

Potrzeba lokalu, kogoś kto się nim będzie opiekował – choć powinien raczej „opiekować się” użytkownikami; zimą potrzeba ogrzewania. Raz na jakiś czas można odmalować. Ogólnie drastycznie drogie, to to nie jest. Ale nie wiem jak chciałbyś przekonać ludzi, którzy są w mieście u władzy, żeby robić takie rzeczy za darmo.

Dokładnie! I tu jest cały problem – bo to musi być przestrzeń, która nie obliguje do kupowania, do bycia mającym. Do posiadania czegokolwiek. Przeciwnie, powinna pozwalać by przebywać i to bardzo różnym grupom ludzi. To powinno być przestrzeń tak zaprojektowana – w sensie społecznym – żeby mogły się tam spotkać różne klasy, różne grupy

wiekowe i w jakiś sposób negocjować warunki użytkowania tej przestrzeni wspólnie. To znaczy to jest fundament takich mądrych przestrzeni kultury.

To, co nazwałbym drugim etapem, jest najtrudniejsze. Trzeba przeskoczyć barierę kapitału. Pojąć, że taka przestrzeń będzie zawsze, tylko i wyłącznie, generowała zyski społeczne, nie finansowe. Ale jest też trzeci etap – najważniejszy. W którym w tych mądrych przestrzeniach kultury pozostawia się możliwość dalszej realizacji. Wykorzystywania tych umiejętności, które ludzie nabyli, których się nauczyli działając podczas „drugiego etapu”, czy też projektu aktywizacyjnego. Bo gdzie mogą je realizować i skąd mają mieć kapitał na ich realizację?

Oczywiście znajdzie się grupa zapaleńców, którzy tak się tą swoją nową wiedzą zajarają, że zbiorą się do kupy, wynajmą przestrzeń itd. – ale nie o to chodzi. Bo to znowu będzie wtedy produkt tylko dla klasy średniej, i to tej nieco lepiej uposażonej. A kultura musi być przecież inkluzywna – i tylko to trwanie przestrzeni, z której możesz korzystać jak już nauczysz się tej nowej pasji, czerpać z tego zaplecza, te inkluzywność Ci gwarantuje. To jest zdecydowanie najważniejsze

I trudne poznawczo dla tych, którzy o tym mieliby zdecydować. Bo wiesz – wydać na sprzęt? Ok. Może nawet unia się dotoży. Zatrudnić animatora, który dostanie etat w ramach osiedla, czy dzielnicy? Boli, ale damy radę. W końcu

ileż Ci ludzie zarabiają – drobne jakieś. Ale żeby płacić za utrzymanie sprzętu ze względu na tych, którzy już przeszli przez – jak to ładnie brzmi dla radnych – projekt aktywizacyjny? Dla polskiego polityka to taki sam absurd, jak ochrona życia już narodzonego. Zawsze łatwiej się martwić tylko o to poczęte, bo jak już przestanie być poczęte, a zacznie być rodzone, to problem znika. Krótkie terminy, szybkie sukcesy. Tak działa polska polityka. Nie chcę rozwiewać Twoich marzeń, ale tu nawet nie bardzo masz do kogo mieć pretensje – bo to nawet nie jest wina polityków, tylko polityki. Don't hate the player, blame the game.

Ja to wszystko wiem. Ale wiedza ta nie zmienia faktu, że stałe użytkowanie takich potencjalnie mądrych przestrzeni jest absolutnym warunkiem skuteczności działań prokulturalnych i animacyjnych. Tak sobie wyobrażam miasto przyszłości i tak wyobrażam sobie placówki kultury w tym mieście. To znaczy przestrzenie, gdzie ta granica pomiędzy nieobligującym do niczego spotkaniem w przestrzeni i byciu razem, a projektami aktywizacyjnymi, czy jakąś taką misją edukacyjną, jest przezroczyście. Empowerment – jest takie słowo, po polsku to jest chyba „upodmiotowienie”, gdzie ludzie się upodmiotowiają.

Wyobrażam to sobie też w taki sposób dlatego, że dobre miasto, to miasto wymieszanych klas, dobrze skomunikowanych ze sobą dzielnic biedniejszych i bogatszych i bardzo ogólnie rozumia-

nej równości. Bo oczywiście –chętnie wyobrażałbym sobie Wrocław 2036, albo nawet 2056 jako miasto bez tych klas. Marzę o tym. Ale może próbujmy na razie być nieco bliżej granicy z rzeczywistością.

To o czym mówisz, wydaje mi się całkiem realne, namacalne i nawet trochę wczorajsze. Wstyd, że musimy o tym w ogóle rozmawiać. Bo przecież nie w 2036 nawet, ani w 2016, ale już w latach 90. bez problemu mogliśmy wymienić miasta, które są użytkowane przez wszystkich na równych zasadach. Te klasy niby wciąż gdzieś są, ale funkcjonują absolutnie obok siebie i przenikają się wzajemnie.

MIASTO RÓWNYCH SZANS

Żeby nie być gołosłownym dam Ci konkretny przykład – znasz przypadek Kopenhagi z lat 70.? Ponad 40 lat temu bardzo neoliberalna polityka spowodowała szybką i niemal absolutną dekonstrukcję miasta; tak w ujęciu komunikacyjnym, jak i społecznym. Ale Duńczycy to rezolutny naród, więc jak się tylko zorientowali, że jest coraz gorzej, to stwierdzili, że nie ma na co czekać i pora wprowadzać zmiany. Najpierw uznali, że skoro teraz wszędzie trzeba dojechać autem i dzieje się źle, to odwrócą tendencję i zamknęli centrum dla samochodów. To się spotkało z ogromnymi protestami handlarzy, jak pewnie się domyślasz. Zawsze to zatrwajające,

że w tak głębokim przeświadczeniu żyją sklepikarze o tym, że to auto robi zakupy, a nie człowiek, który musi je gdzieś zaparkować – a jak przyjdzie piechota to kupi chętniej. Tak czy owak protesty te pokazały przede wszystkim wspomniany przez Ciebie klasizm – więc uznano, że i temu trzeba zaradzić.

Najpierw rozporządzeniem nakazali wszystkim inwestorom budowlanym oddawania 12% mieszkań na cele komunalne. Żeby być konsekwentnym, szybko zareagowali też na „optymalizację” inwestycyjną na rynku wtórnym – ergo, jak komuś się to prawo nie spodobało to stwierdzał, że w takim razie zostanie kamienicznikiem i zamiast nowych obiektów będzie tworzył luksusowe apartamenty z samymi bogaczami. Wtedy miastu też się to nie spodobało – i rozporządzeniem objęli obowiązkiem 12% mieszkań wydawanych na cele komunalne wszystkie inwestycje, również te na rynku wtórnym. I można by się spodziewać, że w końcu na parterze wylądowali biedni, a bogaci dostali osobne wejścia – ale nie! Na jednej klatce schodowej, drzwi w drzwi, mieszka dziś przedsiębiorca, który w garażu podziemnym trzyma dwa mercedesy, z człowiekiem, któremu właśnie zawaliło się życie i ledwo mu starcza na chleb. I nawet wielkości tych mieszkań specjalnie się nie różnią. Dlatego że Duńczycy uwierzyli, że jeżeli będą mieszkać drzwi w drzwi, to bogatszy będzie na co dzień dostrzegał, że biedny to człowiek „ulepiony” z tej samej materii. W takich samych sytuacjach się poci i podobne rze-

czy lubi jeść. Po prostu trochę mu się nie udało. Natomiast biedniejszy patrząc na bogatego będzie myślał: „kurczę, muszę się podnieść, bo też kiedyś chciałbym mieć te dwa mercedesy i plazmę na całą ścianę”.

Wydaje mi się, że w Danii to są z jednej strony systemowe rozwiązania, z drugiej strony kulturowe, ale też – może przede wszystkim – taki sparing. Pewne ciśnienie, napięcia społeczne. Że trzeba się zmieniać, poprawiać, być jak najlepszym – i to musi być realizowane z góry.

Ale jeśli w Polsce będziesz chciał podnosić takie postulaty, to po pierwsze stwierdzą, że nie jesteś stosownie kompetentny, żeby się na takie tematy wypowiadać; a po drugie, już tak bardziej sympatycznie, powiedzą „nie nie, to się musi zadziać samo. Nie można tak na ludzi naciskać, zmuszać ich. To nie komuna”. I to jest cholerna pułapka, bo jak mamy być całkiem szczerzy, to obaj naliczymy się setek tysięcy przypadków bezmyślnych regulacji, które tylko i wyłącznie utrudniają życie. Przykład Duński opiera się nie tylko na ciśnieniu z dołu i zmianach z góry, ale też na swoistej opiece – takim głębokim przeświadczeniu, że to jest systemowe i wprowadzono to w ich interesie. U nas ludzie z góry zakładają, że władza jest przeciwko nim – nawet jeśli sami ją wybrali.

Ale dobrze że poruszyłeś ten wątek, bo sam chciałem go poruszyć. Bo widzisz, ja z jednej strony jestem bardzo propartytaryjnym demokratą –

z drugiej, uważam że czasami terapia szokowa jest niezbędna. Przy okazji przyznam się do hipokryzji: sampaowtarażatem jak mantra, że najpierw musimy stworzyć alternatywy komunikacyjne w mieście (by tworzyć możliwości, nie ograniczenia), a dopiero potem zamykać ulice. Wiesz kiedy przestatem? Paradoksalnie w momencie, kiedy zacząłem na co dzień przemieszczać się samochodem po mieście. Bo mi ta empatia i próba zrozumienia każdej strony minęła, jak ręką odjął. To jest jakaś totalna bzdura.

Empatia faktycznie mija z wiekiem.

Nie, nie trzeba czekać na cud i kolejne 20 lat na dobrą komunikację zbiorową, zanim się zacznie ograniczać ruch samochodów. Można równolegle wprowadzać zmiany. I nie piszę tego jako urbanista, czy aktywista, tylko mieszkaniac. Ja pracuje na Przedmieściu Oławskim – więc codziennie jestem w godzinach szczytu albo jestem na Traugutta, albo obok. I wiesz co? Bardzo się cieszę, że te dwa pasy ruchu wyłączone. Bo żeby komunikacja miejska mogła w tym miejscu być bardziej efektywna, to najpierw trzeba było te dwa pasy ruchu wyłączyć.

I po co ten mój wywód? Bo się zastanawiam i pytam Ciebie poniekąd – czy takie odgórne decyzje (które uderzają też, choćby ideologicznie, w ludzi z ruchu DIY), są lepsze, czy może we Wrocławiu wszystko powinno iść własnym torem i ludzie powinni naciskać

na zmiany? Najpierw bardzo ich chcieć i krzyczeć o nie. Pytam Cię o to, dlatego że władza, która przez całe lata pindrzyła się do klasy średniej, dzisiaj już rozumie, że zmiany wprowadzać trzeba. I oni chcą się czegoś nauczyć – ale chyba nie do końca wiedzą jak? Miejmy w sobie Hubert tę empatię, żeby zrozumieć, że to dla nich trudne i że przypomina uderzenie rozpędzonym samochodem o mur własnych poglądów – który samemu się budowało przez wiele lat. Nie planując przecież, że się będzie o niego rozbijać.

Ok, ale myślisz, że dlaczego ta władza chce się tego nauczyć?

Bo wie, że taki kapitał polityczny jej się przyda. Oczywiście – to jest naturalne i nie zamierzam mieć pretensji o koniunkturalizm. Uznaje to raczej za normalne, polityka tak działa. Wiesz, oczekiwanie od radnego czy prezydenta, który ma za zadanie przekonać do siebie ludzi, żeby go ponownie wybrali – że ma robić dobrze bo mu tak serduszko każe, to lekka aberracja. Sami sobie stworzyliśmy taki system, w którym oni są na swój sposób zmuszeni wchodzić nam w tyłek aż po gardło. Bo jak nie – to straci władzę. I choćby najlepsze miał pomysły i intencje, nic z tego nie wyjdzie. Więc z ich perspektywy, po co zaczynać?

Ja ich z biegiem czasu zaczynam rozumieć. Bo to nie jest w końcu tak, że oni tylko dla siebie to robią. Przynajmniej nie w trakcie drugiej, trzeciej kadencji.

Zaczynam wierzyć – albo chce wierzyć – że oni chcą coś zmienić. Bo gdyby chodziło tylko o to, że go potem nie wybierzesz. Myślisz, że to jest problem radnych? Nie, to jest nasz problem. Oni sobie świetnie poradzą – nawet po przegranych wyborach dostaną pracę za dużo lepszą kasę w sektorze prywatnym, bo wartością dla drugiego sektora będzie ich lista kontaktu. I nie będą już musieli żadnemu wyborcy się umizgiwać. To my zostaniemy wkurwieni, że nie załatwili tego, co zaczęli, tylko zmarnowali nasz – wyborców i mieszkańców – czas.

Ja bym się jednak nie chciał powstrzymać od marzeń i wyobrażenia sobie „rzeczy nie z tej ziemi” – albo po prostu rzeczy, które zaistniały w znanym nam świecie bardzo krótko. Również w wymiarze politycznym – dobre koncepcje, z reguły oparte na demokracji właśnie, pojawiały się i ktoś próbował je ustanowić. Fakt, że z tego, czy innego powodu poniósł porażkę jest drugorzędny, wobec samej próby. Jakkolwiek to utopijne, wciąż myślę, że warto próbować.

To jest w ogóle smutne, nie uważasz? Rozmawiamy o mieście przyszłości i koniec końców operujemy wokół ograniczeń, jakich doświadczamy teraz. Zostawmy to. Zadałem pytanie, dlaczego Twoim zdaniem władza chce się nauczyć jak rozmawiać z ludźmi i odpowiadać na ich potrzeby, bo moim zdaniem władza w Polsce zachowuje się w sposób prowincjonalny. Z jednej strony chce pewnych zmian – choćby

dlatego, że takie zmiany wydarzyły się w „centrum” znanego im świata i, jak sam dostrzegłeś, widzą w tym kapitał polityczny, nie tylko wyborczy po prostu, ale też wizerunkowy. Wiesz, taki prestiż modernizatora kraju itd. Jednocześnie jednak mam wrażenie, że historycznie Polska jest krajem, do którego wszystkie zmiany bardziej przeciekają z innych miejsc, niż przychodzą kiedy są oczekiwane i właściwe.

Myślisz, że to jest problem radnych?

Nie, to jest nasz problem. Oni sobie świetnie poradzą – nawet po przegranych wyborach dostaną pracę za dużo lepszą kasę w sektorze prywatnym, bo wartością dla drugiego sektora będzie ich lista kontaktu. I nie będą już musieli żadnemu wyborcy się umizgiwać.

Tak. To jest jakiś odwieczny problem naszego kraju, albo i całej środkowej Europy, że wszystko odbywa się u nas na zasadzie pośrednictwa, zassania. Nic własnego.

Zgoda, ale mi chodzi też o to, że nie ma świadomości ciężaru tych zmian, choćby tych kosztów, które zostały poniesione przy pojawianiu się jakichś nowych idei. W Polsce, kiedy mówimy o 8-godzin-

nym dniu pracy, albo zakazie pracy dzieci, to wydaje nam się, że to po prostu się stało, od tak, na pstryknięcie palca. Że to był jakiś prezent z góry, który ludzie dostali. A wszystkie te przemiany to wynik napięć, sparringów i walk. Ważnych dla rozwoju cywilizacji konfliktów.

To jest wizja neoliberalnego miasta, które powstało w ekonomicznym ujęciu równoległe ze wszystkimi „miejskimi” koncepcjami postmodernistycznego świata. Ta architektura jest dla klasy średniej, urbanistyka jest dla klasy średniej. Transport też ostatecznie jest dla klasy średniej, bo o bezpłatnej komunikacji zbiorowej wstydzimy się choćby wspomnieć.

JAKIE MIASTO?

Ja się zastanawiam nad czymś bardziej ogólnym. Jakoś staram się uporządkować, schronologizować swoje myśli – i zadaje sobie pytanie, które i Tobie chciałbym zadać. Bo wiesz, jak bardzo utopijnych ram nie nadamy naszej wizji miasta przyszłości, najpierw musimy zastanowić się nad punktami zaczepienia, fundamentami niejako, które tworzą miasta współczesne.

A więc właśnie na miasta współczesne patrząc, szczególnie na Wrocław – czy to jest tak, że wszystkie miasta muszą realizować wizję aspiracji życia na poziomie klasy średniej? Czy miasto, jako struktura funkcjonalna, musi być zawsze zaprojektowana na potrzeby tej kasty społecznej?

Cóż. To jest wizja neoliberalnego miasta, które powstało w ekonomicznym ujęciu równoległe ze wszystkimi „miejskimi” koncepcjami postmodernistycznego świata. Ta architektura jest dla klasy średniej, urbanistyka jest dla klasy średniej. Transport też ostatecznie jest dla klasy średniej, bo o bezpłatnej komunikacji zbiorowej wstydzimy się choćby wspomnieć. Wszystko jest postmodernistyczne – co z resztą zawsze mnie na swój sposób bawi. Dokładniej to, że ten przestrzenny czynnik zawsze jest bardzo opóźniony. Musi mieć poparcie polityczne, żeby na realizację takiego sposobu myślenia były pieniądze – a wizja polityczna też nie bierze się z niczego, tylko z głęboko wcześniej przeoranych wizji filozoficznych. Więc to neoliberalne miasto, które już w pytaniu pejoratywizujesz, urodziło się w głowach mądrzejszych i bardziej wpływowych od nas ludzi; pewnie przy znacznie gorszej kawie, gdzieś w latach 60. ubiegłego stulecia.

Ale wiesz, to jest mimo wszystko miasto równości. W tym sensie, że idea tego postmodernistycznego konceptu polega na tym, żeby wszyscy byli mniej więcej równi – ale też żeby wszyscy

sięgali samodzielnie do poziomu tej „równości”, ustawionej rzeczywiście gdzieś na poziomie klasy średniej. Jednocześnie przyjęto, że jeśli ktoś samodzielnie nie sięga z jakiegoś powodu do tego pułapu – to jest winny sam sobie. Nie dlatego, że może nie stworzono mu do tego warunków; że urodził się w nieodpowiednim miejscu, czy w nieodpowiedniej rodzinie. Z nie wystarczającym kapitałem ekonomicznym i kulturowym. To jest więc nie tylko miasto równości, ale nawet świat równości. Wszyscy równo dostajemy w nim po tyłku. Szkoda tylko, że tak mało ludzi rozumie, że mimo wszystko ma powody by być wdzięcznym. Chociażby do resztek tego socjalnego systemu, który pozwala mu być studentem, potem specjalistą, a potencjalnie – istotnym decyzyjnie aktorem w mieście.

Nawet nie sentymentalizując, Ty po prostu zdajesz sobie sprawę z własnej pozycji. I właśnie stąd było moje pytanie – czy architekci tego miasta przyszłości, Ci różni aktorzy w tej całej grze, powinni też zdawać sobie sprawę z własnej pozycji? Przypomnę ci te konflikty pomiędzy magistratem a aktywistami i tę próbę symetryzowania pozycji. Urzędnicy – którzy siłą rzeczy muszą podpisywać się pod tą ideą neoliberalnego miasta równości, mówią „my też się staramy”. I wiesz co? Ja im wierzę, to pewnie jest prawda, bo wielu z nich się stara. Pracują w obliczu olbrzymich ograniczeń – strukturalnych, prawnych, czy czysto osobowych, mając nad sobą

nie zawsze fajnego przełożonego.

Ale mam też wrażenie, że nie dostrzegają pewnej kwestii, która sprawia, że dla aktywistów miejskich ich tłumaczenia brzmią jak chwytły retoryczne. Jak już wspomniałem – symetryzują. Mówią „jesteśmy na tej samej pozycji”. Nie, nie jesteśmy na tej samej pozycji. Ten hejt, czy podejrzliwość kierowane ze strony aktywistów, to jest wynik właśnie różnicy pozycji. I moim zdaniem bardzo dobrze, że tak jest! To znaczy bardzo dobrze, że jest ta rezerwa, Musimy w końcu zdać sobie sprawę, że tworząc koncepcję miasta przyszłości, nie wolno nam pomijać jak w tym mieście będzie przebiegać komunikacja z aktorami miejskiego życia.

Ok, rozwijając ten wątek możemy pójść o krok dalej. Ja mam w sobie pewną pretensję – jeśli ktoś stwierdza, że jesteśmy na równej pozycji, to dlaczego nie próbuje w ramach tej równości budować kompromisów, choćby komunikacyjnych właśnie? Dlaczego muszę się upraszać, maltretować wręcz, przedstawiciela miasta, żeby przyszedł na spotkanie w neutralnym dla wszystkich środowisku, choćby siedzibie NGOsa, po godzinie 18, kiedy dla każdego jest to możliwe. Argumenty takiego urzędnika nie są równościowe, tylko przemocowe – ja już jestem po pracy, ja mam życie rodzinne. Mogę się z wami spotkać w środę u mnie w gabinecie między 13:45, a 14:15. Ale potwierdzę to oficjalnie i ogłosimy we wtorek, ok. 15:15.

Jako urzędnik mogę powiedzieć, że to nie jest równość, tylko stawianie się nad kimś. Argument „jestem po pracy” już jasno wyznacza, że dla niego Twój problem kończy się za drzwiami gabinetu i nie interesuje go ani minutę po 15:45. I właśnie dlatego, że sam tak pracuje jestem w stanie zrozumieć argument „mam życie po pracy”, ale nie godzę się z tym, by taką postawę nazywać równością. Mówiąc coś takiego stawiasz się na pozycji władczej wobec innych – i ok, niech tak będzie. Ale skoro tak chcesz, to znajdź kogoś, kto będzie umiał prowadzić ten dialog za Ciebie i oddaj mu prawo decydowania w Twoim imieniu. Bo jeśli tego nie zrobisz, to już nie jest tylko kwestia władzy, ale też lekceważenia tych ludzi, którzy przychodzą do Ciebie z realnym problemem. Czymś, co jest dla nich trudne, albo (jak w przypadku aktywisty) po prostu ważne. To często jego największa pasja.

Często to nie jest jego praca.

Mam wrażenie, że z reguły to nie jest jego praca. Większość aktywistów, których znam, którzy są zaangażowani i skuteczni, to są ludzie którzy mają swój zawód, często nie związany z miastem w ogóle – i muszą też te minimum osiem godzin przepracować.

Dla wielu aktywistów, taki dystans jest potrzebny i nie chcieliby łączyć aktywności miejskiej z pracą. Z drugiej strony są i tacy, którzy sobie nie wyobrażają tych kwestii nie łączyć! To

w niezwykle szeroki sposób pokazuje spectrum charakterów i udowadnia, że Ci ludzie absolutnie nie są równi z urzędnikami. Kiedy urzędnik mówi do mnie: „ja już jestem po pracy”, Kuba Nowotarski na propozycję projektu dla biznesu odpowiada mi: „Akcja Miasto to działalność pro bono. Pracujemy tam w swoim wolnym czasie i nie robimy projektów za pieniądze”. Widzę pewną różnicę. Nawet jeśli trafiają się urzędnicy bardziej przystępni.

Ja widzę raczej problem w tych pretensjach, że „ja się staram coś zrobić jako urzędnik, a wy mnie tylko ciągle krytykujecie”. To tak jakby zapominali o tym, że sami sobie wybrali taką pozycję. Że ta otaczająca ich krytyka, jest niejako wpisana w charakter podejmowanej pracy. Że muszą akceptować fakt, że będą krytykowani za to, co robią źle i nikt im nie będzie piał peanów za małe sukcesy – bo te sukcesy to jest ich obowiązek. Zmierzam do tego, że wyobrazając sobie miasto przyszłości czuje się w obowiązku myśleć też o mechanice konfliktów, jakie będą w nim zachodzić. A będą!

Ty mówisz o tym środowisku, które w jakiś sposób jest Ci bliskie, a Ty jesteś bliski im. Aktywiści, magistrat, urzędnicy, II sektor. To są ciągle eksperci – tak dla Ciebie, jak i dla siebie nawzajem. A dla miasta taka sytuacja jest po prostu wygodna – Ci wymieniani przez Ciebie aktorzy to wszystko jest takie merytokratyczne grono. Kiedy urząd mówi o partnerstwie, ma na myśli śro-



dowiska takie jak TUMW i w pewnym stopniu takie partnerstwo realizuje. Ale co się dzieje, kiedy do Miasta przychodzi ktoś, kto czegoś chce, i ma do tego prawo, jego potrzeba ma ręce i nogi; ale on nie jest merytoryczny w tej kwestii i nie wie jak zorganizować rozwiązanie problemu.

Wiesz, chodzi o to, że ten człowiek nie jest w stanie przeprowadzić komunikacji. Nie dlatego, że nie chce, albo nie jest gotowy na konfrontację, tylko miasto przyjmuje defensywną politykę rozwiązywania sporów, z pominięciem konfliktu. Czy sądzisz, że ten merytoryczny dyskurs, który się właśnie w mieście tworzy – z czego się zresztą cieszę, bo jednak to już jest „jakiś” dyskurs, jakby nie patrzeć – ma charakter naprawdę partycypacyjny? Ja myślę że to raczej gra na zmęczenie przeciwnika. Moim zdaniem miasto, jakie nam się proponuje właśnie teraz, sposób w jaki się je organizuje, to są właśnie miasta dla klasy średniej. Miasta merytokratyczne, w którym o partycypacji rozmawiają tylko strony świetnie uposażone, tak naprawdę specjaliści w jakichś dziedzinach. A ja bym bardzo chciał uniknąć w mieście przyszłości dalszych bezmyślnych starań, o miasto tworzone z aspiracji.

LABORATORIUM PARTYCYPACJI

Nie chce miasta merytokratycznego. Nie chce miasta, w którym żeby skrytykować urzędnika zmusza się mnie,

aby „odniósł się do polityki całego urzędu partycypacji”. Czyli: bądź partnerem, specjalistą, poświęć swój czas, żeby wejść głęboko w pewną krytykę. To jest zwykły chwyt retoryczny, który ma odebrać mi prawo do bycia po prostu mieszkańcem i bycia po prostu rozczarowanym. A prawda jest taka, że kiedy ten urzędnik popełnia błąd w komunikacji, jak to bywało w przypadku WS7, to powinien go wziąć na klatę, odnieść się do konkretnego przypadku, a nie mówić „ale czekaj, zobacz ile innych fajnych rzeczy zrobiliśmy.” Nikt się nie obraża, że ktoś popełnia błąd, bo mamy jako ludzie do błędów prawo – ale taka obronna postawa jest już na maksa słaba.

Nie jesteśmy jego przełożonymi, żeby go z punkcików rozliczać, co mu się udało a co nie. Zasady są tu przecież nieubłagane: urzędnicy są urzędnikami, politycy są politykami, a my – jesteśmy ludźmi, którzy często tylko tymczasowo zajmują się polityką miejską. I mamy do tego prawo, co nie oznacza, że musimy się nagle angażować w 100% i w każdym aspekcie, bo – używając ich argumentów – nie mamy na to czasu! Mamy jeszcze życie, rodziny, wiesz...

Mam często wrażenie, że nie rozumie się idei partycypacji społecznej. Bo ona w teorii polega na tym, że ktoś może nagle wskoczyć – jakby wysiadł przystanek wcześniej – i zająć się czymś, co go po prostu wkurwia. Ten wpływ na miasto, którego się tu domagamy, nie oznacza, że możemy gminę ograniczać i regulować. Partycypacja polega na

tym, że siadamy do stołu, mamy bardzo różne podejścia, ale obie strony chcą rozmawiać. Choćby i w konflikcie – bo one mogą, a nawet powinny, traktować się z rezerwą; mogą się nawet nie lubić. Ale w tym procesie chcą razem sięść i się czegoś od siebie nawzajem dowiedzieć i nauczyć.

Przypadek kamienicy na Wyspie Słodowej wydaje się być w tym kontekście faktycznie niezwykle ciekawy. Ja rzeczywiście mam nieco specyficzną perspektywę – ale przez to jestem też chyba bardziej obiektywny (jeśli w ogóle możemy mówić o tak pustym pojęciu). Uważam w każdym razie, że konflikt, który się na szczęście wywiązał, pokazał boleszki komunikacyjne i to bardzo dwukierunkowo. Dwukierunkowo, dlatego że również po stronie aktywistów były błędy. Mówię to też ponieważ, jako aktor tej dyskusji.

Z mojej perspektywy, jak dotąd, w całym procesie zabrakło momentu, w którym wszystkie strony usiądą przy stole i faktycznie rozmawiają jak równy z równym. To by dało może faktycznie jakieś owoce. Póki co entropia tej energii, która się ostatnio wytworzyła jest już tak silna, że ja się przestałem tym wszystkim zajmować. Wyłączyłem się – do czasu, aż to w końcu zaczniesz znów stawać na nogi. Póki co jest tak, że miasto przyjmuje pozycję „pogadajmy jak równi z równymi”, ale kiedy przychodzi do spotkania, to pozycjonuje się w zupełnie inny sposób. Z tej potencjalnej równości rodzą się nagle „właściciele”

(choć tak naprawdę to przecież my jako mieszkańcy jesteście nimi bardziej, niż oni jako zarządcy nieruchomości) i wy „interesariusze”. Skoro jako „interesariusze” chcecie zostać użytkownikami kamienicy – to proszę bardzo, stajecie się „inwestorami” i musicie nam przedłożyć super profesjonalny program, żebyśmy mogli uwierzyć wam, że to jest dobre rozwiązanie.

I dla mnie w tym momencie problem jest już tak palący, że należy się zatrzymać i powiedzieć „nie ma mowy”. Wystarczająco profesjonalne wizje pojawiły się w trakcie konsultacji. Miasto przyznało to, zapraszając do rozmowy kilka najlepszych grup. A potem zaczęło stawiać warunki – że się mamy wszyscy dogadać, że będzie konkurs, nie będzie konkursu, a jednak będzie, a w ogóle to musicie go wygrać na równych zasadach z NGO-sami z lat 90., które przez 20 lat wypraty już trzy miliony, więc możemy im zaufać – mają potencjał sprawczy!

Moim zdaniem Miasto nie powinno przyjmować tej metodologii, że strona społeczna ma jakiś obowiązek w przeciągu dwóch miesięcy wyspecjalizować się w zarządzaniu obiektami kultury, złożyć genialną ofertę i zrobić wszystko za magistrat. Oczekiwanie społeczne było jasne i wyglądało mniej więcej tak: „pokazaliście, że wam na tej kamienicy zależy. Rozumiemy to. Znajdziemy teraz jakieś rozwiązanie – ale najpierw nam opowiedzcie, jak to sobie to wyobrażacie, jak mamy to wszystko zapisać, jak przeprowadzić ten proces.”

Albo idąc dalej, jak wy sobie to wyobrażacie i jak my to sobie wyobrażamy - bo partycypacja polega na tym, że jest dwukierunkowa.

To ironiczne, bo od początku wiadomo było, że w przypadku WS7 istnieje swoista waga, na której po jednej stronie są aktywiści, społecznicy i nieelitarni eksperci, a na drugiej Miasto, II sektor i eksperci, ale z lat 80. I cały czas rozwiązanie było tylko jedno – by te równowagę utrzymać. Ale ja tej wagi jeszcze równo utrzymanej nie widziałem, cały czas przechyla się na jedną stronę. I niektórzy jakby nie chcieli widzieć, że tylko na tym tracą.

CZAS NA WOJNĘ

Ja mam takie wrażenie, że oni tak bardzo nie rozumieją na czym polega wspólnotowość, że nie potrafią też pojąć takiego dość prostego faktu, że zyski z partycypacji bez pełnego procesu, nie są w stanie się wytworzyć. To nie jest tak, że oni nie chcą tworzyć przestrzeni społecznych – tylko woleliby, żeby to się jakoś tak zadziało samo, bez ich udziału. A przy okazji też bez pieniędzy, wtedy już w ogóle rewelacja. Mam dobry przykład, wróćmy na chwilę na zachód: zastanówmy się ile jest przestrzeni wytworzonych przez współpracę, partycypację, lub totalną oddolność, które budzą teraz podziw naszych władz? Oczywiście, obiektów dziś już

często utowarowionych – co wpływa na odbiór władz neoliberalnych miast w jakich żyjemy – ale narodzonych w sytuacjach walki, zawłaszczenia, wyrywania sobie harvey'owskiego prawa do miasta. Często ad hoc, przez oddolnie skumulowaną siłę społeczną. Znasz przykład Kreuzbergu? Podaję go oczywiście w kontekście „kooperatyw” stworzonych na osiedlu Nowe Żerniki.

Kooperatywy to trochę za dużo powiedziane.

No pewnie, że za dużo. Bo niby jak miałyby powstać kooperatywy we Wrocławiu, kiedy te pierwotne, na Kreuzbergu, powstawały w wyniku zawłaszczenia - paręset osób zajęto ileś tam kamienic. Władza musiała zareagować, bo problem był zbyt duży, by można go było zbyć jakimiś PRowymi żonglerkami. Dodatkowo, nie dało się spacyfikować ruchu tej skali, bo nie było na to środków. Kreuzbergu nie był dzielnicą w zainteresowaniu kapitału, więc miasto nie miało ani partnera, ani wsparcia finansowego. I zaczął się dialog – na zasadzie siły. „My zajęliśmy, władza musi jakoś zacząć z nami rozmawiać.” Proces kształtował te kooperatywy przez lata i dziś są to świetne miejsca, pełne życia społecznego i wspólnotowości. Ale to się nie zadziało na pstryknięcie palca. Za to mam takie wrażenie, że we Wrocławiu właśnie ktoś wpadł na pomysł, żeby przeschzępić tylko skutek, bez idei.

Tak, jakby zebrać crème z cappuccino i twierdzić, że to gotowa kawa. A przecież

ona bez tej solidnej podstawy – w tym wypadku społecznej – przestaje mieć wartość.

Nie ma wartości, bo bez „kawy” wcale nie istnieje. Ja byłem żywo zainteresowany koncepcją wrocławskich kooperatyw. Więc przyszedłem na spotkanie i zadałem jedno, dość podstawowe, pytanie – czy przygotowano we współpracy z bankami kredyty społeczne? W tym sensie, czy są kredyty grupowe? Bo kooperatywa, jeśli chcielibyśmy ją „zainstalować” tutaj i liczyć na to że zadziała, to musi zachować przynajmniej pewne mechanizmy prawne. Skoro już nie ma procesów oddolnych, tylko znów myślimy o klasie średniej, która chciałaby ze sobą mieszkać i chciałaby to zrobić odpowiednio legalnie, to czego potrzebuje? Kredytu grupowego, żeby założyć wspólnotę mieszkaniową o charakterze kooperatywnym. Żeby wziąć kredyt na cały budynek, nie na jedno nazwisko – tylko całą grupę. Ale oczywiście nie, tego nie przewidziano. To nie tak, że niemiecki prawodawca przewidział ten problem i zapisał w kodeksie cywilnym. W Niemczech też nie ma takiego zapisu w czystej formie – ale jest już szereg procedur organizacji finansowania, pod funkcję syndykatu mieszkaniowego. Organizacja, która wspiera ludzi w takim budowaniu, zrealizowała już w ten sposób ponad sto obiektów – tak zwanych house projektów. Ich zadanie skupia się właśnie na kwestiach organizacyjnych: pomagają brać kredyty, porządkować zapisy no-

tarialne, itp. Więc tu nie chodzi o to, że taka kooperatywa musi być wyszarpana przez zawłaszczenie – chociaż bez wątplenia to właśnie konflikt był wcześniej tym fundamentem – ale żeby społecznie mogła Kreuzbergu choć trochę przypominać, zachowane muszą być pewne zasady i gwarancje. Dopiero wtedy możemy mówić o jakiejś spółdzielczości.

U nas to trochę jakby powrót do przeszłości. Spółdzielnie były, polski ruch spółdzielczy przed wojną był nawet całkiem znany. Ale zostały prawie całkowicie wypalone pod koniec lat 90.

Kreuzbergu nie był dzielnicą w zainteresowaniu kapitału, więc miasto nie miało ani partnera, ani wsparcia finansowego. I zaczął się dialog – na zasadzie siły. „My zajęliśmy, władza musi jakoś zacząć z nami rozmawiać.” Proces kształtował te kooperatywy przez lata i dziś są to świetne miejsca, pełne życia społecznego i wspólnotowości. Ale to się nie zadziało na pstryknięcie palca.

Ironia losu polega na tym, że teraz w Berlinie dochodzi do prywatyzacji kooperatyw. Jakaś spółdzielnia mieszkaniowa eksmituje teraz lokatorów i wchodzi w budynek. To nie jest tak, że to się dzieje bez przyczyny i bardzo

dobrze, że ktoś się chce kooperatywami zajmować. Ale trzeba też zdawać sobie sprawę z faktu, że przy okazji pojawiają się konkretne ofiary tego procesu.

Mam wrażenie, że podejście władzy w różnych miastach ma to do siebie, że jest zbyt powierzchowne i nie chce widzieć wspomnianej kawy pod tą pianą. To, co oni często nazywają modernizacją, jest w gruncie rzeczy prowincjonalne i prowadzi do obciążenia konsekwencjami społeczeństwa. Oni chcą sadzić drzewa bez korzeni – a drzewa to tylko i wyłącznie korzenie. Reszta jest produktem wtórnym. Jeśli więc mówimy o mieście przyszłości – a przy tym o komunikacji i partycypacji, to do tego dodałbym jeszcze, że trzeba zaakceptować konflikt społeczny. Pogodzić się z tym, że on jest i że nie można go wyeliminować, tylko trzeba nauczyć się nim zarządzać i z niego korzystać.

Powiem Ci coś ciekawego - nie wiem czy o tym wiesz, ale jeszcze na początku XX wieku istniała w prawie dyplomatycznym instytucja wojny i wytyczne, co do sposobów prowadzenia takich sporów. Jeśli była natomiast prowadzona niezgodnie z wytycznymi, to stosowne instytucje miały prawo oczekiwać wyjaśnień od zwaśnionych państw. Podkreślę to – od państw, które były w trakcie wojny! Konflikty zbrojne. Mieszkańcy tych państw strzelali do siebie wzajemnie. Naturalnym jest jakieś absurdalne wyobrażenie postaci, który wchodzi w strefę ognia wyciąga karteczkę i deklamuje „halo, halo. Na

podstawie decyzji XYZ zaatakowany musi przeprosić atakującego za ABC. Zaatakowany może zabijać najemników atakującego, jednak za pomocą FGH, nie ABC.”I wiesz co? Z jednej strony to strasznie brzmi, a z drugiej czasami się zastanawiam, czy to nie jest coś, czego brakuje dzisiaj w prawie międzynarodowym. Sztuka prowadzenia sporów.

Przyjęliśmy tę optykę, że żyć będziemy bez żadnych wojen (i to jest piękna optyka), ale nie jestem przekonany, na ile ta optyka jest po prostu realna. To się nie dzieje w ten sposób – wojny trwają nieustannie od zarania dziejów. Ile czasu trwał absolutny pokój w dziejach naszego człowieczeństwa? W ogóle trwał kiedykolwiek, chociaż przez chwilę? Bo w najlepszym wypadku, w przypiływie pozornej szczerości, ktoś przyzna, że ten problem wojen nas wraca.

Nie wraca, tylko cały czas krąży. Choćby konflikt klasowy, który jest przecież immanentny. Ja uważam, że to był ogromny błąd po '89, że w Polsce zdecydowano się zaprzeczać podziałom klasowym. Środowiska inteligenckie, w tym Gazeta Wyborcza, uznały, że udawanie, że on nie istnieje sprawi, że naprawdę stanie się nieistotny. To jest zamiatanie problemu pod dywan. My teraz doświadczamy konsekwencje tego ciągłego zaprzeczania konfliktom, które zrodzić mogą większe – i naprawdę niebezpieczne – konflikty. Bo idąc tym tropem, wracających jak bumerang w naszej rozmowie, aspiracji do klasy

średniej, niejako zaprzeczano istnieniu mniejszości, albo bagatelizowano ich znaczenie. Potrzeby, oczekiwania.

Oni muszą przez to ciągle, nieprzerwanie, negocjować warunki swojego funkcjonowania. To nie ma znaczenia, czy będziemy mówić o tym w kontekście bezdomnych, anarchistów, czy pseudokibiców. Oni wszyscy są i byli przez lata wykluczeni. Więc ja się zastanawiam, co zrobić aby w mieście przyszłości nie zmiatano problemów pod dywan, tylko konfrontowano się z nimi – właśnie za pomocą zdrowego konfliktu. Trzeba go zaakceptować, żeby mógł przyjąć cywilizowane ramy.

W moim odczuciu ten konflikt jest absolutnie niezbędny, żeby mówić o mądrym mieście. Ale jak sam zauważyłeś – póki funkcjonujemy w mieście stworzonym technokratycznie, racjonalny konflikt nie jest możliwy. Ta merytokracja ma wykluczać konflikty. I przez to operujemy na bazie potężnej utopii.

KONFLIKT JAKO NARZĘDZIE DEMOKRACJI

Nie wiem gdzie i jak się wychowywałeś – ja zawsze o sobie mówię, że z punktu widzenia statystyki jestem absolutnie rasowym przykładem polityki „złotego środka” w Polsce. Urodziłem się w mieście post wojewódzkim, powiatowym. Mieszkało tam wtedy niecałe 100 tysięcy mieszkańców, dzisiaj jest ich trochę mniej niż 80-tysięcy. Wychowałem się

w środowisku rasowej klasy średniej. Rodzice za wszelką cenę chcieli wpoić mi, że jedyne rozwiązanie, by żyć na poziomie (czyli spełniać wspomniane przez Ciebie aspiracje), to skończyć dobre studia. Inżynierskie rzecz jasna, bo to dobrze brzmi. Daje pewny fach.

I myślisz, że w takim niespełna stu-tysięcznym mieście – w którym nie sposób zdobyć wysokiej jakości wiedzy, bo środowisko naukowe jest absolutnie żadne i nawet autobus jeździ co pół godziny z obsuwami – jest miejsce na prowadzenie dialogu opartego o cywilizowany konflikt społeczny? Wyjście z ram merytokracji, które zbudowało całą polityczną i administracyjną narrację? Bez szans. Tam wyjdzie pan prezydent, z panem radnym, a w mniejszych ośrodkach administracyjnych pan burmistrz, albo sołtys – i powie jak powinno być. Nikt nie podejmie walki. Z prostej przyczyny – zadbano o to, by te miejsca były esencją aspiracji, o których tak pejoratywnie mówisz. Całe nastoletnie lata myślisz tylko o tym, jak się stamtąd wyrwać. To jest jakaś forma przemocy – Marks powiedziałby nawet, że klasowej. I ja bym się z tym zgodził. Klasizm dotyczy nie tylko uposażenia i kapitału kulturowego, ale też geograficznej lokalizacji.

Więc rozwiązanie jest oczywiste – musimy zerwać z projektowaniem miast w oparciu o aspiracje. Bo w tym wszystkim żadnej równości. Skoro mówisz Marksem, to ok: powiedziałeś też kiedyś, że marksizm jest idealistyczny,

bo zakłada dążenie do idyllicznej równości, której nie sposób osiągnąć. Ale też zakłada, że żeby cokolwiek istniało, potrzebne są zasoby – musi to zostać sfinansowane. Więc, czy w tym wypadku chodzi tylko o kapitał ekonomiczny, który mógłby te miasta zmienić.

Myślisz, że w takim niespełna stutysięcznym mieście - w którym nie sposób zdobyć wysokiej jakości wiedzy, bo środowisko naukowe jest absolutnie żadne i nawet autobus jeździ co pół godziny z obsuwami – jest miejsce na prowadzenie dialogu opartego o cywilizowany konflikt społeczny?

Ja myślę, że to już dzisiaj nie wystarczy. Kiedy rozmawiam z mieszkańcami takich miast to odnoszę wrażenie, że oni ciągle żyją tym Balcerowiczem. Albo pretensją do niego i reform, co zrozumieć dość łatwo – albo przeciwnie, fascynacją. Ja za to myślę, że on jest swoją własną ofiarą. Możemy go teraz mocno zrugać i napisać potem akapit o tym, że jest skończonym idiotą. I to będzie na swój sposób usankcjonowane, mamy do tego prawo, bo on sobie na takie oceny zasłużył. Ale też paradoksalnie - i to jest na swój sposób przerażające - z jego technokratycznej perspektywy, on chciał zrobić coś dobrego i poprawnego. Przecież nie sposób mu nie zarzucić, że szczerze wierzy w to co mówi!

A to, że w swoim bucoście nie słuchał mądrzejszych i rozsądniejszych od siebie, tylko obudował się grupką dzieciaków z SGHu, którzy byli w jakimś sensie jego wyznawcami? No a kto nie chciałby czuć się tak wyjątkowo!

Ostatecznie, jakkolwiek ironicznie to nie brzmi – on chciał dobrze. A ludzie, w tych powiatowych miastach dzielą się na tych, którzy ku jego niezrozumieniu wytykają go palcami – i na tych, którzy wierzą w jego intencje i słuszność, razem z nim nie pojmując, dlaczego kogokolwiek zaskakuje na forach ekonomicznych, że mówi o zaletach wolnego rynku? Ani on, ani oni nie rozumieją, że to co mówi, to zwykłe głupoty - nieaktualne już wtedy, kiedy je implikował. Więc niby jak mieliby teraz wyjść poza granice tej jego merytokracji i zacząć pojmować ideę konfliktu?

Ale to jest typowy przykład autokraty czy despoty. Mi nie jest go ani trochę szkoda, że on czegoś nie rozumie i że chciał dobrze. Jakie to ma znaczenie? Bolszewicy też „chcieli dobrze”, kiedy zakładali projekt nowego człowieka – tylko w takim razie dlaczego instalowali go jako elitarna partia zawodowych rewolucjonistów? Ja wiem, że dla wielu osób mówienie o Bolszewikach i Balcerowiczu w jednym kontekście może być niepojęte, ale tym, co łączy każdą tego typu postawę, to brak właśnie umiejętności prowadzenia cywilizowanej dyskusji.

Bez konsultacji demokratycznych to wszystko jest „jeden pies” - nawet

najbardziej idealistyczne koncepcje. I tym samym wszystkie - choćby nawet zakładające demokrację, ale odgórną: w sensie my powiemy wam jak macie żyć - są skazane na zamordyzm i na autokratyzm.

Prawda. Dlatego ja widzę konieczność promowania konfliktu, jako metody kontroli nad władzą. I mam tu na myśli właśnie taki pozytywny konflikt - który przynieść może pozytywne, słodkie i dojrzałe owoce. Bez przyjęcia tego instrumentu jako koniecznego nie jesteśmy w stanie myśleć ani o mądrym mieście, ani o mądrym państwie, ani tym bardziej o racjonalnej demokracji. Nie osiągniemy efektu pełnej partycypacji, dopóki my - potencjalni technokraci, eksperci - nie nauczymy się sami wychodzić z inicjatywą do konfliktu. Prezentować wizje i projekty społeczeństwu na takim etapie, aby mogli nie tylko je „skonsultować”, ale drastycznie się z nimi nie zgodzić, kłócić. Żebyśmy wzajemnie mogli się od siebie uczyć i wyciągać wnioski.

Właśnie o to chodzi, żeby mieli prawo. Rzecz w tym, że jeśli my tego nie przewidzimy, to oni tak czy inaczej w pewien sposób sobie to prawo odbiorą. Pozostaje pytanie, w jaki sposób to się wydarzy? Historia pokazuje nam, że mogą dochodzić do tych praw bardzo brutalnie. Wtedy nie będziemy już mogli mówić o cywilizowanym konflikcie - tylko o drastycznych konsekwencjach swoich zaniedbań

Czyli nie tyle pozwalajmy na konflikt, tylko pogódźmy się z tym, że on jest?

Oczywiście, że jest. My powinniśmy tylko znaleźć metody by uwalniał się w możliwie jak najbardziej humanistyczny, cywilizowany sposób. Żeby nie doprowadzał do rozlewu krwi. To nagminne unikanie konfliktu, udawanie, że jest niepotrzebny, sprawia, że neoliberalizm tworzy doskonałe podstawy do wzrostu faszyzmu - co zresztą widzimy ostatnio w całej Europie. Bo zakłada odgórne, pseudo-kompromisowe rozwiązania. Wymiata konflikt, klasy i wszystkie inne cechy społeczne pod dywan.

I koniec historii. Nie ma prawicy, lewicy - my wam powiemy co macie robić i jak macie żyć. Wy musicie „tylko” indywidualnie zapracować sobie na swój los.

CZŁOWIEK KSZTAŁTOWANY KULTURĄ

Myśl, która przeszła mi jakiś czas temu przez głowę, teraz do mnie wróciła. W kwietniu mój kolega grał w CRK. To była jakaś okazja, żeby przyjrzeć się Twojemu pierwotnemu środowisku - wcześniej raczej nie zdarzało mi się tam bywać ze znajomymi. Nie dlatego, żebyśmy mieli do CRK jakąś niechęć, absolutnie nie - ale jednocześnie nie mieliśmy też takiej potrzeby.

Jak już tam trafiłem, doznałem konfliktu wewnętrznego. Zawsze bardzo silnie walczyłem z dychotomicznym sposobem patrzenia na świat, na zasadzie, że jest prawa i lewa strona i po tej prawej - i lewej stronie równoległe niejako roznoszą się poglądy. Są więc ludzie centrolewi, centroprawi. Potem ktoś, z bardziej stabilnych intelektualistów wyraźnie po lewej lub prawej stronie, jak Zandberg i Pereira. W końcu są też i nacjoniści, których nie toleruję – ale nie da się ukryć są. Skrajna prawica.

Natomiast zawsze jak lew broniłem, tak zwanej, skrajnej lewicy. Bo uważałem, że jeśli ktoś przyjmuje taką postawę –to dlatego, że wystąpiła taka potrzeba społeczna. I tak tam siedząc zrozumiałem, że się myliłem! Zaobserwowałem tam bowiem grupę ludzi, którzy całym swoim jestestwem informowali mnie wizualnie, że są - albo chcą uważać się - za antysystemowców z lewej strony. Tych anarchistów, którzy przeciwstawiają się kapitalistycznemu materializmowi budowanemu na wolnym rynku. I byłoby to raczej odbierane przeze mnie pozytywnie, gdyby nie to, co krzyczeli i jak krzyczeli – bo każdy ich ruch i słowo sprawiał, że dostrzegalna stawała się miatkość ich postaw. Mówiąc wprost - oni zachowywali się podobnie jak ci nacjoniści, których znam... nie, to jest złe określenie.

Jak te dzieciaki wychowane w blokach w latach 90., które dzisiaj patrzą z sympatią na ruch narodowy - nie dla-

tego, że to było jedyne rozwiązanie - tylko dlatego, że nikt im nie złożył lepszej oferty. Ja też się wychowałem na takim blokowisku, miałem takie dzieciaki za sąsiadów i oni nie byli z natury źli. Natomiast dzisiaj myślą w ten sposób, bo nie mieli dostępu do tych książek, które myśmy czytali. W tej pieprzonej, ekskluzywnej rzeczywistości wczesnego kapitalizmu w Polsce, nie otrzymali takiej oferty rozwoju.

Ale to jest jasne, tego mi nie musisz tłumaczyć.

Właśnie. Inagle widzę po drugiej stronie ludzi, którzy krzyczą o antypaństwowości i wykrzykują nie dlatego, żeby inni ich słyszeli, tylko bardziej - żeby między sobą pokazać pozycję w stadzie, bo to nie było nawet plemienne, to już było stadne. A potem zaczynają się zachowywać jak ci tyśi goście po prawej stronie: zaczynają się bić nawzajem, a nawet zaczepiać ludzi, którzy przechodzą. A ja zdaje sobie sprawę, że przed swoimi centrowymi znajomymi - z klasy średniej - musiałbym przyznać, że Ci niby anarchiści prezentują te same skrajne postawy, tylko z drugiej strony.

No tak, bo idealizowałeś akurat tę stronę. Chodzi o to, że my musimy pilnować żeby procesy i procedury społeczne działały na korzyść ludzi, ale każdy może przybrać łatki ideologiczne - i to nie powinno mieć aż takiego

znaczenia. Jesteśmy tylko ludźmi, wychodzą z nas w zależności od sytuacji najgorsze i najlepsze cechy. Powinniśmy tworzyć warunki, które pozwolą uwypuklić te dobre cechy. Więc wracając do tego odwiecznego pytania, czy człowiek jest z natury dobry, czy zły - człowiek jest taki, jakie ma warunki. Jeśli doszłoby do apokalipsy, to być może instynktownie obaj byśmy się bili o ostatniego gorącego ziemniaka. Jeśli nagle kulturowa nadbudowa zniknie, to sami możemy się zaskoczyć cechami, jakie posiadamy.

Faktycznie. Ta rozprawa, między centrum z prawej a lewej, między chadkami a socjalistami, czy między socjaldemokratami a jeszcze w miarę myślącymi liberatami - to jest jedynie jakaś łafka, konwencja. To, co powiedziałaś, jest moim zdaniem bardzo ważne - człowiek jest taki, jakie warunki mu się stworzy. Ani dobry ani zły. Więc, przynajmniej teoretycznie, jeżeli my wytworzymy wokół siebie kulturę dla ludzi, którzy będą chcieli się dzielić, to absolutnie nie będziesz musiał im państwowo narzucać podatków progresywnych, oni sami z siebie będą te podatki płacić.

Nie ulegajmy też iluzji uproszczeń. Pamiętaj, że jest jeszcze wolny wybór w tym wszystkim, że nie można go odsunąć.

Oczywiście, nie spycham go pod dywan - kwestia redystrybucji podat-

ków, jest dla mnie oczywista. Może dlatego zastosowałem taki radykalny przykład. By wykazać wartość, jaką jest kształtowanie środowiska kulturowego. Chodzi mi o to, że to dychotomizowanie, że człowiek jest z natury dobry albo zły na jakimkolwiek poziomie to bezsens. Człowiek jest z natury taki, jak go ukształtuje kultura, w której przebywa.

Jeśli mamy mówić o mieście przyszłości, to moim zdaniem dobrze jest zaakceptować fakt zaistnienia konfliktu. Zrozumieć, że demokracja jest ciągłym procesem a nie czymś, co sobie zepniemy i możemy odpocząć - że jest ciągłą pracą, negocjacją, uczeniem się siebie nawzajem.

Zamykamy trochę klamrą to wszystko. Jeśli mamy mówić o mieście przyszłości, to moim zdaniem dobrze jest zaakceptować fakt zaistnienia konfliktu. Zrozumieć, że demokracja jest ciągłym procesem a nie czymś, co sobie zepniemy i możemy odpocząć - że jest ciągłą pracą, negocjacją, uczeniem się siebie nawzajem.

Na tej „mapie” miasta przyszłości dodałbym takie słowa, jak komunikacja i partycypacja. A propos tych pojęć, które są bardzo ważne w kontekście projektowania czegoś. Demokracja jest bardzo ważnym słowem, bo mówi

o pewnym procesie, który obowiązuje wszystkich bez wyjątku. To jest też lekcja pokory, ponieważ różne rzeczy wydarzyły się na świecie z super dobrymi intencjami.

Paradoksalnie w faszyzmie też nie ma złych intencji. Wiem, że to co mówię, jest szokujące - ale z ich perspektywy to co mówią jest dobre i szlachetne. Jeśli będziesz dzisiaj rozmawiał z nacjonalistami, jak uda Ci się wziąć takiego młodego chłopaka, wychowanego na ulicy, i z nim normalnie pogadać, namówić go na wypicie z Tobą piwa - to okaże się, że on aż tak bardzo się od Ciebie nie różni. Nie ma większego problemu z tym, że ktoś jest chociażby homoseksualistą, jemu to w ogóle nie przeszkadza.

On ma oczywiście niższy kapitał kulturowy. Najpierw mówi „a pedaty, to coś tam”. Wtedy ja odpowiadam - ale w jakiś sposób cię to dotyka? I dłuższa rozmowa prowadzi do tego, że on sam sobie może uświadomić, że mu to nie przeszkadza wcale. Natomiast środowisko w którym się wychował - nie tylko kultura, ale też klasa społeczna w której dojrzał - wymaga od niego tej postawy. Ja takich rozmów przeprowadziłem już kilkadziesiąt.

No właśnie, wzorce - zapomniałem o tym. Wzorce i wybór. Jeśli projektujemy miasto przyszłości, to trzeba zrobić tak, żeby ludzie mieli możliwość kontaktu z jak największą ilością wzorców postępowania. Powinniśmy

na rzecz tego działać i lobbować - bo to ich uposaża, edukuje. Poza tym jeśli będziemy ignorować kontakt ekonomiczny, klasy społeczne, to znowu będzie to zadufana w sobie wizja technokratyczna. Wizja, która jest obrażona na to, że nagle jakaś klepka w podłodze wychodzi czy studzienka wybija.

Wiesz o co mi chodzi? Że jest jakiś super wizjonerski projekt - jak kooperatywy na Nowych Żernikach - i nieświadomość pewnych procesów historycznych i społecznych, które ukształtowały super świetne rzeczy. Ale mam wrażenie, że póki co odrzucamy fakt, że one ukształtowały się w walce, konflikcie i zawłaszczeniu. Bitwie. Więc to, co możemy zrobić, to zredukować negatywne konflikty - niech wejdą na inny poziom, innego rodzaju starcia. Chodzi o to, że tak naprawdę powinniśmy zapobiegać rozlewowi krwi a wszystkie inne rzeczy, które się przy tym dzieją, niech kształtuje postępująca, dynamiczna sytuacja.



Naukowe nie-miejsce

Piotr Szymański

...→ ***W ramach prac nad Strategią Wrocław 2030 jedną z wizji rozwoju miasta jest osiągnięcie przez nie statusu jednego z pięciu wiodących ośrodków nauki i kultury w Europie Środkowej, z perspektywą uzyskania Nobla lub Oscara. Spróbujmy się nad tym chwilę zastanowić.***

W pierwszej chwili taka teza wydaje się naturalna po ostatniej rundzie finansowania unijnego. Nie każde przecież miasto w Polsce miało okazję spożytkować na wydatki związane z nauką ponad 2 mld zł. Pozostałe wrocławskie inwestycje bledną przy tej kwocie – Stadion czy Narodowe Forum Muzyki. Niestety jednak środki te zostały spożytkowane głównie na trzy cele: budowa i remont budynków, zakup sprzętu i finansowanie aktywności ludzkiej – byle nie była stricte naukowa, np. działań szkoleniowych czy aktywności wokół transferu technologii.

Efektom tych prac jest odremontowanie kampusów uczelni czy nowe, okazałe, betonowe bramy górujące nad niegdysiejszymi siedzibami noblistów. Zachodni i wschodni naukowcy przyjeżdżają do EIT+ oglądać nowoczesne laboratoria, podczas gdy wrocławskie środowisko młodych naukowców zna rozliczne opowieści o sprzęcie, nieużywanym do badań ze względu na brak środków na odczynniki, szkolenia czy po prostu roboczogodziny pracy.

Obok fali budowania infrastruktury pomocowych projektów unijnych, jesteśmy jednocześnie po pierwszych w wolnej Polsce reformach nauki. Zmiany miały doprowadzić do zwiększenia konkurencyjności uczelni poprzez wprowadzenie konkursowej rywalizacji o granty. W praktyce jednak umocniły status quo, wspierając dawne, najsilniejsze zespoły ulokowane głównie w miastach-siedzibach nowych agencji grantowych: Warszawie i Krakowie. Najlepiej widać tę przemianę w humanistyce, gdzie Warszawa dostaje mniej więcej taką samą kwotę na badania, co cała reszta Polski razem wzięta. Widoczny jest też brak postępu w zdobywaniu grantów europejskich przez polskie zespoły. Obraz ten dopełnia utrzymanie kastowości systemu awansu zawodowego, poprzez zachowanie mechanizmu habilitacji – historycznie służącemu wydziałom do przyznawania naukowcowi uprawnień do prowadzenia wykładów na wydziale.

W latach 2007-2016 środowisko akademickie Wrocławia opublikowało ok. 24 tysiące artykułów w czasopiśmie naukowych zaindeksowanych w bazie Scopus. To blisko dwa razy więcej niż w latach 1989-2006. Niestety nie można z tego faktu wysnuć wniosku o świetnej kondycji naukowej środowiska akademickiego. Po pierwsze, skoro na uniwersytetach we Wrocławiu pracuje blisko 10 tysięcy pracowników

naukowych, to można by uznać, że jeden pracownik przez ostatnie 9 lat napisał średnio dwa artykuły naukowe mające szansę na przeczytanie przez międzynarodowych naukowców. Tak jednak nie jest – rozkład wykładowy liczby publikacji na autora pokazuje, że tylko nieliczne zespoły naukowe we Wrocławiu są częścią faktycznego, globalnego środowiska naukowego. Dla porównania, miasta znajdujące się w okolicy publikowały: Kraków 31 tysięcy artykułów, Poznań 22 tysiące, Praga 44 tysiące, Drezno 36 tysiące, Lipsk 27 tysiące, czy też, cztery razy mniejszy od Wrocławia, Poczdam – 22 tysiące. Ktoś podniesie argument, że należy spojrzeć tylko na najlepsze czasopiśma – ograniczając się do „Nature/Science”, jak czynią to chińscy twórcy rankingów. Otrzymujemy wówczas następujące wyniki: Kraków – 29 artykułów, Poznań – 13, Praga – 78, Drezno – 132, Lipsk – 138, Poczdam – 45. Wrocław nie liczy się w ogóle w crème de la crème światowej nauki, w tej kategorii czasopism w okresie ostatniej zgoła dekady pracownicy wrocławskich ośrodków opublikowali tylko 7 artykułów.

Czy zatem było tak, że naukowcy lepiej sprawdzili się w globalnym biznesie, niż w nauce? Wrocław w bazie międzynarodowych patentów złożył 211 wniosków w okresie 2007-2016. Dla porównania, Kraków złożył 341, Poznań 272, Praga 866, Drezno 3182, Lipsk 621, a znamieny Poczdam 560. Dlaczego patenty międzynarodowe to dobry wskaźnik? Ponieważ ich uzyskanie jest zdecydowanie droższe, niż uzyskanie tylko patentu polskiego. Zaś patenty krajowe rodzime uczelnie uzyskują dość często - na krótki początkowy okres ochrony, prawie nigdy go nie przedłużając – w ten sposób wywiązują się z krótkoterminowych wskaźników, których MNiSW wymaga do oceny parametrycznej, a które nie mają zbyt wiele wspólnego z rzeczywistą użytecznością patentów na rynku.

Niska podaż wyników naukowych przekłada się na niską efektywność pozyskiwania grantów. Jest to kolejna bolączka środowiska wrocławskiego, które – jak już pokazaliśmy, ani nie patentuje, ani nie publikuje – poza zdecydowanie nielicznymi zespołami. Przekłada się to na sytuację, w której Uniwersytet i Politechnika - przyjmując podobne ilości doktorantów, co uczelnie w Krakowie czy Warszawie – dostają z polskich agencji badawczych tylko 30% kwot, jakie z finansowania grantowego otrzymują wspomniane ośrodki akademickie. A to właśnie stałe finansowanie zespołów doktoranckich na uczelniach jest jednym ze standardów kulturowych stojących u podstaw rozwoju nauki w zachodnich uczelniach. U nas natomiast z trudem da się znaleźć stabilnie finansowanych doktorantów na wrocławskich uczelniach.

Można się też spodziewać, że polskie środki będą zbyt niskie, by trwale sfinansować we Wrocławiu rozwój naukowy, szczególnie gdy skończą się europejskie programy pomocowe. Niestety efektywność Wrocławia w pozyskiwaniu europejskich grantów badawczych – szczególnie tych czysto naukowych, nie zaś stypendialno-wyjazdowych, czy wspierania działalności około-naukowej i infrastrukturalnej – jest drastycznie niska. Wrocławscy naukowcy przypominają raczej sportowców, którzy

częściej oglądają rozgrywki, niżli sami w nich uczestniczą: od wejścia Polski do Unii Europejskiej nie zdobyli ani jednego grantu Europejskiej Rady ds. Badań Naukowych. Niedofinansowanie nauki wrocławskiej – rozumianej przede wszystkim jako poziom finansowania rzeczywistych roboczogodzin poświęconych na wypracowywanie wyników naukowych – przekłada się na negatywne zmiany w kulturze funkcjonowania środowiska.

Kulturę gospodarowania zdobytymi już środkami na naukę widzimy również w efektach działań prokuratury. Wrocławskie środowisko naukowe wyróżnia się w Polsce jeśli chodzi o liczbę profesorów, których nazwisko musimy dziś w artykułach skracać do pierwszej tylko litery. Wśród oskarżonych mamy legendarnego już prof. J., który po oskarżeniach o malwersacje finansowe został odnaleziony w górach podczas procesu palenia dokumentów, ale który również istotnie ingerował w kariery naukowe wrocławskich naukowców dzięki rozbudowanej sieci relacji z recenzentami. Dodać możemy do tego prof. Ż. z Uniwersytetu Wrocławskiego, oskarżonego o molestowanie seksualne studentek. Wspomnieć też warto byłego Rektora Akademii Medycznej, którego oskarżenie o plagiatstwo spowodowało cofnięcie Wydziałowi Lekarskiemu uprawnień nadawania habilitacji. Z trudem przychodzi wskazanie publicznej uczelni we Wrocławiu, która nie wystąpiłaby w mediach w kontekście afer finansowych. Ostatni rok przyniósł nam również śledztwa wszczęte przeciw byłemu prezesowi Wrocławskiego Centrum Badań EIT+, czy też choćby byłemu prorektorowi Politechniki Wrocławskiej i silnemu kandydatowi na rektora w ostatnich wyborach. W zasadzie dowolne zakończenie tych spraw nie rokuje dobrze – jeśli profesorowie okażą się winni będzie to świadczyło o złej kondycji elit profesorskich, jeśli zaś niewinni – o niesprzyjających warunkach prawnych, w których prokuratura ściga niewinnych naukowców. Ani jeden, ani drugi przypadek nie jest w historii światowej nauki pozytywnie skorelowany z otrzymywaniem nagrody Nobla.

Wrocławskie środowisko doświadczyło w ostatniej dekadzie jeszcze jednego szoku kulturowego – konflikt niektórych uczelni wrocławskich z ich spółką zależną, a pośrednio z miastem, rozbił ogromny prorozwojowy entuzjazm całego środowiska. Pęknięcie nadmuchanej bańki jaką stało się w wyobrażeniach Wrocławskie Centrum Badań EIT+, spadkobierca starań o instytut EIT we Wrocławiu – nie poprawiło bilansu kapitału społecznego środowisk naukowych Wrocławia.

Zachodni i wschodni naukowcy przyjeżdżają do EIT+ oglądać nowoczesne laboratoria, podczas gdy wrocławskie środowisko młodych naukowców zna rozliczne powieści o sprzęcie, nieużywanym do badań ze względu na brak środków na odczynniki

Rozproszone po małych uczelniach środowisko wrocławskie nie wydaje się dysponować dziś ani środkami finansowymi, ani kapitałem społecznym, by dokonać prorozwojowych zmian

Istotnym problemem jest również wymiana pokoleniowa we władzach uczelni. Dziś obserwujemy we Wrocławiu wymianę pokoleniową, ale nie na młode kadry wykształcone w wolnej Polsce, tylko na kadry, które doktoraty uzyskały najpóźniej

w połowie lat 80. Średni wiek rektora uniwersyteckiej uczelni we Wrocławiu to 60 lat, zaś rok, w którym obronił on doktorat to w medianie 1981. We Wrocławiu tradycyjnie rektorzy wybierani są najpierw na pierwszą, a potem na drugą kadencję. Jeśli nic się w tym względzie nie zmieni, to w roku 2024 – tylko 6 lat przed planowanym Noblem – zacznie się wymiana pokoleniowa z pierwszego pokolenia urodzonego

po wojnie, na pierwsze pokolenie, które obroniło doktorat na początku III RP – zostaną oni rektorami 35 lat po powstaniu wolnej Polski. Jeśli nic się nie zmieni, będą mieli wtedy ok. 60 lat. Dla porównania aktualny rektor jednego z najsilniejszych konkurentów w Top 5 Europy Środkowej – ma 50 lat. O ile wiek nie może być jedynym argumentem za zmianą, o tyle trudno sobie wyobrazić, że Wrocław otoczony przez konkurencję oferującą szybszy awans zawodowy, będzie w stanie zatrzymać najlepsze kadry.

Na koniec diagnozy przyjrzyjmy się rankingom CWUR – Center for World University Ranking¹ – jedynego rankingu uczelni opartego o obiektywne dane, nie zaś o nadsyłane przez uczelnie ankiety. Ocenia on pozycję uczelni na świecie wedle następujących kategorii – wszystkie wyniki są normalizowane wielkością uczelni w odpowiedniej kategorii:

I Cwur.org

1. Jakości kształcenia – mierzonej liczbą absolwentów zdobywających międzynarodowe nagrody, medale etc..
2. Kariery zawodowej absolwentów – mierzonej liczbą absolwentów pracujących na stanowisku prezesa w najlepszych światowych firmach.
3. Jakości naukowej – mierzonej liczbą nagród zdobywanych przez pracowników naukowych.
4. Publikowania – mierzonych liczbą publikacji w renomowanych czasopismach.
5. Wpływu na światową naukę – mierzonym liczbą publikacji w czasopismach o dużej skali wpływu na środowisko.



6. Cytowań – mierzonej liczbą wysoko cytowanych publikacji.
7. Horyzontu wpływu – mierzonej h-indeksiem uczelni.
8. Patentowania – liczbie międzynarodowych zgłoszeń patentowych.

Za Europę Środkową przyjęliśmy następujące kraje: Bułgarię, Chorwację, Czechy, Estonię, Litwę, Polskę, Rumunię, Słowację, Słowenię i Węgry – państwa, które znalazły się w rankingu – łącznie reprezentowane przez 28 uczelni. Pozycje dwóch ujętych w rankingu wrocławskich uczelni ukształtowały się następująco:

1. Jakość kształcenia: Uniwersytet Wrocławski na pozycji 13. – przedostatniej; Politechnika Wrocławska na 14. – ostatniej pozycji, razem z 14 innymi uczelniami, których wyniki były porównywalne.
2. Kariera zawodowa absolwentów: Politechnika Wrocławska na 2. pozycji, Uniwersytet Wrocławski na ostatniej pozycji – 6. – razem z 23 innymi uczelniami, których wyniki były porównywalne.
3. Jakość naukowa: obie uczelnie ex aequo na ostatniej pozycji – 5. – razem z 24 innymi uczelniami, których wyniki były porównywalne.
4. Publikacje: Uniwersytet Wrocławski na pozycji 18., Politechnika Wrocławska na pozycji 21..
5. Wpływ na światową naukę: Uniwersytet Wrocławski na pozycji 20., Politechnika Wrocławska na ostatniej 28. pozycji.
6. Cytowania: Uniwersytet Wrocławski na pozycji 20., Politechnika Wrocławska na 25. pozycji.
7. Horyzont wpływu: Uniwersytet Wrocławski na pozycji 22., Politechnika Wrocławska na przedostatniej 27. pozycji.
8. Patentach: Uniwersytet Wrocławski na pozycji 21., Politechnika Wrocławska na 22. pozycji.

W ogólnym obrazie – w sensie jakości kształcenia i naukowej – uczelnie wrocławskie wypadają podobnie słabo w stosunku do najlepszych, jak reszta uczelni Europy Środkowej.

Jedynie w rankingu kariery zawodowej absolwentów – w Top 5 lokuje się Politechnika Wroclawska, co stanowi potencjał rozwojowy – w ostatnich latach absolwenci Politechniki byli prezesami takich firm jak PKO czy KGHM. Warto rozwijać tę – jedyną wedle rankingów – przewagę konkurencyjną uczelni.

Jeśli jednak przyjrzeć się szczegółom, to nawet w ogólnych ocenach lokujemy się na ostatnich pozycjach, nieodróżnialni od ogona Europy Środkowej, podczas gdy wyprzedzają nas nie tylko zagraniczne, ale i polskie ośrodki. Wśród najsilniejszych zagranicznych rywali należy wymienić wszystkie stołeczne uczelnie z krajów ujętych w porównaniu – choć często są one znacznie mniejsze. Wreszcie jeśli chodzi o wskaźniki najbardziej istotne przy zdobywaniu grantów – publikacje, cytowania, patenty i wpływ na rozwój nauki – jesteśmy zdecydowanie daleko od Top 5 czy nawet Top 20 uczelni w Europie Środkowej.

Z obrazu tego nie wyłania się realna perspektywa rozwoju nauki wrocławskiej w kierunku przywództwa naukowego w Europie Środkowej. Rozproszone po małych uczelniach środowisko wrocławskie nie wydaje się dysponować dziś ani środkami finansowymi, ani kapitałem społecznym, by dokonać prorozwojowych zmian, takich jak: wymiana pokoleniowa, system zachęcania do przejścia na emerytury profesorów, dla których udało się wykształcić dobrych następców, zastąpienie feudalnej struktury organizacyjnej efektywnymi zespołami badawczymi, czy wprowadzenie mechanizmów nie tylko zwiększających efektywność działalności publikacyjnej i edukacyjnej.

W tym kontekście zasadne wydaje się pytanie zarówno o to jaki mechanizm mógłby owe procesy zmian zrodzić i utrzymać w działaniu, jak również kto sfinansuje przyspieszenie rozwoju naukowego Wrocławia, tak by tutejsze środowisko akademickie osiągnęło poziom – nierzadko mniejszych, ale dysponujących większymi budżetami konkurentów – Top 5 uczelni Europy Środkowej. Wreszcie na ile realny jest ten scenariusz, a na ile czeka nas redukcja roli wrocławskich uniwersytetów, do roli regionalnych akademii kształcących raczej specjalistów dla potrzeb biznesu (co samo w sobie jest trudną i potrzebną działalnością) oraz młodych naukowców, którzy po ukończeniu studiów doktoranckich emigrować będą do rzeczywistych „dużych miast akademickich”.



Miasto uczące się

dr Bartek Lis



W „miastach-państwach”, którymi powoli stają się wszystkie wielkie organizmy miejskie we współczesnym świecie (oczywiście jestem świadomy niebezpieczeństw związanych z taką generalizacją, dlatego od razu dodam, że myślę tutaj głównie o świecie, który jest euro-atlantyczną konstrukcją pojęciową, ze wszystkimi jego doskonałościami i brakami), coraz większy zakres ludzkich aktywności i praktyk jest obejmowany miejskimi regulacjami oraz włączany do urzędniczej uwagi. Nie jest to tylko dowód na wszechobecność w codziennym życiu średnich i dużych struktur, ale chyba przede wszystkim dowód na uznanie pewnych zjawisk jako prawomocne, powszechne, oczywiste. Tak jest np. z prawem/obowiązkiem edukacyjnym. Samorządy realizują te zadania przede wszystkim operując skonwencjonalizowaną definicją edukacji. Szkoły będą tutaj głównym narzędziem prowadzenia kształcenia, rozumianego jako konieczność wyposażenia młodych ludzi w wiedzę i umiejętności niezbędne do kontynuowania nauki na kolejnych, wyższych szczeblach.

Pojęcie „edukacji kulturalnej” jest jednak dość nowe i wydaje się, że posługujemy się nim albo niezbyt precyzyjnie, niekonsekwentnie, albo bez świadomości, że jest to narzędzie, które może i powinno być rozciągnięte na wszystkich mieszkańców i mieszkanki (nie tylko) miast. Edukacja kulturalna ma do rozwiązania nieco inne cele, niż zwykła oświata. Nie chodzi tutaj o zwykle przyuczenie do danego zawodu, albo wyposażenie w wiedzę o faktach i rzeczach. Chodzi raczej o pracę na społecznych kompetencjach, wrażliwości i wyobraźni (co nie oznacza wcale, że ta tradycyjna, zorganizowana w szkolnej instytucji edukacja, tego nie uczy). Najważniejsze jest dostrzeżenie (zdiagnozowanie) pewnych niekompetencji, które utrudniają życie zbiorowe. Gdy wiemy, na realizacji jakiego projektu społecznej wspólnoty nam zależy (jakimi wartościami powinna się ona charakteryzować?), wtedy można przystępować do systemowej pracy. Miasto może, lub powinno być animatorem takiego działania.

Wyobraźmy sobie, że dysponujemy sprawdzoną, weryfikowalną wiedzą o społecznych niekompetencjach mieszczan (co prawdopodobnie, nie tylko w polskich warunkach, nie będzie się różnić zależnie od tego, o którym organizmie miejskim mówimy – polska kultura edukacji jest raczej wspólna wszystkim żyjącym i działającym na jej obszarze ludziom), wówczas mądre miasto postara się zbudować koherentną politykę edukacyjną. Systemowo – włączając w to partnerów instytucjonalnych i nieinstytucjonalnych – rozwiązywać problemy. Tymi problemami, napiszmy to raz jeszcze, ale bardziej dosłownie, będą między innymi zauważalne niskie kapitały kulturowe, społeczne czy symboliczne. Brak współpracy, niskie zaufanie społeczne, niechęć do zaangażowania się w życie wspólnoty, niska aktywność i obecność w przestrzeni publicznej, wykluczanie z życia społecznego czy kulturalnego ze względu na przyjętą definicję „kultury”, nietolerancja i dyskryminacja inności. Wszystkie wymienione okazują się być zasadnicze dla poprawnego funkcjonowania grup społecznych. Jeżeli miasto, jako polis, chce realizować swoją misję demokratycznie i wspólnotowo, musi zabiegać o jak

najszerze popularyzowanie idei obywatelskości wśród mieszkańców, oraz rozwiązywać problemy opisane w zdaniu poprzednim. Edukacja kulturalna prowadzona konsekwentnie i świadomie, przy wsparciu magistratu, stanowi właśnie o tym, że „miasto rozumie” i jest gotowe by uczyć (się).

Czy Wrocław uczy? Albo uczy się? Od 2012 roku z powodzeniem (? – za moment wyjaśnię umieszczenie tego pytanki) realizowany jest program „Szkoła w mieście”. Do końca 2015 roku w projekcie uczestniczyło blisko 50 wrocławskich szkół i placówek. Idea programu opiera się na włączeniu lokalnych instytucji (muzeów, galerii, ogrodu zoologicznego, uczelni, centrów technologicznych) do procesu dziecięcej edukacji. Klasy, nieodpłatnie (za ich uczestnictwo w zajęciach płaci Urząd Miasta), mogą wziąć udział w lekcjach muzealnych, zwiedzaniu, pokazach. Chodzi o realizację podstawy programowej poza szkolnymi murami. Niemal od samego początku w programie tym uczestniczy także reprezentowane przeze mnie Muzeum Współczesne Wrocław. Mam więc w tym zakresie wiedzę empiryczną.

Znak zapytania, który umieściłem wyżej, odnosi się do trudności weryfikacji właściwego wpływu programu na jakość szkolnego kształcenia i powstanie „wartości dodanej”. Wyrażony w tym miejscu niepokój nie wynika, z kwestionowania zasadności pomysłu „miejskich, edukacyjnych wędrówek”, lecz z obawy o przypadkowość doboru „trasy tych ścieżek”. Chodzi mi konkretnie o niewielką koordynację. Owszem, pozostawiamy tutaj większą swobodę w organizacji edukacji szkołom, jednak nie zawsze

Edukacja kulturalna staje się tym samym świadomie wykorzystywanym narzędziem do edukowania nowych obywateli - co ma zastosowanie także do osób dorosłych, wszak rozumienie dla kategorii obywatelstwa nie jest związane tylko z wiekiem metrykalnym

mając pewność, że wybór miejsc, które są odwiedzane, jest przypadkowy lub rzadko wynikający z realizacji jakiegoś spójnego pomysłu na edukację najmłodszych. Czy nie byłoby bardziej uzasadnione, wyprzedzające tę „akupunkturę”, metodyczne opracowanie, bardziej szczegółowych celów uczestnictwa szkół w programie? Jakie konkretne kompetencje i umiejętności chcielibyśmy aby dzieci nabyły w danym roku szkolnym, poprzez „miejską edukację”? Jeżeli uznać, że tą lekcją ma być na przykład zrozumienie dla idei

„obywatelskości”, warto byłoby ułożyć tematyczną ścieżkę, po której młodzi wrocławianie i wrocławianki mogliby się poruszać i krok po kroku zdobywać wiedzę na ten temat. I tak - odwiedzając Muzeum Historyczne Miasta Wrocławia usłyszą o dawnych patrycjuszach, systemie sprawowania władzy w miastach. W Muzeum Architektury mogliby zaprojektować doskonałą agorę, rynek, plac, który manifestowałby ideę miejskiej demokracji, a w Biurze Partycypacji Społecznej UM mogliby usłyszeć o Budżecie

Obywatelskim i zagrać w grę, w której sami mogliby jakiś projekt zaproponować, przedyskutować go, a następnie przegłosować. Wydaje się, że taka zorganizowana zgodnie z pewną logiką ścieżka edukacyjna, będzie mniej chaotyczna i przypadkowa. Nie jest to zupełnie novum - Jarocin próbował wprowadzić pomysł dotowanej przez urząd „ścieżki edukacyjnej”, która stanowiłaby realizację jakiegoś konkretnego tematu. Dużo łatwiej jest monitorować skuteczność takiego działania, badać jego efekt. Zmierzyć na początku i na końcu roku szkolnego.

Edukacja kulturalna staje się tym samym świadomie wykorzystywanym narzędziem do edukowania nowych obywateli - co ma zastosowanie także do osób dorosłych, wszak rozumienie dla kategorii obywatelstwa nie jest związane tylko z wiekiem metrykalnym; do kształtowania miejskich postaw - „miejskich” w rozumieniu: wspólnotowych, dojrzałych, zgodnie z rozbiorem logicznym angielskiego terminu „citizenship”/”obywatelstwo”, w którego skład wchodzi słowo „city”, czyli „miasto”. Miasto rozumiejące potencjał edukacji kulturalnej z pewnością także jest w stanie dostrzec jej „zlinkowanie” z animacją kulturalną i społeczną rewitalizacją, a to już prowadzi nas do pytania, czy Wrocław potrafi budować swoją politykę międzysektorowo? Dostrzegać złożoność procesów i ich wzajemne powiązanie? Czy możliwa jest zatem twarda, infrastrukturalna rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, bez jednoczesnego myślenia o aspekcie ludzkim, społecznym? Właściwe zdiagnozowanie problemów, wyprzedzające jeszcze rozpoczęcie prac budowlanych, pozwala lepiej przygotować społeczną odbudowę fragmentu miasta - a ta będzie odbywała się przy wykorzystaniu metod animacyjnych i edukacyjnych.

Czy taki model jest powszechny w stolicy Dolnego Śląska? Nie zaryzykowałbym takiej tezy. Tak samo, jak nie zgodziłbym się ze stwierdzeniem, że nasze miasto się takiego myślenia nie uczy. Funkcjonowanie i zaawansowana praca takich miejsc, jak Infopunkt Nadodrze Łokietka 5 - prowadzone przez Fundację „Dom Pokoju” - świadczą, że w magistracie, ściśle współpracującym przy wielu projektach z tą organizacją pozarządową, jest zrozumienie dla tego typu rewitalizacji. Czy możliwe jest jednak uczynienie tego normą, uregulowaną także w miejskich dokumentach? Dlaczego wszystkie osiedlowe „domy kultury” nie mogłyby takiej edukacyjnej, powiązanej z polityką miejską, pracy wykonywać? Mam świadomość, że jest to w pewnym sensie wołanie o większą centralizację i mniejszą programową niezależność dyrekcji lokalnych centrów kultury. Jeśli jednak gra toczy się o lepiej prowadzoną edukację kulturalną i o „miasto mądrzejsze”, ja się takich zmian nie obawiam. Ważne jednak, by Wrocław zechciał takie modele wypracować wspólnie z edukatorami, animatorami, nauczycielami i działaczkami miejskimi. Słuchając tych uwag, warsztatowo przygotowując programy można tylko zyskać w kontekście rozwiązywania problemów społecznych.

Nowoczesne instytucje kultury, niezależnie od tego czy jest to osiedlowe centrum, takie jak CK „AGORA” albo „Zamek”, czy też duży podmiot, w rodzaju Narodowego

Forum Muzyki lub Muzeum Współczesnego Wrocław, powinny nie obawiać się bycia „domami kultury”. To niczego nie odejmuje, nie odbiera nobilitacji, renomy. Wszystko jest kwestią odpowiedzenia na najprostsze i pierwsze dla wszystkich pytanie: „po co jesteśmy?”. Dla kogo działamy i z jakim zadaniem do rozwiązania? Kiedy dokopie się, to zobaczymy, że na końcu (i na początku), jest odbiorca. Publiczność, mieszkańcy miasta. Jeżeli przy okazji realizacją nam właściwego programu, operującego językiem i metodami tylko nam właściwymi (np. język sztuki współczesnej w przypadku MWW) uda się także zrealizować podstawowe potrzeby i pomóc w rozwiązywaniu uniwersalnych problemów, to tylko dobrze świadczy o instytucji.

Jeśli miasto jest w stanie dostrzec w Muzeum Architektury albo Centrum Sztuki WRO nie tylko organy zajmujące się określonymi rzeczami, wyabstrahowanymi od reszty życia, to już jesteśmy na dobrej drodze. Włączenie tych i innych podmiotów, do realizacji ważnych polityk miejskich, ani nie odbiera im autonomii, ani nie zmienia ich definicji czy statusu. Muzeum Współczesne nadal będzie centrum działań, wystaw, dyskusji, dla których sztuka współczesna jest uzasadnionym kanałem komunikacji, dialogu... także edukacji o mieście. Tworzenie przestrzeni dla sąsiedzkich spotkań, animacja dialogu, wzmacnianie wspólnoty to wszystko są aktywności, których miasto nie powinno (kierując się starą definicją kultury, jako przestrzeni dla odgrywania czystych, pięknych emocji, oraz terminologią mówiącą o kulturze niskiej i wysokiej) się obawiać. Tak samo jak działające w jego granicach podmioty. Obserwując program Europejskiej Stolicy Kultury Wrocław 2016, z ulgą można stwierdzić, że nie był on wolny także od takiego rozumienia kultury. Wyraźny aspekt edukacyjny można było dostrzec w realizowanych programach „mikroGRANTÓW” czy „Wrocław – wejście od podwórza”. Warto, aby Wrocław skorzystał z tego doświadczenia i przedłużył funkcjonowanie tych mechanizmów także poza rok 2016.

Edukacja kulturalna w mądrym mieście jest elementem realizacji właściwie zdefiniowanych polityk miejskich. W całym procesie „miejskiej odnowy” powinna ona zajmować taką samą pozycję jak np. kwestia budowy nowych dróg, rozwoju komunikacji publicznej czy promocja sportu i zdrowego trybu życia. Powinna obejmować, tak jak zostało to już napisane, tak samo dzieci, młodzież, jak i dorosłych. Wrocław jeszcze nie jest prymusem w takim myśleniu, nie jest także z pewnością maruderem. Współczesnego, mniej tradycyjnego podejścia może się uczyć od instytucji, grup nieformalnych, które wszak tutaj działają, czyli odczytują wrocławski klimat jako dla tego typu aktywności przychylny. Praca na nowych kompetencjach i umiejętnościach, kształtowanie „nowego obywatela”, to zadanie, którego nie sposób realizować w pojedynkę, jeśli chcielibyśmy dostrzec jego efekty. Dodajmy tutaj jednak, że niemądrym jest miasto, które chciałoby widzieć spektakularne i natychmiastowe rezultaty w edukacji. Jest to proces, którego owoce można dostrzec dopiero z czasem. Miasto mądre to więc miasto cierpliwe i nie zniechęcające się brakiem doraźnych fajerwerków. Nie jest sztuką zorga-



nizować na miejskim stadionie wielotysięczny „Dzień Przedszkolaka”. Większym, choć mniej widocznym, sukcesem będzie pochwalenie się za kilka-/kilkanaście lat choćby najwyższym wskaźnikiem uczestnictwa osób młodych w wyborach. Ta uwaga dotyczy także osób starszych.

Muzeum Współczesne Wrocław jest instytucją powołaną decyzją wrocławskich radnych w 2011 roku. We wrześniu 2016 roku minęło pięć lat, odkąd funkcjonujemy we Wrocławiu. Od samego początku, jeszcze gdy programową deklarację tworzyli wspólnie Dorota Monkiewicz i Piotr Krajewski, jasnym było, że instytucja ta ma nie tylko budować kolekcję sztuki współczesnej, prezentować ją publiczności i dbać o jej zachowanie, ale także ma mieć bardzo rozbudowany program edukacyjny i społeczny. Edukacja kulturalna osób młodych i starszych manifestuje się w programie MWW licznymi warsztatami, debatami, wykładami, edukacyjnymi i społecznymi wystawami. Autor-

Miasto, które uczy (się), to miasto poważnie traktujące swoich mieszkańców. Patrzy na nich, nie tylko jak na uczniów, ale i jak na nauczycieli. Z ich doświadczenia i kompetencji chce czerpać siłę i paliwo do dalszego rozwoju.

skie programy: „Trenuj Sztukę” (kurs dla młodzieży licealnej z zakresu rozumienia sztuki współczesnej i zachodzących w społeczeństwie procesów, prowadzony przez kuratorkę edukacji Magdalenę Skowrońską), warsztaty sensualne (wykorzystanie zmysłów do włączania do kultury różnych osób, niezależnie od rodzaju towarzyszącej im niepełnosprawności) czy koncept „samobsługowego muzeum” (zainicjowany jeszcze przez artystkę Patrycję Mastej), są

próbą przełamania tradycyjnego podziału na aktywnego organizatora życia kulturalnego (instytucja, miasto) i biernego odbiorcę. Włączanie publiczności przyjmuje tutaj charakter jakościowej zmiany, która powinna być „na rękę” urzędnikom myślącym o Wrocławiu, jako o mieście aktywnych obywateli.

Podobne do muzealnego podejście reprezentują także inne wrocławskie instytucje/podmioty. Ich zinventaryzowanie, opisanie i udostępnienie dla większej liczby osób, jest z pewnością zadaniem, w którego realizacji mogliby pomóc urzędnicy korzystając ze swoich możliwości. W tym kontekście z pewnością warto wymienić Centrum Sztuki WRO, Kino Nowe Horyzonty, Wrocławską Fundację Filmową czy nowopowstałe Muzeum Pana Tadeusza.

W pedagogice znana jest subdyscyplina zwana „pedagogiką miasta”. We Wrocławiu jej praktyczką i popularyzatorką jest dr Kamila Kamińska z Uniwersytetu Wrocławskiego. Mówi się w niej o przestrzeni ze szczególnym uwzględnieniem dyskursów edukacyj-

nych w niej obecnych. Stawiane są pytania o pedagogiczność miejsc, o to, czego uczą lub mogą nas uczyć miasta, i czy możliwe jest świadome bycie w mieście – świadome, czyli charakteryzujące się zrozumieniem dla możliwych funkcji i użyc przestrzeni dla realizacji potrzeb jednostkowych i zbiorowych. Miasto, które uczy (się), to miasto poważnie traktujące swoich mieszkańców. Patrzy na nich, nie tylko jak na uczniów, ale i jak na nauczycieli. Z ich doświadczenia i kompetencji chce czerpać siłę i paliwo do dalszego rozwoju. Przestrzeń miejska oczywiście może być pretekstem, zadaniem i ćwiczeniem, które wykonują bardziej refleksyjni mieszkańcy, także bez namowy czy akceptacji ze strony miejskich autorytetów, władzy. Bo przecież nie mówimy o mieście mądrym, tylko wówczas, gdy zarządzający nim ludzie taką postawę reprezentują. Przestrzeń może, dzięki nawigacji i animacji mądrych obywateli, sama się doskonalić (i to w sensie symbolicznym, niematerialnym). Jest to jednak o wiele trudniejsze, niż gdy partnerem, aktorem w takim procesie, jest także urząd. Wszystko rozbija się o edukację. Wymaga wiedzy (sic!) i wyobraźni - gotowości do uznania swojej niekompetencji. Uznanie braku jest warunkiem sine qua non do dalszej pracy. Pracy polegającej na uczeniu się. Wrocław anno domini 2016, potrzebuje być w takim samym stopniu nauczycielem (animatorem zmiany, inicjatorem rekonfigurowania starych, utartych sposobów myślenia o polityce miejskiej i edukacji), jak i uczniem (pokornie słuchającym i uczącym się od swoich mieszkańców i doświadczonych praktyków).

Czy Wrocław 2036 będzie w awangardzie polskich miast doskonalących takie pedagogiczne, edukacyjne podejście do miejskich spraw, czy też raczej skostniałą strukturą, która przegapiła nowy paradygmat w myśleniu o mieście i edukacji? Miasto dysponuje wszelkimi zasobami, by spróbować swych sił w tej konkurencji. Na jakiej pozycji ulokujemy się za kilkadziesiąt lat? Nie omieszkam sprawdzić.

Rozdział_4

Miasto aktywne



Zróbmy jakiś hatás

Mateusz Kazula



Kultura klubowa stała się ostatnio ważnym tematem w europejskich mediach. Powodów jest wiele, jednym z nich jest chociażby zamknięcie legendarnego londyńskiego klubu *Fabric*. Zarząd dzielnicy Islington, w której znajduje się lokal, cofnął mu licencję po dwóch przypadkach śmierci spowodowanej przedawkowaniem narkotyków. *Fabric* już od jakiegoś czasu znajdowało się pod lupą władz, jednak jego nagły koniec wywołał falę kontrowersji. W branży był uważany za wzór do naśladowania jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa i kontroli, policyjne raporty mówiły jednak co innego. Wiele osób twierdzi, że klub stał się ofiarą cięć budżetowych w lokalnej administracji, a jego likwidacja wcale nie spowoduje spadku konsumpcji używek, to tylko próba zamiecenia problemu pod dywan.

Za klubem wstawił się sam burmistrz Londynu Sadiq Khan, który w oficjalnym komunikacie uznał, że życie nocne jest jednym z największych atrybutów metropolii i należy wspierać jego rozwój. Khan niestety nie ma bezpośredniego wpływu na decyzję o zamknięciu *Fabric*. Powstało w tej sprawie wiele listów, petycji, trudno jednak powiedzieć, czy odniosą jakiś skutek. Skoro nawet ikony takie jak *Fabric* nie trwają wiecznie, to clubbing w Wielkiej Brytanii przechodzi wyraźny kryzys. W ciągu niecałych 10 lat liczba klubów na wyspach spadła o niemal połowę. Przyczyną może być oczywiście rozwój cyfrowych platform muzycznych oraz kilkudniowych festiwali, ale równie istotne są procesy gentryfikacyjne i korekty kursów politycznych na prawo.

Zupełnie inna sytuacja ma miejsce w Berlinie i Wiedniu. Berliński klub Berghain, uważany obecnie za najlepszy klub techno na świecie, wygrał ostatnio batalię z urzędem skarbowym. Przedstawicielom Berghain udało się udowodnić przed sądem, że profil działania klubu ma charakter kulturotwórczy, podobnie jak teatry czy opery, a nie tylko rozrywkowy, dzięki czemu będzie płacić niższą stawkę podatku, 7% zamiast 19%. Prawnicy powołali się na twierdzenie, że euforia wywołana przez długotrwałe taniec może być porównywana z ekstazą, jaką osiągają melomani w trakcie koncertów muzyki klasycznej. Należy jednak pamiętać, że Berghain jest swego rodzaju ośrodkiem, bo poza samym parkietem, jest również miejscem spotkań, wystaw, koncertów, a także siedzibą wytwórni muzycznej. Chociaż werdykt sądu dotyczy tylko tego przypadku, to plany stworzenia „muzeów techno” we Frankfurcie i w Berlinie właśnie pokazują, że status muzyki elektronicznej w Niemczech jest naprawdę wysoki. Władze Wiednia za to zniosły opłatę jaką były obłożone „wydarzenia taneczne”. „Publikumstanz”, bo tak się nazywał podatek, nie dotyczył koncertów, ale zdarzyło się kilka kontrowersyjnych przypadków, kiedy wykonawcy, którzy porwali ludzi do tańca zbyt żywiołowym graniem, musieli potem oddać państwu daninę w odpowiedniej wysokości.

Fenomen muzyki i kultury klubowej przeżywa w ostatnich latach w Polsce intensywny rozkwit. Świadczy o tym rosnąca oferta festiwali skupionych na elektronice i dużych cyklicznych imprez, a także lista gwiazd i gości, którzy odwiedzają nasz kraj. Pomimo, że nasz rynek clubbingu jest uboższy i słabiej rozwinięty niż w krajach zachodnich, nie

stał się na razie obiektem politycznych rozgrywek, co pozwala mu swobodnie funkcjonować w swojej niszy. Przeszkodami są czasem braki finansowe oraz słabsza wiedza i świadomość, powodująca stygmatyzację techno jako „bezdusznego umpa umpa”. Największym problemem jest jednak hałas generowany przez imprezy.

Większość przypadków zewnętrznych konfliktów w świecie klubowym dotyczyła i wciąż dotyczy kwestii głośności. Wpływ na to ma wiele czynników. Zacząć można od zagadnień lokalizacji: większość klubów, również w większych aglomeracjach, jest otwierana w centrach miast. Ważnym względem są tu aspekty urbanistyczne. Polskie, mocno scentralizowane miasta, są przeciwieństwem amerykańskich, które niejednokrotnie przypominają „ciasta z dziurką”. O ile u nas też zachodzi proces

Za klubem wstawił się sam burmistrz Londynu Sadiq Khan, który w oficjalnym komunikacie uznał, że życie nocne jest jednym z największych atrybutów metropolii i należy wspierać jego rozwój.

suburbanizacji czy rozlewania zabudowy, to najważniejsze funkcje i aktywności są realizowane w sercach miast. Jednak słabo rozwinięty transport zbiorowy oraz infrastruktura drogowa, powodują że najłatwiej jest dojechać do centrum i tam też najlepiej prowadzić biznes. Oczywiście jest dużo wyjątków, ale na tle innych europejskich metropolii, życie nocne w polskich miastach jest wyraźnie skumulowane w dzielnicach

centralnych i śródmiejskich. Mieszkańcy tych obszarów, mając pewne idealne wyobrażenie o strefach typowo rezydencjalnych, często nie chcą się pogodzić z faktem, że taka lokalizacja pociąga za sobą pewne atuty, ale również niedogodności. Wynikają one przede wszystkim z tego, że są to strefy użytkowane przez większą liczbę ludzi niż sami rezydenci.

Sprawy nie ułatwia brak jasnej definicji czym jest tak naprawdę cisza lub spoczynek nocny oraz brak norm hałasu i głośności dla lokali. Źródło dźwięku jest zwykle łatwo wskazać, natomiast policja w przypadku interwencji nie posługuje się żadnymi urządzeniami, ani wcześniejszymi pomiarami, bazując jedynie na przyjętych zgłoszeniach. W konsekwencji wiele lokali zostało zamkniętych przez prywatne krucjaty pojedynczych osób, które nie chciały iść na proponowane kompromisy. Decydujący może być tu również deficyt społecznego zaufania – życie nocne kojarzy się niestety głównie z alkoholem i skandalem, stąd nie jest to najbardziej pożądane sąsiedztwo. Oczywiście są przypadki, gdy tak faktycznie jest, natomiast punktem zapalnym może być pewien lęk powodujący, że czujemy się zagrożeni głośnym towarzystwem po zmroku, nieco irracjonalne poczucie, że ktoś swoją obecnością chce nam wyrządzić krzywdę. Czasami skargi na nocne lokale są efektem nieczystej gry konkurencji. Szkoda, że w wielu przypadkach narzędziem rozwiązywania sporu jest instytucja państwowej przemocy, która częstokroć prowadzi wręcz do zaognienia sytuacji.



A przecież są inne, kreatywne sposoby łagodzenia nieporozumień. Warszawskie stowarzyszenie „Koalicja: Ciszej, proszę!” wspiera merytoryczny dialog pomiędzy skonfliktowanymi podmiotami, powołując się na doświadczenia, normy i prawodawstwo innych europejskich krajów. Warto zresztą się od nich uczyć. Wiele miast, takich jak Londyn czy Amsterdam, wprowadza funkcje „nocnych burmistrzów”, czyli pełnomocników urzędu miasta odpowiedzialnych za komunikację z branżą klubową i rozrywkową. Wprowadza się również takie metody jak udzielanie całodobowych licencji dla klubów, które powodują, że nie ma jednej pory gdy rozgorączkowany tłum imprezowiczów nagle wychodzi na ulicę.

Problem z hałasem w Polsce może być jednak wciąż zagadnieniem systemowym. Chodzi rzecz jasna o pewne standardy, ale także o finanse. Nie wszystkie kluby stać na porządne nagłośnienie oraz wykwalifikowanego akustyka, który będzie pilnował sytuacji przez całą noc. Niektóre miejsca w ogóle nie dbają o odpowiednie wysterowanie głośników i pozwalają grać didżejom “na czerwonych”, czyli na maksimum skali

miksera, co niekorzystnie przekłada się na jakość dźwięku. W niektórych miejscach, choćby w Berlinie, zakłada się specjalne szklane pomy na końcówki mocy, których zerwanie karane jest wysokim mandatem. Czasem wystarczy jednak dobra wola i odpowiedni nadzór.

We Wrocławiu co najmniej kilka klubów zakończyło swoją działalność w ostatnich latach z powodu sąsiedzkich zatargów. Trudno powoływać się na szczęście, ale niektóre z lokali mogły liczyć na więcej cierpliwości

ze strony otoczenia, lub wynajdowały ukryte przestrzenie, w których zupełnie nikomu nie przeszkadzały. Kultowy Das Lokal, po kilku latach istnienia w oficynie kamienicy na ulicy Odrzańskiej, przeniósł się do podziemi budynku przy placu Solidarności. Odpowiednie położenie często jest kluczem do długofalowego sukcesu w spokojnych warunkach - o takie miejsce jednak nie zawsze łatwo. Pomimo wciąż rosnącej popularności muzyki elektronicznej i ekonomicznego rozwoju tej dziedziny, nie widać jednak specjalnego zainteresowania miasta w partycypacji w tych działaniach. Szkoda, bo trudno w dzisiejszych czasach wątpić w kulturotwórczą rolę elektroniki czy pozytywny fenomen clubbingu. Pomimo, że jest to w pewien sposób dynamiczna sfera ludzi młodych, potrafi również łączyć osoby o różnym pochodzeniu, orientacji, poglądach i temperamentach.

Wiele miast, takich jak Londyn czy Amsterdam, wprowadza funkcje „nocnych burmistrzów”, czyli pełnomocników urzędu miasta odpowiedzialnych za komunikację z branżą klubową i rozrywkową.



**Miasto
jest nasze!**

Przemysław Filar



W 2004 roku firmie Echo Investment sprzedano działkę przy pl. Grunwaldzkim, na której miała powstać galeria handlowa, zastępując istniejące kilkadziesiąt lat targowisko. Jednak powszechnie krytykowany projekt molocha, który miał być skomunikowany z okolicą za pomocą kładek nad ulicami i przykryty szklaną kopułą, został oprotestowany przez grupę związaną z Forum Polskich Wieżowców, częścią największego na świecie forum dyskusyjnego SkyscraperCity.com zajmującego się inwestycjami oraz architekturą. Dziś, po 12 latach od tej pierwszej we Wrocławiu demonstracji w obronie przestrzeni publicznej, otwarto wreszcie naziemne przejścia dla pieszych na Rondzie Reagana.

Ruchy miejskie to bardzo pojemne określenie na organizacje niezwiązane z partiami politycznymi, których aktywność skupia się na jakości życia mieszkańców. Co istotne, ich specyfika zależy od kontekstu danego miasta, a to powoduje różne sposoby działania, podejmowane tematy, formalne (lub nie) struktury, a ostatnio coraz częściej bezpośrednie zaangażowanie w politykę samorządową. Dodać należy, że zazwyczaj nie były one powiązane z organizacjami typu NIMBY², które już wcześniej protestowały przeciw konkretnym pojedynczym inwestycjom, głównie drogowym.

Aby opisać ruchy miejskie, istotne jest również zwrócenie uwagi na ich wyraźny podział na organizacje czysto oddolne i społeczne – często związane z określoną przestrzenią, np. osiedlem; oraz te bardziej eksperckie, związane nierzadko ze środowiskiem akademickim. Często, w odróżnieniu od organizacji NIMBY, postulują one inwestycje infrastrukturalne, przede wszystkim w rozwój zrównoważony oraz budowę obwodnic. Z drugiej strony mamy organizacje skupione na kwestiach społecznych, w tym ruch lokatorski. Płynna granica nie pozwala do końca oddzielić tych pierwszych od stowarzyszeń zawodowych, a drugich od organizacji społecznych.

Do wrocławskiej specyfiki należą kwestie związane z transportem. Miasto z historycznie ukształtowaną siatką ulic zbiegających się na Starym Mieście, dopiero w ciągu ostatnich dwóch dekad doczekało się obwodnic, zarówno śródmiejskiej, jak autostradowej i fragmentów południowo-wschodniej. Jednak zabrakło równoległego rozwoju transportu publicznego oraz rowerowego. Można powiedzieć, że to wrocławska tradycja, dość wspomnieć planowane w 1997 roku mocne cięcia w MPK, a potem wielokrotne konflikty, wywoływane arbitralnymi decyzjami władz.

Sukcesy wrocławskich ruchów miejskich wiążą się nierozzerwalnie z rozwojem tej grupy w Polsce. To nie przypadek, bo tutejsze organizacje zawsze mocno współpracowały z innymi. Pojawienie się oficera rowerowego było efektem wielu akcji zorganizowanych przez Wrocławską Inicjatywę Rowerową, która zmuszona przez ignorowanie jej postulatów postawiła na spektakularne działania, uwieńczone wręceniem prezydentowi Złotego Krawężnika. Podjęto wtedy decyzję o stworzeniu etatu w urzędzie, który objął Daniel Chojnacki, doświadczony na podobnym stanowisku w Irlandii, blisko współpracujący ze środowiskiem ruchów miejskich. Jednak jego działania do-

1 Tytuł kojarzyć może się z warszawskim stowarzyszeniem obywatelskim, które walczy o poprawę stanu przestrzennego na stołecznych osiedlach. Działania te mają charakter aktywistyczny, dlatego uznano, że hasło będące nazwą organizacji we właściwy sposób oddaje ducha, jakiego wskazywać ma felieton Przemysława Filara (przypr. red.)

2 Not In My Neighbourhood – mechanizm zaobserwowany przez nauki społeczne. Mieszkańcy chcą inwestycji, ale możliwie jak najdalej od ich otoczenia, czyli „Nie w Ich Sąsiedztwie”.

stały dodatkowe wsparcie później, wraz ze zwiększeniem finansowania infrastruktury rowerowej, która była efektem zwycięstwa projektu połączenia dróg rowerowych we Wrocławskim Budżecie Obywatelskim, projektu, który stał się narodzinami Akcji Miasto - organizacji stawiającej na szerokie zaangażowanie i pozytywne podejście. Olbrzymi sukces w postaci największej liczby głosów w drugiej edycji WBO dał mocny mandat władzom do wprowadzenia zmian na ulicach.

Sam Wrocławski Budżet Obywatelski to efekt powstania Kongresu Ruchów Miejskich. 6 lat temu w Poznaniu spotkali się aktywiści m.in. z Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia i podczas rozmów pojawił się pomysł zorganizowania dużej konferencji, która pozwoliłaby poznać się i wymienić doświadczeniami. Stowarzyszenie My Poznaniacy świetnie zorganizowało w krótkim czasie dwudniowe wydarzenie, na które zjechali społecznicy z całego kraju, reprezentujący całe spektrum poglądów i organizacji. Głównym efektem było wypracowanie 15 Tez Miejskich, czyli najważniejszych tematów podejmowanych przez ruchy miejskie. Należał do nich budżet obywatelski, w tamtym momencie nowatorski pomysł z Ameryki Łacińskiej. Jednak spektakularne przybicie Tez na drzwiach ratuszy w całej Polsce pomogło wypromować m.in. tę ideę i właśnie we Wrocławiu bardzo szybko ją wdrożono, a projekt rowerowy stał się jednym z głównych sukcesów.

Najważniejsze tematy

We Wrocławiu nierzadka jest współpraca ekspertów i aktywistów, czego najlepszym przykładem są projekty rewitalizacji dzielnic. Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia przygotowało spójną koncepcją na Centrum Świebodzkie, tereny pokolejowe w ścisłym pobliżu Starego Miasta i Śródmieścia. Koncepcja ta była jedyną po wojnie spójną propozycją dla wyjętych spod planowania działek należących do PKP. Podobnie ze Śródmieściem Południowym, gdzie TUMW oraz Towarzystwo Benderowskie zaproponowały po raz pierwszy holistyczne podejście do chaotycznej zabudowy blokowisk na południe od ścisłego centrum miasta. Koncepcje te były konsultowane m.in. z ekspertami z Politechniki Wrocławskiej. Inny przykład to Masterplan Nadodrza 60+, gdzie środowiska skupione wokół Infopunktu Łokietka 5 przygotowały propozycję strategii tej dzielnicy ze szczególnym uwzględnieniem starzenia się społeczeństwa. Na wypracowanej w ten sposób matrycy kilka lat później, powstał także podobny dokument dla Kleczkowa, tym razem niemal w całości opracowany przez ekspertów, którzy zastosowali się do wskazań i zalet działań podejmowanych przez aktywistów.

Jednak powyższe projekty dowiodły jeszcze jednego: brak przepływu informacji nie tylko do mieszkańców, ale nawet w ramach urzędów. Z tego też powodu wro-

clawscy aktywiści w kilku organizacjach na co dzień walczą o dostęp do informacji publicznej, wysyłając wiele zapytań, proponując rejestr umów (wreszcie stworzony, jednak z wyłączeniem spółek miejskich). Niepełna informacja uniemożliwia pełną partycypację, bo trudno podejmować jakiegokolwiek decyzje, nie znając kontekstu. Wyjściem nie jest składanie wniosków przez aktywistów, bo to tylko niepotrzebna walka o pojedyncze dokumenty. Niezbędna jest zmiana filozofii, która pozwoli wyzwoić nową jakość działania samorządu, gdy dzięki zgromadzonej wiedzy możliwe będą nowe idee. Jednocześnie eliminacja niepotrzebnej biurokracji, dziś niezbędnej dla przetwarzania zapytań obywateli, wyzwoli nowe połączenia także w samych urzędach.

Postulat rejestru umów pojawił się wśród pytań, jakie grupa aktywistów zebrała w ramach dyskusji przygotowujących referendum obywatelskie w 2015 roku. Jego pomysł narodził się wraz ideą tzw. metrobusa, czyli budowy połączenia osiedla Nowy Dwór z centrum Wrocławia nie tramwajem, jak zawsze planowano, ale tzw. szybkim autobusem. Kuriozalne argumenty wytaczane przez urzędników przeciw tramwajowi (np. szacowane koszty wiaduktu, które miały być nawet pięciokrotnie wyższe od rzeczywistych) skłoniły szerokie grono społeczników do współpracy (także z organizacjami z Poznania, gdzie władze miasta próbowały w podobny sposób storpedować tramwaj na Naramowice), a następnie opracowania wspólnego stanowiska, popartego analizami przygotowanymi z ekspertami z Politechniki Wrocławskiej. Władze Wrocławia, aby rozładować napięcie, zmieniły decyzje w tych kwestiach oraz zorganizowały własne referendum lokalne we wrześniu 2015 roku, w którym zadały pytania m.in. o nierealną budowę metra. Odpowiedzi mieszkańców były zbliżone do postulatów aktywistów, czyli poparły postawienie na klasyczny transport publiczny i ograniczenie ruchu samochodów. Jednocześnie grupie chcącej zorganizować referendum obywatelskie nie udało się zebrać wystarczającej liczby podpisów, jednak merytorycznie cel został osiągnięty.

Ważną część aktywności wrocławskich ruchów miejskich stanowi też polityka historyczna, dotycząca propagowania tożsamości miasta jako wielokulturowego ośrodka, który należał kolejno do różnych państw. Niestety, wiele środowisk wykorzystuje takie tematy do walki politycznej, czego jednym ze smutniejszych przykładów była próba zmiany nazwy fragmentu ścieżki pieszej na Promenadzie Staromiejskiej. Niedługo przed podjęciem tej próby, Rada Miejska przyjęła uchwałę o ograniczeniu nazewnictwa na Starym Mieście do historycznej, aby wyeliminować bieżącą politykę. Jednak po nieudanej próbie zmiany nazwy pl. Defilad w Warszawie na plac

Ruchy miejskie to bardzo pojemne określenie na organizacje niezwiązane z partiami politycznymi, których aktywność skupia się na jakości życia mieszkańców.

rtm. Pileckiego, wystąpiono z taką inicjatywą we Wrocławiu. Wrocławscy aktywiści zaproponowali wówczas, aby jednemu z największych bohaterów XX wieku oddać przestrzeń zbudowaną polskimi rękoma, choćby jeden z mostów. Sprawa zakończyła się nazwaniem imieniem Rotmistrza ronda na Muchoborze, w drodze na lotnisko, oraz powstaniem pomnika, wybranego w zamkniętym konkursie, który odsłonięto na Promenadzie Staromiejskiej.

Komunikacja przede wszystkim

Zmiana decyzji o budowie metrobusa nie zakończyła starań o rozwój transportu szynowego. Organizacje aktywistyczne w dużej grupie partycypowały w konsultacjach Planu Transportowego. Zaproponowany przez magistrat dokument został mocno skrytykowany, jako przygotowany nierzetelnie i na kolanie. Duża ilość uwag i wniosków po raz kolejny dowiodły, że traktowanie po macoszemu komunikacji w mieście

Jednak powyższe projekty dowiodły jeszcze jednego: brak przepływu informacji nie tylko do mieszkańców, ale nawet w ramach urzędów.

przez urząd mści się politycznie. Równoległe środowisko promiejskie zaproponowało konstruktywne zmiany, jak przedłużenie proponowanej linii nowodworskiej, zarówno śladem dzisiejszych linii autobusowych do pętli przy stacji kolejowej, jak w kierunku Muchoboru, a także powstanie linii na Jagodno, Oporów i Psie Pole.

Wreszcie udało się: we współpracy z dr. hab. Maciejem Kruszyzną urząd przygotował Wrocławski Plan Tramwajowy, czyli założenia budowy najpierw trzech nowych tras, a potem niemal 40 odcinków torów, zarówno na przedmieściach, jak i w śródmieściu - w sumie 70 km torowisk i rozbudowy taboru wraz z zajezdnią.

Symbolem wrocławskiej polityki transportowej przez lata było przejście podziemne w ciągu ulicy Świdnickiej pod ulicą Kazimierza Wielkiego - drogą przecinającą bezkolizyjnie Stare Miasto. Od blisko kilkunastu lat pojawiały się głosy o konieczności radykalnego przeobrażenia tego „ścieku komunikacyjnego”. Władze proponowały budowę Śródmiejskiej Trasy Południowej, wcześniej nazywanej Obwodnicą Staromiejską, która miała przejąć tranzyt międzydzielnicowy od Trasy WZ i wtedy ją uspokoić. Jednak koncepcja ŚTP dowiodła, że jest to projekt absurdalny: połączenie to kosztowałoby przynajmniej 4 miliardy zł (tyle, co linia metra w Warszawie) i byłoby już od początku swego istnienia zakorkowane na kilku głównych węzłach! Próba dolewania benzyny do ognia istniejących korków była absurdem. Jedynym wyjściem pozostała poprawa warunków poruszania się pieszych. Do najpoważniejszych postulatów należały przejścia na Świdnickiej oraz Rondzie Reagana. W tym



drugim miejscu skandalem było zbudowanie węzła z obniżonymi krawężnikami, słupami pod sygnalizatory i cyklami sygnalizacji uwzględniającymi pieszych, jednak tylko bez wymalowania zebr. Aktywiści lobbowali w tej sprawie już od 2008 r. i wreszcie, po powstaniu stanowiska Oficera Pieszego, na które konkurs wygrał Tomasz Stefanicki, w 2016 r. wyznaczono przejścia. W międzyczasie powstały przejścia na ul. Zamkowej przez Kazimierza Wielkiego, na pl. Jana Pawła II w ramach integracji przystanków autobusowych i tramwajowych, na pl. Strzegomskim, a przede wszystkim na ulicy Świdnickiej.

Jednak pierwszym nowym przejściem w centrum było przejście przez ul. Świdnicką w ciągu ul. Bogusławskiego. Symboliczne, bo pod Biurem Rozwoju Wrocławia, postulowane przez TUMW jako sposób na poprawę bezpieczeństwa, łączące dwie części ulicy stanowiącej przestrzeń restauracji, klubów i pubów, przez co piesi wcześniej często przebiegali przez ruchliwą jezdnię. Wbrew twierdzeniom wielu, bezpieczeństwo po otwarciu tych przejść nie pogorszyło się, wręcz przeciwnie - dziś spokojnie można pokonać je po powierzchni, a wydłużenie cykli świetlnych dla pieszych spowodowało, że rzadziej przebiegają oni na czerwonym.

Wszystko to sprawiło, że aktywiści zyskali szerokie poparcie społeczeństwa. Ostatnia kampania samorządowa w dużym stopniu opierała się więc na walce o to

Do najpoważniejszych postulatów należały przejścia na Świdnickiej oraz Rondzie Reagana. W tym drugim miejscu skandalem było zbudowanie węzła z obniżonymi krawężnikami, słupami pod sygnalizatory i cyklami sygnalizacji uwzględniającymi pieszych, jednak tylko bez wymalowania zebr.

komu bliższe są postulaty wrocławskich aktywistów. Prezydent Rafał Dutkiewicz polegał na swoich dotychczasowych dokonaniach, Platforma Obywatelska nie wystawiła kandydata, zaś Prawo i Sprawiedliwość zaproponowało wcześniej mało znaną radną, Mirosławę Stachowiak-Różecką. Mimo dużej przewagi w sondażach prezydent Dutkiewicz otarł się o przegraną, przez bliskość, jaką kandydatka PiS zbudowała właśnie w relacji z postulatami aktywistów. Popularność tematów narzuconych przez ruchy miejskie w całym kraju zmieniła dynamikę wyborów nie tylko w granicach miasta

Wrocławia. W Poznaniu rzutem na taśmę wygrał Jacek Jaśkowiak, kandydat Platformy Obywatelskiej, wywodzący się ze środowiska poznańskich aktywistów. W Słupsku Robert Biedroń, proponujący radykalną zmianę na rzecz zbliżenia do mieszkańców, zgodną choćby z zapisami 15 Miejskich Tez. Ostatecznie w Gorzowie i kilku innych miastach na fotelu prezydenta zasiedli po prostu liderzy ruchów miejskich.

Kolejna kadencja prezydenta Dutkiewicza zaczęła się od zaproszenia środowiska aktywistów do współtworzenia strategii Wrocławia do 2030 roku. Dziś, na 2 lata przed wyborami, wciąż temperatura polityki w mieście jest tak wysoka, że wszyscy zastanawiają się, co przyniesie przyszłość. Trudno dziś wskazać faworyta do Ratusza. Zwycięzcami są już jednak na pewno sami mieszkańcy miasta. Ktokolwiek nie wygra, będzie musiał ich słuchać, a w badaniach postulują oni dokładnie to, co ruchy miejskie mówiły od dekady: chcemy miasta zrewitalizowanych kamienic, zieleni, priorytetu dla tramwajów kosztem samochodów i bezpośredniego wpływu na decyzje władz. Ktokolwiek będzie rządził Wrocławiem, musi robić to z nami – mieszkańcami.



Precz z pseudo- nowoczesnością

Mateusz Kokoszkiewicz



Dawniej wyobrażano sobie miasta przyszłości jako przestrzenie, w których futurystyczne wagoniki lub samochodziki rozprzestrzeniają się w chmurach pomiędzy wieżowcami. Dzisiaj wizja nieco się zmieniła - ideałem wydaje się raczej zielony tramwaj jadący po zielonym torowisku, obok którego biegnie szeroka droga rowerowa. Zobaczyliśmy, że nadmierna motoryzacja spowodowała ogromne spustoszenia dla naszych miast.

Kwestia ta nadal jest przedmiotem ogromnych debat. Wiedza naukowa i doświadczenie wielu państw zachodnich miesza się z codziennymi doświadczeniami rodaków, którzy przyzwyczaili się do jazdy samochodem. Musieli też przyzwyczaić się do korków i smogu, które są naturalnym efektem motoryzacji. Musieli usłyszeć, że aby sprostać rosnącym potrzebom motoryzacyjnym, konieczne są kolejne rozbiórki kamienic, jak na wrocławskiej ul. Pułaskiego czy ul. Wyszyńskiego. Nadal po miastach grasują też zwolennicy „cudownych rozwiązań” - takich jak metro czy wagoniki PRT. Te pomysły nie należą wcale do przyszłości, która obecnie wyobrażana jest nie pod znakiem zachłystnięcia się technologią (byle nową) - a pod znakiem rozważań, zrównoważenia, ochrony środowiska i przestrzeni. Zupełnie nowy system, to zupełnie nowe koszty obsługi, nowe wkroczenie w przestrzeń miasta. Myśląc nowoczesnie, myślimy jednak raczej nad tym, jak usprawnić to, co mamy dziś (tramwaje, kolej, rzekę). Metro zaś, to tak naprawdę pomysł rodem z miasta samochodowego. Np. w Berlinie Zachodnim jego budowa wiązała się z likwidacją tramwajów i poszerzaniem ulic. Tunele były potrzebne, bo powierzchnia zajmowana miała być przez samochody. Bardzo droga inwestycja służyła tak naprawdę głównie wygodzie kierowców i usunięciu tramwaju-„zawalidrogi” z ich drogi.

Tymczasem tramwaj, który nie jest blokowany przez samochody, może być o wiele szybszy dla pasażera. Nawet gdy prędkość handlowa jest mniejsza - to przystanki są częstsze, a także o wiele bardziej dostępne. Metro wymaga długiego dojścia od peronu do wyjścia. Na szczęście Wrocław (w odróżnieniu od np. wielu miast francuskich) swój system tramwajowy zachował w dość dobrym stanie. Wymaga on często niewielkich działań, by go usprawnić. Najważniejsze to ograniczenie ruchu samochodowego w części która blokuje ruch tramwajowy - przez wydzielone torowiska, system ITS czy parkingi Park and Ride. Nawet zaś drogie inwestycje (budowy linii tramwajowych na Psie Pole czy Muchobór Wielki) - i tak będą tańsze, niż drążenie tuneli metra czy stawianie estakad dla monoraila (kolei jednoszynowej).

W ostatnich latach zaczęliśmy myśleć o transporcie nie tylko od strony podaży, ale i również popytu. Podróżowanie wcale nie jest przyjemnością, zwłaszcza gdy jest koniecznością. Planowanie transportu powinno zacząć się zatem od planowania przestrzeni. Po pierwsze - powinniśmy budować nowe osiedla mieszkaniowe czy obiekty usługowe tam, gdzie już mamy dostępny szybki transport, lub jest potencjalnie możliwy (np. przy liniach kolejowych). Po drugie - trzeba budować osiedla zwarte, by opłacała się budowa linii tramwajowej, kolejowej lub chociażby poprowadzenie częstej linii autobusowej. Po

trzecie - osiedla powinny być na tyle duże, by opłacało się także wszelkie usługi publiczne i prywatne lokować w pobliżu miejsca zamieszkania.

Warte wsparcia są w szczególności te miejsca, które już dzisiaj spełniają te postulaty – to znaczy przestrzenie wokół centrum oraz głównych linii tramwajowych. To tam koncentrować się powinna działalność inwestycyjna i planistyczna samorządu - budowa infrastruktury i oferty sprzedaży nieruchomości. To, że tylko sprawna komunikacja publiczna jest rozwiązaniem problemów transportowych, jest dzisiaj oczywistością nie tylko dla naukowców, ale i dla mieszkańców Wrocławia. Zgodnie z badaniem z 2016 r., prawie 70% mieszkańców popiera uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej, nawet kosztem indywidualnej. Te wyniki powtarzają się od lat, począwszy od badań ruchu z 2010 r.

„Zbiorowo” to synonim przyszłości

Transport publiczny, który zachęci do korzystania z niego, powinien być - rzecz jasna - zupełnie inny niż dzisiaj. Musi oferować wiele z tego, co Polacy znaleźli w swoich samochodach. Przykładowe rozwiązania można zobaczyć w miastach Europy, np. w Wiedniu czy Monachium. Oczywiście oczekiwanie to nowy tabor - klimatyzowany, czysty, niskopodłogowy. Tutaj niezbędna jest tak naprawdę tylko inwestycja finansowa: producenci taboru są w stanie dostarczyć nowe pojazdy w relatywnie krótkim czasie. Niezbędne jest przesunięcie priorytetu inwestycyjnego z dróg, na transport publiczny.

Ludzie chcą też czuć się bezpiecznie. Uważam, że w tramwajach i autobusach powinni pojawić się ochroniarze i strażnicy miejscy, zwłaszcza w godzinach wieczornych. Najważniejszym jednak czynnikiem jest czas. Przejazd pojazdem MPK musi być co najmniej porównywalny czasowo, a najlepiej - szybszym niż własnym samochodem. Konieczne jest zatem całkowite wydzielenie torowisk (nadal niewykonane np. na ul. Krakowskiej, Grabiszyńskiej, Jedności Narodowej czy moście Uniwersyteckim). Tramwaj stojący w korku z samochodami nigdy nie będzie równie atrakcyjny. Wydzielenie powinno być całkowite: na torowisku nie może być żadnych pasów czy lewoskrętów, tj. miejsc, w których bez potrzeby tramwaj się zatrzymuje. Do poprawy jest m.in. torowisko przy ul. Traugutta, gdzie w kilku miejscach nadal pojazdy są blokowane (np. w stronę centrum za pl. Wróblewskiego). Przy okazji wydzielenia torowisk pojawiają się głosy, że „nie ma co wydzielać, bo i tak nie przesiądą się na MPK, a będą stać w korku”. To rozumowanie zakłada błędne koło: jak bowiem transport publiczny ma się stać konkurencyjny, gdy nie uczynimy go szybszym? Tworzenie osobnych pasów nie powinno być jedynym działaniem, natomiast bez wątpienia jest kwestią niezbędną.

Podobne działania nie powinny dotyczyć tylko tramwajów. Wzorem Warszawy, postulować trzeba wydzielanie pasów autobusowych na jezdniach dwupasmowych i trzypasmowych. To dziać się powinno na całych ciągach, by autobusy szybko poruszały się na

całej swojej trasie, nie będąc blokowane również po jednej czy drugiej stronie buspasa. Przekształcony w ten sposób mógłby być ciąg Kochanowskiego, Brucknera i Krzywoustego, którym szybko jeździłyby autobusy z Psiego Pola do centrum. Drugim z nich - ciąg obwodnicy śródmiejskiej, między FAT a ul. Legnicką (na części pozbawionej torowiska). W przypadku takiego wydzielenia, należy spodziewać się zwiększonego zapotrzebowania pasażerów na szybki transport. Autobusy powinny kursować co 3-4 minuty, praktycznie ciągle, by czas oczekiwania na przystanku był minimalny. Dla pasażera liczy się nie tylko czas przejazdu samego autobusu, ale czas przejazdu „od drzwi do drzwi”. Linie autobusowe kursujące co pół godziny w ogóle nie mają racji bytu. Minimalnym standardem dla całego miasta (w tym najdalszych peryferii) powinien być kurs co 20 minut, natomiast celem - co 15 minut. Na dużych osiedlach mieszkaniowych łączne częstotliwości różnych linii muszą sięgać 2-3 minuty, by oczekiwanie na przystanku zredukować do minimum. Żeby taki system opłacał się finansowo, potrzebne jest przekonanie licznych mieszkańców do skorzystania zeń. A żeby ich przekonać, najpierw trzeba go stworzyć. Inwestycja w dodatkowe kursy musi zatem poprzedzać zmianę.

Szybka komunikacja wymaga także zmian w sygnalizacji. System ITS wcale nie wspiera dziś w 100% tramwajów. Nie tylko trzeba usprawnić system, by obejmował wszystkie tramwaje i przyspieszał je na wszystkich skrzyżowaniach, ale poszerzyć go też o autobusy - zwłaszcza na ciągach buspasów. I tak, będzie się to wiązać z czasowymi utrudnieniami dla samochodów w niektórych miejscach. Gdy jednak nie podejmie się tej decyzji - liczba samochodów będzie przyrastać nadal, a transport publiczny nie zyska niezbędnej przewagi czasowej. Inwestycje w nowe linie tramwajowe są oczywistością - powinny zastąpić inwestycje drogowe jako sztandarowe inwestycje magistratu. Na wszystkie inwestycje nie będzie nas stać, a każda nowa droga zbudowana w danym roku - to niewybudowana w tym samym roku linia tramwajowa.

Żeby przeforsować nowe inwestycje drogowe, od lat wymyślane są różne wymówki. Np. że dana droga coś rzekomo „odciąży”, że będzie „obwodnicą”, że była planowana od lat. Prawdą jest jednak to, że nowe drogi są sposobem na zwiększenie korków; nowe linie tramwajowe - na ich zmniejszenie. Np. most na Wielką Wyspę powinien powstać - jako most dla tramwajów, autobusów, rowerów, pieszych czy karetek, ale niekoniecznie już dla wszystkich samochodów prywatnych. Zamiast dróg - zaoferować można kierowcom duże parkingi, które umożliwią zostawienie swojego samochodu za darmo przy pętli czy stacji kolejowej.

Warto pamiętać, że dodatkowe trasy tramwajowe obciążą już dziś zatłoczone trasy w centrum. Potrzebna jest też rozbudowa układu centralnego - np. drugi tor na ul. Szew-

Na szczęście Wrocław (w odróżnieniu od np. wielu miast francuskich) swój system tramwajowy zachował w dość dobrym stanie. Wymaga on często niewielkich działań, by go usprawnić.

skiej czy trasa w ul. Purkyniego. Oczywistością jest też remont torów - dziś w niektórych miejscach krzywe szyny powodują nawet i wypadanie tramwajów. W mieście, które postawiło sobie za cel bycie „Zieloną Stolicą Europy” i komunikację publiczną stawia na sztywno - to niedorzeczne.

Obecnie wykorzystanie Odry dotyczy głównie rekreacji. Ten nurt w przyszłych latach ma szansę na duży rozwój - zainteresowanie mieszkańców powrotem do rzeki jest bowiem ogromne, a są także środowiska dążące do zmiany. Ciągłym problemem jest zamknięcie Śluzy Mieszczańskiej, która uniemożliwia dzisiaj dotarcie ze Starego Miasta w okolice portu miejskiego. W przyszłości, gdy komunikacja miejska rozwinie się i stanie się na nowo podstawą przemieszczania się znacznej większości mieszkańców, można do celów przewozu osób wykorzystać również statki. Do rozważenia jest trasa, położona w pobliżu licznych celów podróży - np. od Kozanowa przez Kępę Mieszczańską, Stare Miasto i most Grunwaldzki po Biskupin i Swojczyce. Jak każda trasa komunikacyjna - będzie atrakcyjna tylko, gdy zyska odpowiednią częstotliwość. Wydaje się tu, że statek co 15 minut w godzinach szczytu to absolutne minimum. Każda taka linia będzie miała, rzecz jasna, także znaczenie turystyczne

Szybki transport dla każdego

Polski system kolejowy nie przypomina dzisiaj tego z krajów zachodnich. Przede wszystkim częstotliwość kursowania pociągów regionalnych nie spełnia wymogów, stawianych przez pasażera. Istniejące dziury w rozkładzie jazdy są często większe niż godzina. Minimum dla Wrocławia to pociąg co pół godziny - to nadal za mało, by stać się systemem atrakcyjnym; jednak już byłby wybierany przez wiele osób, dojeżdżających do pracy czy szkoły. Optimum to kurs co 10-15 minut, co pozwala na udanie się na przystanek bez patrzenia na rozkład. W Polsce jest to możliwe - udało się to choćby na linii średnicowej w Warszawie czy w Szybkiej Kolei Miejskiej w Gdańsku.

By to osiągnąć, obok pociągów regionalnych, uruchamianych przez województwo, niezbędne jest uruchomienie kursów przez wrocławski samorząd, ewentualnie w porozumieniu z gminami (Siechnice, Długołęka, Kąty Wrocławskie). To kwestia przede wszystkim inwestycji finansowej - w pociągi lub wieloletnią umowę z operatorem. A to wymaga przedstawienia priorytetów samorządu z infrastruktury drogowej na system transportu publicznego. Gdyby ruch kolejowy znacząco wzrósł, niewystarczająca może być infrastruktura. Wąskim gardłem stać się może estakada kolejowa - niezbędna może być rozbudowa samej estakady, albo skierowanie pociągów na Dworzec Świebodzki. Węzeł ten sam w sobie wcale nie jest idealną propozycją. Wartością obecnego systemu kolejowego jest bowiem to, że wszystkie pociągi jadą na Dworzec Główny, co umożliwia przesiadki w jednym miejscu. Żeby nie utracić tej możliwości, potrzebny byłby przystanek na prze-



cięciu się linii kolejowych w stronę Wałbrzycha i do Poznania (nr 274 i E-59; w okolicach ul. Manganowej).

Niezbędne mogą okazać się inne inwestycje, np. trzeci tor na linii w stronę Oleśnicy (która łączy w sobie również kierunki do Trzebnicy i Jelcza). To wymaga już ustaleń i lobbingu na poziomie centralnym, czego w ostatnich latach brakło. To, że jest to możliwe, pokazuje przykład Krakowa (gdzie budowana jest nowa łącznica kolejowa, a planowane poszerzenie trasy kolejowej) czy Łodzi (gdzie zbudowany będzie tunel kolejowy pod centrum miasta). Kluczową inwestycją są przystanki, których brakuje. Jednorazowy wydatek powoduje zaś bowiem trwały przyrost pasażerów. Często osiedla już położone są niedaleko linii kolejowej, nie mają jednak z nią żadnego powiązania. Najlepiej widać to na linii, prowadzącej w kierunku Oleśnicy, gdzie pociąg przejeżdża np. obok osiedla Sobieskiego, Ołbina czy Karłowic - ale bez zatrzymania.

Inne potrzebne przystanki znajdowałyby się np. na Maślicach (w okolicach ul. Głównej), na Tarnogaju (przy al. Armii Krajowej) czy na Złotnikach. Korzystnym przystankiem byłby dworzec „Arkady”, położony przy ul. Świdnickiej. To możliwie przybliżyłoby kolej do samego serca miasta i do dużego węzła komunikacji miejskiej. Inwestycja musiałaby być oczywiście skorelowana z systemem ruchu na estakadzie kolejowej. Wykorzystanie kolei wspomóc może także planowanie przestrzenne. Wokół przystanków trzeba

planować kolejne osiedla mieszkaniowe i biurowce, których użytkownicy będą naturalnymi klientami kolei.

W tym samym czasie istotny wydaje się być rozwój systemu autonomicznych samochodów - wizji przestarzałej, jak każda wizja oparta na indywidualnej motoryzacji, jednak sądzę, że ruch samochodów będzie się „autonomizować” zarówno od strony „systemu” (dzięki wykorzystaniu np. ITS do jeszcze dokładniejszego sterowania ruchem) jak i od strony samochodu (który korzystać będzie coraz bardziej np. z systemu globalnej nawigacji). Komisja Europejska planuje objęcie całej Unii systemem szybkiego i pewnego internetu - tak, by możliwe było bezpieczne stałe połączenie, które umożliwiłoby dostęp samochodu do systemu ITS. Najważniejszym celem takiego systemu jest według mnie zapewnienie, by samochody nie przekraczały prędkości i nie były zagrożeniem dla innych uczestników ruchu - zgodnie z potrzebą bezpieczeństwa.

W licznych miastach możemy zaobserwować również renesans roweru. Ma liczne korzyści - jest mały, zwinny, zajmuje mało miejsca, a nadal należy do komunikacji indywi-

rzyszkością dla wielu wrocławian nie jest wcale pogoda, ale brak miejsca, by bezpiecznie jeździć. Rower nie będzie oczywiście propozycją dla wszystkich, natomiast warto podkreślać, że przesunięcie nawet 10% ruchu z samochodu na rower, mocno zmniejszy korki i zanieczyszczenia.

dualnej, umożliwiając dowolny wybór celu podróży. Jest też środkiem transportu zupełnie nieobciążającym środowiska, a przecież wspierającym zdrowie mieszkańców. Rower przestał już być fanaberią i od pewnego czasu w polskich miastach (w tym we Wrocławiu od 2014 r.) zaczęły płynąć na ten cel pewne realne środki. Nadal oczywiście są o wiele mniejsze niż pieniądze, przeznaczane na drogi samochodowe. To powinno się zmienić: przez pewien czas budżet na drogi dla rowerów powinien być wręcz większy - by nadrobić wieloletnie zaległości i umożliwić budowę spójnego i bezpiecznego systemu tras, który byłby chętnie wybierany przez osoby, które cenią sobie wygodę. Przeszkodą dla wielu wrocławian nie jest wcale pogoda, ale brak miejsca, by bezpiecznie jeździć. Rower nie będzie oczywiście propozycją dla wszystkich, natomiast warto podkreślać, że przesunięcie nawet 10% ruchu z samochodu na rower, mocno zmniejszy korki i zanieczyszczenia. Rozwój ruchu rowerowego jest zatem w interesie wszystkich mieszkańców, nie tylko dzisiejszych użytkowników jednośladów.

Nadal nie ma jednak wygodnego systemu tras łączących choćby wszystkie ważniejsze osiedla z centrum - niezbędne jest tu przeznaczenie zarówno pieniędzy, jak i przestrzeni. Dojrzeliliśmy już do sytuacji, gdy w pewnych miejscach (tam, gdzie to konieczne), trzeba wyznaczać przestrzeń dla rowerów także na miejscach do tej pory zajętych przez parkowanie (np. na ul. Traugutta i ul. Piłsudskiego) lub pasów ruchu (np. na ul. Kazimierza Wielkiego w okolicach ul. Gepperta). Idealnym rozwinięciem idei roweru jest istniejący system rowerów miejskich. System jest przede wszystkim wygodny: nie trzeba mieć własnego pojazdu, znajdować miejsca, dbać o serwis. Można też z niego korzystać w innym mieście, np. jako turysta. Zmniejsza się też przestrzeń zużywana na parkowanie rowerów (we Wrocławiu przez lata nie będzie to problemem; występuje on jednak np. w Amsterdamie czy Kopenhadze).

76 stacji i 760 rowerów, które obecnie obejmuje system, to nadal za mało. Optymalny system będzie obejmował większość celów w mieście, a stacje będą rozmieszczone w odległości maksymalnie 300-400 metrów od siebie. W przypadku braku roweru na stacji - będzie można podejść do stacji kolejnej bez marnowania czasu. Zainteresowanie wrocławian jazdą na rowerze miejskim, liczne zgłoszenia z różnych osiedli, a także wygrana projektów rowerowych we Wrocławskim Budżecie Obywatelskim 2016 r. wskazują, że jest duża potrzeba rozbudowy systemu publicznych wypożyczalni.

Idziemy w miasto

Równie zdrowym co rower sposobem poruszania się po mieście, sposobem zresztą przecież naturalnym, jest też ruch pieszy. Ostatnio dopiero w polskich miastach

zwrócono uwagę, że po naszych miastach nie daje się chodzić. Pieszy był przez lata dyskryminowany, a kolejne inwestycje w drogi samochodowe jeszcze pogorszyły ten stan. Zwiększyły się drogi dojeżdża, a zamiast chodzenia po powierzchni, pieszy został zepchnięty do podziemi. Do tego miasta stały się niebezpieczną przestrzenią, gdzie powszechnie łamane są ograniczenia prędkości a przechodnie narażeni są na wypadki.

Po pierwsze - trzeba oddać pieszym przestrzeń, zawłaszczoną na rzecz samochodów i utrudniającą im poruszanie się. Potrzebne są słupki, które ochronią chodniki przed zastawianiem przez samochody. Należy też przywrócić dawne ciągi piesze na powierzchni, przez przywrócenie przejść przez ulice - np. na pl. Dominikańskim, pl. Jana Pawła II czy na rogu Grabiszyńskiej i Kolejowej. Po drugie - trzeba potraktować inwestycje w wygodę pieszych jako priorytet i przeznaczyć środki porównywalne z tymi, wydawanymi na drogi. Chodniki we Wrocławiu są w stanie tragicznym, o wiele gorszym niż stan ulic. Po trzecie - o bezpieczeństwo pieszych należy dbać w sposób, który usunie przyczynę zagrożenia (np. zbyt duża prędkość samochodów), a nie w drodze karania niechronionych użytkowników jezdni, którzy zagrożenia nie stwarzają.

Bariery w ruchu pieszym będą jeszcze bardziej dotkliwie odczuwalne społecznie w sytuacji, gdy średnia długość życia wzrasta - to oznacza wzrost liczby osób starszych, z problemami w poruszaniu się. Innymi grupami, szczególnie dotkniętymi dyskryminacją ruchu pieszego, są osoby niepełnosprawne i rodzice z dziećcami wózkami. Kuriozalnym przykładem, wynikającym z dominacji myślenia samochodowego, są światła na przecięciu się tras tramwajowych i dróg pieszych. Ruch tramwajów nie jest ciągły, jak ruch samochodów - nie powoduje on zatem wielkiej kolizji z równie ciągłym ruchem pieszym. Tramwaj może mieć pierwszeństwo, a piesi zatrzymywani byłiby i tak tylko na pewien czas. Nie muszą zaś czekać na czerwonym świetle w sytuacji, gdy tramwaj nie jedzie - co dzisiaj jest częstą sytuacją.

Prezydent Wrocławia Rafał Dutkiewicz stwierdził w październiku 2016 r., że kluczową sprawą dla zwalczania zanieczyszczeń transportowych, jest rozwiązanie sprawy samochodów ciężarowych w centrum. Nie do utrzymania jest system, w którym każdy może dowolnie wjeżdżać pojazdem mocno obciążającym środowisko w dowolne miejsce. Problemem nie są tylko zanieczyszczenia czy korki - samochody dostawcze zastawiają też często chodniki, albo drogi rowerowe. Realną odpowiedzią może być system rowerowy. W Charleroi (Belgia), Zurychu czy Bordeaux działają rozwinięte systemy przeładunkowe, gdzie z pociągów czy TIR-ów towar trafia na specjalne pojazdy. Pojedynczy rower cargo jest w stanie przewieźć do 800-900 kg towaru.

Rozwiązaniem mogą też być tramwaje transportowe. Podobne funkcjonowały w przedwojennym Wrocławiu, gdzie w ten sposób dowożono towary np. do Hali



Targowej; dziś podobne tramwaje działają w Dreźnie czy Zurychu. Naturalnie pojawi się pytanie o opłacalność takich systemów. Tak naprawdę ich stworzenie opłacalne będzie dopiero, gdy nie będzie można już dowolnie wjeżdżać samochodem ciężarowym do obszaru ograniczonego obwodnicą śródmiejską, a co najmniej - gdy nie będzie to tak łatwe jak dziś. Możliwość dojazdu powinna być zatem mocno ograniczona - na początek do konkretnych godzin, a potem całkowicie. System ekologicznych dostaw powinien być, rzecz jasna, mocno przemyślany i skoordynowany

W debacie dotyczącej spraw transportowych, pojawia się rzekomo zagrożona „wolność” kierowców samochodów. Nie jest to właściwe postawienie sprawy: transport dotyczy bowiem nie prywatnej sfery, ale sfery publicznej. „Wolność” kierowcy do zaparkowania samochodu czy wjechania gdzie zechce, ogranicza wolność okolicznych mieszkańców do korzystania z danego – zajętego przez samochód - obszaru.

przez władze miejskie na kilka lat przed jego wprowadzeniem.

We Wrocławiu działania, które zmniejszą obecną dominację samochodu, a poprawią czas i szybkość poruszania się po mieście rowerem, tramwajem czy pieszo, są konieczne „na już”. W debacie dotyczącej spraw transportowych, pojawia się rzekomo zagrożona „wolność” kierowców samochodów. Nie jest to właściwe postawienie sprawy: transport dotyczy bowiem nie prywatnej sfery, ale sfery publicznej. „Wolność” kierowcy do zaparkowania samochodu czy wjechania gdzie zechce, ogranicza wolność oko-

licznych mieszkańców do korzystania z danego – zajętego przez samochód - obszaru. A większość mieszkańców, co pokazują wszelkie badania, nie jest za zupełną dowolnością dojazdu samochodem, zwłaszcza w centrum. Strefy piesze okazały się ewidentnym sukcesem. Samochód zajmuje wspólną przestrzeń i nie wszędzie jego obecność musi być akceptowana. Pomyślmy: czy każdy, kto chciałby np. zaparkować kombajn w centrum - ma to prawo? Dawniej oczywistością było, że auto może wjechać na Rynek czy Oławską - udało się jednak przekonać mieszkańców, że te przestrzenie będą wolne od parkowania i dojazdu autem.

Auta do tego emitują szkodliwe gazy - w tym pyły zawieszone czy dwutlenek azotu, wpływając na zdrowie innych. To, że przez lata system kontroli pojazdów nie działał, miało katastrofalny wpływ na stan naszego zdrowia. Te samochody, które zaturowują otoczenie, powinny być po prostu z miasta wycofane. Do tego samochód, jako pojazd o dużej masie i prędkości, stwarza zawsze zagrożenie dla pieszych czy rowerzystów. Ograniczenie ruchu samochodów (również elektrycznych czy hybry-

dowych) zawsze jest korzystne dla bezpieczeństwa, bo zawsze spada możliwość wypadków - choćby nieumyślnych. Tego zagrożenia nie stwarza komunikacja rowerowa, oparta o mniejsze pojazdy o znacznie mniejszej masie.

Komunikacja zbiorowa też jest oparta o wielkie pojazdy - natomiast wymaga o wiele mniejszej ich liczby dla przewiezienia tej samej liczby osób, zatem ryzyko wypadków jest o wiele mniejsze. Do tego kierowcy są profesjonalnymi pracownikami, do tego objętymi kontrolą przedsiębiorstwa (dotyczącą np. używania alkoholu) - stąd ryzyko jest mniejsze. Uwolnienia od samochodów wymagają zwłaszcza przestrzenie piesze, używane przez dzieci i seniorów (np. podwórka czy alejki międzyblokowe). Ich wolność - od bycia zagrożonymi i zatrutowymi - jest wartością większą niż możliwość dowolnego dojazdu wszędzie.

Wrocławska i polska debata transportowa w ostatnich latach nieco się zmieniła. Nie pojawia się w niej, jak ongiś, tylko postulat bezmyślnej budowy dróg - ten sposób „rozwiązywania” problemów transportowych doprowadził do korków i zwiększenia zanieczyszczenia w mieście. Teraz zastanawiamy się także, jak system transportowy urządzić sprawnie i w sposób, który uszanuje też nasze zdrowie, estetykę, bezpieczeństwo i przyszłość środowiska. Polacy i wrocławianie, wbrew temu co się o nich sądzi, nie są niewolniczo przywiązani do samochodu. Są w stanie zmienić się, gdy tylko dostaną dobrą ofertę w postaci szybkiego i czystego tramwaju czy wygodnej trasy rowerowej. Gdy zaczną się ich zachęcać, zamiast zniechęcać (ale działaniem, a nie zapowiedziami i infantylnymi zachętami). 48% ankietowanych w badaniu mieszkańców Wrocławia z 2016 r. zadeklarowało, że jest w stanie zmienić swoje przyzwyczajenia transportowe, w tym zrezygnować z dojazdu samochodem, gdy taka będzie polityka miasta. Czy jest więc na co czekać?



Epilog

Mądrość płynnego miasta

Tomasz Bojęcz



Rozpoczynając pracę nad powyższym tomem targalo mną wiele myśli. Część z nich, dotyczyła czysto organizacyjnej wizji publikacji – ilości autorów i poruszanych tematów. Mówiąc konkretniej tego, co zawsze ulega ostatecznie zmianie, ale nie można rozpocząć bez tych decyzji pracy. Równoległe targaly mną myśli dotyczące sensowności działań, jakie podejmujemy. Czy nie jesteśmy w sytuacji permanentnego zawieszenia? Czy poszukując odpowiedzi, w obliczu tylu niewiadomych, nie tracimy czasu?

Wiele wątpliwości, jakie musieliśmy w tym tomie postawić, pozostało i pozostanie bez rozwiązania jeszcze przez długi czas. Na pytanie o sensowność jednak, odpowiedzieli mi, mniej lub bardziej świadomie, sami autorzy. Aby to wyłuskać, tom podzieliłem ostatecznie na cztery działy. Urbanistyczny – z tekstami od Michała Dębka z UW i Piotra Kargula z Aalborg Universitet. Mieszkaniowy – z artykułami przygotowanymi przez Adama Przywarę z UCL, Jerzego Łątkę z TU Delft i zespół RZUT związany z WAPW. Dotyczący kwestii polityczno-społecznych – z tekstami Katarzyny Wiącek z UW, Piotra Szymańskiego z PWr oraz dr Bartka Lisa z MWW i Huberta Kostkiewicza związanego przez lata z CRK. Na koniec, dział Aktywności – z wypowiedziami prezesa TUMW Przemysława Filara, blogera i DJa Mateusza Kazuli, a także dziennikarza gospodarczego związanego z Wrocławiem, Mateusza Kokoszkiewicza. Podział ten, wynika z faktu, że każdy dział przynosi skonsolidowaną odpowiedź, na pytanie zawarte w poprzednim akapicie.

Sens analizowania problemów urbanistycznych widać w każdym tekście, ale dopiero nałożenie ich na siebie pozwala dostrzec rdzeń. Jest nim konieczność obserwacji otoczenia i próby reagowania na wszelkie transformacje, jakie zachodzą w możliwie jak najsprawniejszy sposób – bo zmiany w mieście i jego strukturze zawsze są efektem tych technologicznych i społecznych. Sens spoglądania na problemy mieszkalnictwa jest niejako fundamentem każdego z tekstów w tym dziale – jest to kwestia, która zawsze będzie problemem. Od niepamiętnych czasów, to akomodacja kształtowała charakter przestrzeni. To standard zamieszkania, był tym, który wyznaczał standard całego miasta. Jest to aspekt, który zawsze był motorem zmian w mieście i myśleniu o jego kształcie.

Kolejny dział przynosi nam myśl pozornie oczywistą - umiejętność analizy zmian w środowisku polityczno-społecznym jest czynnikiem niezbędnym, by móc kształtować mądre miasto. Musimy więc zrozumieć zarówno tych, którzy otaczają nas w sposób najbardziej „typowy”, czyli potrzeby klasy średniej – jak i tych, którzy spychani są często na margines. Aktywność, czyli ostatni dział, to już produkt mocno współczesny. Otaczająca nas digitalizacja spowodowała rozproszenie wiedzy – i środków komunikacji. Chętniej dziś walczymy o swoje, nie zawsze też musimy z tego powodu pikietować na ulicy. Ostatni dział mówi o tym, że warto to robić i w jakim kierunku zmierzać, by miasto było bardziej przyjacielskie, dla wszystkich swoich użytkowników.

Dostrzegając więc sensowność każdego z tekstów i ich wspólnego zestawienia nabrałem poczucia, że wykonana tu praca nabrała realnej wartości poznawczej. Wszelkie wnioski, starałem się podsumować w kilku kolejnych akapitach, tym samym zamykając powyższą rozprawę o mądrym mieście.

W poszukiwaniu tożsamości

O Wrocławiu powiedzieć można już dużo, często przeinaczając rzeczywistość. Najbardziej popularne miejskie „legandy”, to otwartość mieszkańców (tak dzisiejszych, jak i przeszłych) i znaczenie miasta na mapie Niemiec. Prawdą jest natomiast niezwykle pasjonująca historia tworzenia się miasta i jego przechodzenia z rąk do rąk. Gród, założony został przez Wratysława w pierwszej połowie X wieku; pierwszy polski gród założył tu natomiast Mieszko I w roku 985. Biskupstwo datowane jest na 1000 rok, a już niespełna pół dekady później teren wrócił w ręce Czechów, po najeździe Brzetysława I. W 1109 znów znalazł się w granicach Rzeczypospolitej, po przegranej Henryka V z Bolesławem Krzywoustym bitwą na Psim Polu. O pierwszej lokacji miasta można mówić w roku 1214 w czasie rządów Henryka Brodatego – jednak pierwszą pełnoprawną radę miejską powołano na Ostrowie Tumskim dopiero w roku 1261. Wtedy też wytyczono miejskie mury i budować zaczęto dzisiejszy rynek.

Miasto rozwijało się szybko na mocy kolejnych przywilej książęcych, jednak już w roku 1335 po śmierci Henryka VI Dobrego przeszło ponownie w ręce korony czeskiej – która wtedy już była częścią Cesarstwa Narodu Niemieckiego. Tym sposobem Wrocław na długie wieki stał się miastem Niemieckim, swoją polskość – mocno po takim czasie wątpliwą – odzyskując dopiero w roku 1945. Wcześniej, ze względu na swoją wschodnią lokalizację i sprzyjające warunki topograficzne, rozwijał się silnie, szczególnie na początku XVII wieku - stając się jednym z trzech głównych ośrodków w przedwojennych Niemczech. Jego realne znaczenie gospodarcze było zawsze stosunkowo niewielkie (choć plotki mówią zupełnie co innego), porównywalne do miasta Drezna – jednak doskonała ekspansyjna lokalizacja sprawiała, że inwestowanie w nie uznawano za stosowne. Pamiętać należy przy tym, że mówimy o okresie, w którym pojęcie wojny konwencjonalnej usankcjonowane było w prawie międzynarodowym, jako normatywny sposób regulowania sporów między państwami.

Wrocław jednak, jak to często bywa z miastami przygranicznymi, charakteryzował się silnym, wewnętrznym nacjonalizmem. Wpłynęło to źle na jego rozwój w okresie międzywojennym, kiedy państwem sprawnie (w ujęciu infrastrukturalnym) zarządzała niemiecka SPD i – paradoksalnie – nie lepiej za władzy NSDAP.

Rzeczywiście, nacjonalistyczna władza lubiła Wrocław, potraktowała nawet miasto jako jedno ze swoich najsilniejszych komórek strategicznych, lokując w nim pewną część zespołu zarządzającego logistyką wojny. Oznacza to jednak, właśnie z tego powodu, że inwestycje infrastrukturalne w tym obszarze były silnie związane z wojną, na inne brak było czasu i pieniędzy. Dość powiedzieć choćby o Urzędzie Wojewódzkim, czy ulicy Plac Grunwaldzki, która swój niezwykle szeroki przekrój zawdzięcza temu, że miała służyć jako pas startowy dla samolotów SS, jeśli dojdzie do konieczności ucieczki z Breslau.

Wrocław stając się Polski w 1945 roku przypominał w dużym stopniu większą ruinę, niż niemiecką metropolię. Blisko 50% terenu miasta, przyłączonych do Breslau dopiero w roku 1928, pozostało jeszcze mocno niezabudowane. Pozostała część miasta została mocno wyniszczona przez wojnę – w ścisłym centrum Starego Miasta pisze się nawet o 87% drastycznych zniszczeń zabudowy. To

pozbawione struktury miasto stało się więc od razu poligonem ogromnych zmian – w tym, zmian charakteru przestrzennego. Z tego też powodu, by zbudować w mieszkańcach poczucie ciągłości, władze PPS i PPR zdecydowały się na odbudowę czterech fasad rynkowych kamienic – nie zachowując rzecz jasna przekrojów i rzutów większości z nich. Historyczny rynek jest więc rynkiem młodszym, niż znajdujący się przy nim wysoki, modernistyczny budynek biurowy będący własnością BZWBK, choć większość mieszkańców, a nawet niejeden przewodnik, nie mają o tym pojęcia, oskarżając biurowiec o „komunistyczną” metrykę. Ta sztuczna tożsamość potrafiła rozbudzić w mieszkańcach (a zwłaszcza aktywistach) miłość, do często bezwartościowych historycznie, poniemieckich kamienic czynszowych.

Dziś, silnie utowarowione miasto, o złudnym wizerunku Miasta Spotkań, przeżywa frustrację braku osobowości. Mieszkańcy Wrocławia, dziś już rdzenni i naprawdę przywiązani do miejsca w którym żyją, często nie zdają sobie sprawy, że prawdziwe dziedzictwo, które nazwać mogą Polskim przez duże P i bronić na patriotycznych pochodach, to wieżowce sedesowce na placu Grunwaldzkim, dynamiczna bryła Auditorium Chemii Uniwersytetu Wrocławskiego i niezwykły Mezonetowiec na Kołłątaja. Zamiast jednak żyć fascynacją tego, co „nasze” i poszukiwaniem no-

Mieszkańcy Wrocławia, dziś już rdzenni i naprawdę przywiązani do miejsca w którym żyją, często nie zdają sobie sprawy, że prawdziwe dziedzictwo, które nazwać mogą Polskim przez duże P i bronić na patriotycznych pochodach, to wieżowce sedesowce na placu Grunwaldzkim, dynamiczna bryła Auditorium Chemii Uniwersytetu Wrocławskiego i niezwykły Mezonetowiec na Kołłątaja.

wych rozwiązań, które będą nasze na wskroś – jak WuWa2, chowamy się za tęsknotą za „historycznym” Wrocławiem. I to nie dlatego, że był lepszy (choć z pewnością wiele moglibyśmy się od niego dziś nauczyć), tylko dlatego, że uważamy, że tak wypada. Że miasto bez śródmiejskiej zabudowy, i budowanej na niej historycznej tożsamości, nie może być miastem przez duże M. Wrocławiem przez duże W.

Miasto bez pomysłu

Wrocław jest więc miastem aspiracji – i kwestia ta w publikacji pojawia się już wcześniej. Są to jednak nie tylko dążenia do osiągnięcia przez społeczeństwo równego statusu uposażonej klasy średniej, ale też – może nawet przede wszystkim – dążenia Wrocławia do bycia miastem ważnym, strategicznym. Rozumie się jednak tę ważność jako dążenie do pozycji neoliberalnego centrum handlu i biznesu, podobnego do tych z zachodu lat 80. i 90. O tym, jakie dało to implikacje w centrum Wrocławia, pisałem już na początku 2016 dla jednego z wrocławskich NGOów¹ i wypowiedź tę pozwolę sobie przytoczyć.

Rozwój aglomeracji w ciągu ostatniego ćwierćwiecza opierał się więc na kilku mechanizmach, związanych z próbą przyśpieszenia rozwoju gospodarczego. Efektem jest pewna sprzeczność znaczeniowa Wrocławia. Spoglądając na mapę dostrzegamy bowiem koncentryczną strukturę urbanistyczną, z wyraźnym centrum, gęstą zabudową, która je otacza i rozrzedza się na zewnątrz. Zupełnie inne wrażenie można natomiast odnieść, kiedy na Wrocław patrzymy z punktu widzenia użytkownika. W kontekście zabudowy co prawda wciąż mówić możemy o brzegowym układzie śródmieścia, które ściąga nas w kierunku centrum. Jednak użytkowanie społeczno-gospodarcze wprowadza wyraźny chaos w odbiorze miasta. Bo chociaż centrum swoją rolę spełnia całkiem dobrze, to właściwie od początku polskiego kapitalizmu władze gminy osłabiają jego rolę.

O szczycie dążeń do policentryzmu we Wrocławiu mówić możemy w kontekście ostatnich trzech-czterech lat, to za wyraźny sygnał i negatywne przełamanie uznać przełom 1999/2000, kiedy władze zdecydowały się by pozwolić dużemu kapitałowi zabudować centrum miasta obiektami wielkopowierzchniowego handlu. Otwarcie Galerii Dominikańskiej i Arkad Wrocławskich pozwoliło dużym korpo na wysianie życia ze ścisłego centrum, jednocześnie chwalać się pozornym ożywieniem ulic Oławskiej i Świdnickiej. Pozornym bo obie - mimo wyłączenia ruchu samochodowego - z powodu bliskości galerii handlowych umierały, przepełnione lumpeksami i sklepami z artykułami klasy B. W końcu, po osiągnięciu statusu miasta galerii handlowych, władze rozpoczęły proces policentryzacji – tworząc nie tyle realne centra usługowe wewnątrz dotychczas stricte mieszkaniowych dzielnic, a decydując się na

¹ Źródło: hipermiasto.com/nasze-teksty/policentryczna-utopia/



rozproszenie usług publicznych, takich jak stadion miejski, co szczególnie istotne, budując ten akurat niechlubny przypadek w niezamieszkałym polu. Jednocześnie zdecydowano, że formuła monocentrycznego miasta wyczerpała się we Wrocławiu, a wokół obszarów takich jak stadion budować będą się nowe, alternatywne centra miasta. Do których dojedziemy autostradowymi obwodnicami.

Z tym, że koncentryczna struktura we Wrocławiu przestała się sprawdzać ciężko się jednak zgodzić. Nie dość że nie przestała, to ze względów historyczno-planistycznych – a od władz niezależnych – nigdy nie przestanie. Wrocław zaplanowany setki lat temu jako miasto oparte na pojedynczym rdzeniu, z siatką ulic, które w pewnym stopniu radialnie rozchodzą się od centrum, zmuszone jest na nim opierać swój rozwój przestrzenny. Zmianę tej sytuacji mogłaby przynieść dopiero drastyczna zmiana typologii miejskiej, włącznie z przebudową komunikacji. Prawdopodobieństwo takiego działania jest więc bliskie zeru. Problem charakteru centrum jest jednak faktyczny.

Włodarze zauważyli więc realny problem, źle interpretując przyczyny i definiując rozwiązania. Poszukiwany przez nich policentryzm nie jest potrzebny – choć potrzebne jest myślenie centrotwórcze w skali osiedli mieszkaniowych. I jest to zadanie bardzo trudne w obliczu zmian społecznych, jakie przyniósł XXI w. z postępującą digitalizacją przestrzeni społecznej. Tak więc błędy na tej płaszczyźnie da się zrozumieć – choć można mieć też do pewnego stopnia pretensje o całkowite bagatelizowanie problemu. Ciężko jednak akceptować i jakkolwiek tłumaczyć lekceważenie centrum miasta, poprzez brak jakiegokolwiek planowania struktury usług. Rynek Wrocławia swoje problemy ma nie przez to, że jest jedynym centrum – tylko dlatego, że jest centrum niezaplanowanym, na które nikt z władz nie miał dotychczas nawet konkretnego pomysłu.

Niewidzialna ręka rynku

Obserwacja wspomnianych już ulic Oławskiej i Świdnickiej, a także tych ściśle otaczających rynek miasta, pozwala dostrzec jaka przez lata była wizja magistratu. Spółb myślenia o mieście - i jego społeczno-gospodarczym funkcjonowaniu - zdecydowanie opiera się na iluzorycznej wizji niewidzialnej ręki wolnego rynku, która sama wyreguluje potrzeby i ukształtuje przestrzeń życia ludzi w odradzającym się kraju. Niestety, tak frywolne podejście do usług w przestrzeni publicznej, zaowocowało najmem lokali przez często losowych przedsiębiorców, którzy nie mając wiedzy ani doświadczenia nie byli w stanie ocenić, jaka będzie realna reakcja na ich działalność. Równolegle lokowane były więc usługi, które mogą znajdować się we wnętrzach i na wyższych kondygnacjach. Niewidzialna ręka rynku tworzyła chaos, który rzeczy-

wieście - przynajmniej z pozoru – uśmiercał centrum. Stare Miasto stało się więc przestrzenią kontrastów – biur i banków, niewyszukanych „staropolskich” restauracji dla gości zza Bugu, a jednocześnie lumpeksów i sklepów z artykułami RTV i AGD z taniego plastiku. Ta niezdefiniowana, niezaplanowana, w końcu niedziałająca przestrzeń rozlewała się też poza granice rynku, sprawiając, że usługi w mieście uznać można było za niedziałające. Sytuacja ta pozwoliła uwierzyć zarówno władzom, jak i mieszkańcom, że remedium na chaos mogą być właśnie galerie, które wzbudzą ruch w mieście. Tylko że galerie ruch miejski wyssały i nie wydają się być chętne, by go miastu zwrócić.

Każdy, kto chce być sprawiedliwy, powie, że kto nie popełnia błędów, ten nie osiąga sukcesów. To jednak nie może być wytłumaczeniem frywolnego podejścia do usług w centrum miasta, które stało się przyczynkiem najpierw do dekonstrukcji funkcjonalnej, a potem zalania miasta handlowymi molochami. Tylko i wyłącznie dlatego, że popełniono te same błędy, podążając tą samą drogą ku przepaści, co niegdyś w krajach zachodu, zwłaszcza Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Francji. Kiedy u nas popełniano pierwszy błąd w latach 90., drugi dekadę później – w Kopenhadze naprawiano miasto już na przełomie lat 70. i 80. Było więc wystarczająco dużo przykładów jak miasto rozwijać dobrze – i paradoksalnie, warunki były sprzyjające, bo nie trzeba było walczyć z prywatną własnością, operując na postpeerełowskiej pustce własnościowej. Dziś, chcąc naprawić błędy 25 lat wrocławskiej samorządności, będzie nam znacznie trudniej.

Pytanie dlaczego wpuszczając tak chętnie wielkich inwestorów z ich potężnymi galeriami, wierząc głęboko w zbawienny wpływ ich przestrzeni na funkcjonowanie miasta, nie próbowano w podobny sposób po prostu zarządzać miejską przestrzenią? W czym lepsza jest sztucznie wytworzona uliczka w obiekcie handlowym, od tej prawdziwej, choćby ulicy Oławskiej? Wyłącznie tym, że ktoś dokładnie zaplanował i przemyślał, jaką usługę może wpuścić do którego lokalu, kto może ze sobą sąsiadować, a kto nie powinien i jak przemieszczać się będą ludzie, którzy z obiektu będą korzystać. Bo galeria musiała na siebie zarobić – nie mogła pozwolić sobie na błędy. Na spuszczenie ze smyczy niewidzialnej ręki rynku i obserwację, co z tego wyjdzie. Nic nie jest wieczne. Chaotyczne śródmiejskie ulice też nie mogły być – więc i dziś jest inaczej. W pewnym sensie lepiej. Czasem pojawiają się ciekawe lokale gastronomiczne (bo przecież i gust mamy coraz lepszy i portfele coraz grubsze). Czasem jakaś inna wartościowa usługa. Jednak pokłosie lat 90. i Zerowych jest wciąż ogromnie dotkliwie. Bo chociaż lumpeksów już coraz mniej i nawet banki przesunęły się w głąb, na boczne uliczki, to wyssane przez galerie życie, w pełni do centrum nie powróciło – pozostawiając pustkę, która niejako samoistnie wypełniła się Żabkami, Małpkami i Biedronkami. I zmuszając, by pójść do galerii handlowej, w celu załatwienia choćby najbardziej podstawowych spraw.

Centrum jak galeria

Tymi samymi Żabkami i Małpkami wypełniły się też usługi lokalne, osiedlowe. Stworzyły bezosobowe centra spotkań i aktywności, które przecież wszędzie wyglądają tak samo. Ta niepokojąca sytuacja nie ma też końca, bo miasto nie próbuje swoich błędów naprawić. Choćby testowo – na przykład planować rozlokowanie usług w całym rewitalizowanym obszarze. Za pomocą mechanizmów kapitalistycznych – oferując niższą cenę najmu tym, którzy w danej lokalizacji realizować będą określony charakter usług. Takie działania pozwoliłyby na kreowanie centrów osiedlowych aktywności, a po wybraniu odpowiednich rozwiązań również atrakcyjnego starego centrum. Przede wszystkim jednak, obserwując skuteczność rynkową najlepiej zaprojektowanych obiektów „galeriowych”, można wyciągać świetną lekcję. Ich dokładna analiza pozwala bowiem dostrzec, że współczesne społeczeństwo coraz rzadziej korzysta z nich, z tytułu samej obecności funkcji handlowych. Możliwość nabycia wielu dóbr w lepszej cenie za pomocą internetu jest wystarczająco atrakcyjna, by odciągnąć uwagę od otaczających nas molochów. Nie zmienia to jednak faktu, że wciąż obiekty te stanowią realne centra wielu jednostek osadniczych – pełnią więc zdecydowaną rolę centrotwórczą. Oferują nie tylko potrzeby niskie (jak żywienie), ale i wysokie (jak kawiarnia, księgarnia, czy kino) i robią to w sposób, który staje się dla nas atrakcyjny. Budynki, które odnoszą największe sukcesy finansowe to bowiem te, które łudząco sprawnie przypominają dobrze zaplanowane śródmiejskie centra - mogą być więc dla nas inspiracją w procesie myślenia o kształtowaniu centrum miasta. Mają przemyślane układy pionów sanitarnych, wygodny lokalizacyjnie dla użytkowników; czasem pozornie nielogiczny, acz konsekwentny układ komunikacyjny; w końcu – odpowiednie warunki przestrzenne. Dachy natomiast, często przykryte przezroczystym materiałem, pozwalają nam korzystać z obiektów w złudzeniu dziennego światła. Przepiękne ławkami, kwietnikami i fontannami, budują w nas wrażenie odpowiednich w skali śródmiejskich uliczek, na których spędzić jesteśmy w stanie cały dzień. Nie jest to naturalnie zachęta, by wspomniane „galerie” handlowe budować dalej, tym razem choćby w centrach osiedli – ale by nauczyć się od nich dobrze planować centra miast. Obserwacja malli handlowych więc dążyć powinna nie do afirmacji, a analizy i umiejętnego wyciągania wniosków. Za właściwe uznać trzeba próby ograniczania ilości takich obiektów – niemniej jednocześnie warto z właściwego rozplanowania owych „galerii” czerpać. Szanse dla tych poszukiwań upatrywać chciałbym w rozpoczętym już niemal blisko dwie dekady temu procesie kształtowania sociopolis – czyli, w dużym uproszczeniu, miasta after-zoning. Ta hipermodernistyczna koncepcja, stworzona przez największych architektów i urbanistów przełomu wieków, zdaje się niezwykle mocno przypominać układ funkcjonalny hybryd o przeznaczeniu handlowym, czyli właśnie malli - i może być w przyszłości odpowiedzią, na problemy z jakimi



borykamy się w dzisiejszych centrach miast. Wszystko zależy od kwestii administracyjno-prawnych, których architekci nie uregulują – a które muszą przewidywać silną niezależność tych „społecznych habitatów”, a także kierunku ekonomicznego, w jakim zmierzał będzie świat.

Reurbanizacja

Wizja Sociopolis wydaje się być chwilowo ostatnim bastionem pozytywnych myśli o przyszłości miasta. Takie miejskie struktury, w powiązaniu z nowymi metodami kształtowania rynku mieszkaniowego, spowodować mogą wyraźną zmianę jakości życia mieszkańców. W tym naturalną, nie narzucony przez odgórne decyzje władz – które w naszych warunkach geopolitycznych odbierane są niewłaściwie – proces „pozytywnej gentryfikacji”, czyli takiej, która kończy się w momencie wymieszania, przed wyparciem niższych klas społecznych.

Takie kształtowanie środowiska życia w mieście spowodować może również zmianę wizerunku dotychczasowych przedmieść. Jeśli zabudowa jednorodzinna uzupełniać zacznie się o usługi podstawowe, to stopniowo, choćby w oddolny sposób, wytworzy ruchy centrotwórcze – a w efekcie sprawi, że dzisiejsze mieszkaniowe pustynie przypominać zaczną chlubne Siechnice i mówić będziemy mogli o reurbanizacji tych obszarów. Najważniejsza jednak w tym kontekście jest, wspomniana szczególnie przez

Żyjemy więc w narastającym zagrożeniu ruchami populistycznymi o zabarwieniu faszystowskim – i świadomość ta każe nam zastanawiać się poważnie nad przyszłością miasta, szczególnie z perspektywy żyjącego w nim społeczeństwa.

Mateusza Kokoszkiewicza, obsługa komunikacyjna. Jeśli te nowe dzielnice o małomiejskim charakterze, oraz inne podmiejskie przestrzenie – zbliżone lokalizacyjnie do istniejących już gmin wiejskich – skomunikowane zostaną aglomeracyjnie za pomocą szybkiej kolei, to mówić będziemy mogli również o desuburbanizacji, a więc procesie kontrolowanego sprawlu. Dlatego tak szczególnie istotny dla mądrego miasta jest postulat sprawnej

miejskiej i ponadmiejskiej komunikacji. Dość powiedzieć, że wspomniana szybka kolej miejska zmieniać się może w granicach miasta w swego rodzaju nadziemne metro – spotykane w wielu innych miastach Europy.

Istotne jest też poważne przemyślenie kwestii handlu w mieście. W Europie zachodniej i środkowej po upadku ery industrialnej rdzeniem miejskiego „produktu miejskiego brutto” jest przede wszystkim działalność rzemieślników i handlarzy, dopiero potem dużego kapitału – który dziś z nami jest, a jutro może odejść. Choć nie uszczegółowiono

tę w artykułach tej publikacji, konieczne jest, by w rozwoju przemysłowego miasta przyszłości myśleć o małych i mikroprzedsiębiorcach – często nie prowadzących nawet oficjalnej działalności. Tworzenie się oddolnych przestrzeni handlu i rzemiosła wspierać można instytucjonalnie – ale za to odpowiedzialny jest w dużym stopniu III sektor, któremu wystarczy specjalnie nie przeszkadzać. Po stronie decyzji planistycznych jest więc przewidzieć tylko miejsce dla wszelkiej „oddolności” i nie utrudniać jej rozwoju, jeśli tylko (i tak długo, jak) nie jest ona wyraźnym zagrożeniem dla jakiejś grupy społecznej. Zachowanie miejskich targowisk i adaptowanie opuszczonych przestrzeni pofabrycznych na miejskie, co-workingowe warsztaty, to doskonały sposób na niemal bezkosztową „opiekę” nad ludzkimi ambicjami i umożliwienie im rozwoju w interesujący dla nich – choć często nie przynoszący im i miastu dochodu – sposób.

W czasie, kiedy nic nie jest pewne, a za niemal wszystko trzeba zapłacić, takimi prostymi ruchami, niewielkimi staraniami, stworzyć można dla Kowalskich i Nowaków sposobność do bycia nieco bardziej spełnionym. To niezwykle istotne, by myśleć o tym szarym i przeciętnym mieszkańcu, jako o podstawowym budulcu miasta – nie tylko jego zawodowych aspiracjach i chęciach materialnych. Dziś, w późnym kapitalizmie – mając przed oczami możliwość jego upadku – te aspiracje niewiele znaczą, a często też kierują wyłącznie do frustracji. W tych płynnych czasach miasto zachowywać musi przestrzenie dla niespełnionych i pozwalać im tam realizować swoje mniejsze aspiracje, zachowując jednocześnie status materialny, którego nie poprawią. Póki nie uspokoją się populistyczne nastroje i nie znajdzie się metoda na odwrócenie trendów gospodarczych, to jedyna metoda, by miasto pozostało skupiskiem ludzi żyjących w pokoju. XXI wiek przyniósł nam po prostu inne, niż przez poprzednie kilka dziesięcioleci, aspiracje.

W poszukiwaniu mądrości

Również w przypadku wspomnianego Sociopolis powiedzieć można, że kierunek w jakim zmierzają poszukiwania nowego kodu dla miasta nie jest próbą wskazania jedyne- go właściwego rozwiązania - a raczej mechanizmu, który pozwoli na właściwe kreowanie przestrzeni. Koniecznym staje się więc takie myślenie o mieście, które na co dzień przewiduje analizę danych i budowanie szybkich strategii. Programowanie miasta. Pojęcie to jednak nie ma tu budować skojarzeń czysto technologicznych – konotacje tego określenia sięgają programowania na każdym poziomie. Również społecznym, w powiązaniu z właściwymi specjalistami i po prostu ludźmi, mieszkańcami miasta.

Sytuacja, z którą przychodzi nam się mierzyć, na swój sposób niebezpiecznie przypomina tę, sprzed stu lat, kiedy narastające nastroje faszystowskie zrodziły dwie potężne wojny światowe. Czy jednak, podobnie jak wtedy, zacniemy poszukiwać usilnie

rozwiązań? A jeśli tak, to gdzie? Spoglądając dziś w wiele publikacji sprzed wieku uznać można, że dziesiątki oczekiwań tam przedstawianych wciąż są aktualne – tak jak problemów, które tam podkreślano. Fakt pojawienia się analizy Thomasa Piketty'ego *Kapitał w XXI wieku* nastrojać może pewnym niepokojem. Wskazane przez niego tendencje odczytywać należy bowiem jako lokujące zainteresowania polityczne tych, którym skapuje wciąż zbyt wolno, na takie środowiska polityczne, które obiecują im niedoświadczaną wciąż sprawiedliwość. Żyjemy więc w narastającym zagrożeniu ruchami populistycznymi o zabarwieniu faszystowskim – i świadomość ta każe nam zastanawiać się poważnie nad przyszłością miasta, szczególnie z perspektywy żyjącego w nim społeczeństwa.

Może więc należy na nowo zdefiniować granice władzy i praw publicznych? Stosowne – choć przyznaję, że niezwykle kontrowersyjne – jest pytanie, czy przygotowywać powinniśmy się do nowej rewolucji? Czy możliwość społecznego zrywu i czegoś, co nazwać można hiper-marksizmem nie może być – nawet z perspektywy twardego liberała – pozytywnym scenariuszem, jeśli będzie jedynym w opozycji do rozwoju faszystowskiego populizmu? Jednego możemy być dzisiaj pewni – nie jesteśmy dłużej w stanie funkcjonować jako społeczeństwo, jako grupy i jako miasta, opierając się na ułudzie kompromisu. Musimy nauczyć się konfliktu.

Inteligentne miasto to zdaniem dzisiejszych technokratów ekologiczne skupiska zieleni i organicznej architektury, która oddycha i oszczędza otoczenie. Opiekują się też pieszymi i rowerzystami – główną jednak motywacją tych działań jest rozwój technologii i postmodernistyczna wizja upadku świata natury, w tym konieczności opieki nad nią. Jak już jednak wspominałem na początku tej książki, inteligencja nie wystarczy, by mówić o mądrości. Bo inteligencja to zdolność do pozyskiwania danych i ich analizy – ale dopiero mądrość uczy nas, jak słusznie wyciągać z niej wnioski. Z dzisiejszych danych dla miasta i społeczeństwa wyciągnąć możemy dane o konflikcie – i zinterpretować jako konieczność redefinicji idei Miasta.

Zamiast więc Wrocławia, który w 2017 ma stać się, na wezwanie prezydenta, miastem zieleni, chciałbym słyszeć o Wrocławiu, które jest miastem mądrości i samodzielności. Mieście, które nie jest już tylko realizatorem publicznych działań w celu zdobycia poparcia obywatelskiego, ale gwarantem opieki nad podstawowymi potrzebami mieszkańców i wolności w korzystaniu z jego szerokiej infrastruktury. Chcę wierzyć, że tak się niebawem stanie. I oby była to największa rewolucja, jakiej przyjdzie nam doświadczać. Rewolucja mądrości.

Biogramy

Tomasz Bojęć

(ur. 1991) architekt, badacz i publicysta. Współtwórca thinktanku BLOKBLOG. Doktorant na katedrze Teorii i Historii Architektury na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej. Propagator ruchów partycypacyjnych, z doświadczeniem z Polski i Europy. W trakcie studiów i zaraz po ich ukończeniu pracował jako projektant, handlowiec, broker i dziennikarz w ten sposób zdobywając szeroki zakres wiedzy na temat rynku nieruchomości. Główne przestrzenie jego zainteresowań naukowych stanowią zarządzanie miastem, implikacje postmodernizmu w ujęciu społeczno-gospodarczym oraz proseksemika ponowoczesnej architektury.

dr Michał Dębek

urbanista i psycholog. Absolwent Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej oraz Instytutu Psychologii Uniwersytetu Wrocławskiego, w którym jest dziś adiunktem. Na uczelniach tych prowadzi m.in. autorskie zajęcia dotyczące psychologii w przestrzeniach miejskich, metodologii badań społecznych w projektowaniu architektoniczno-urbanistycznym oraz laboratorium ludzkich doświadczeń w różnych przestrzeniach. W działalności naukowej, od czasu doktoratu dotyczącego indywidualnych uwarunkowań odbioru obiektów architektonicznych, zajmuje się relacjami ludzi z ich środowiskami fizycznymi. Szczególnie interesuje się problematyką doświadczania przez ludzi przestrzeni handlu i usług, a także ogólną jakością życia mieszkańców współczesnych miast.

Zbigniew Maćków

absolwent Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej (1996) oraz Kingston University School of Architecture w Londynie (1994). W latach 1998–2005 pracował jako asystent prowadzący zajęcia dydaktyczne w Zakładzie Projektowania Architektury Społeczno-Usługowej Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej. Praktykę w zawodzie rozpoczął w roku 1992. Od roku 1995 prowadzi własne biuro – Maćków Pracownia Projektowa, wykonując wraz zespołem projekty budynków: mieszkalnych, komercyjnych, użyteczności publicznej i przemysłowych. Jest członkiem SARP, Dolnośląskiej Okręgowej Izby Architektonicznej, gdzie pełni funkcję jej przewodniczącego oraz Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej przy Prezydencie Wrocławia. Jego prace były wielokrotnie nominowane do nagród i nagradzane w konkursach polskich i zagranicznych. Otrzymał m.in. w roku 2010 nagrodę SARP za budynek roku oraz trzykrotnie nagrodę w plebiscycie „Piękny Wrocław”.

Igor Łysiuk

architekt, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej i Karlsruhe Institute of Technology, współpracuje z pracownikami architektonicznymi w Polsce i Wielkiej Brytanii. Współtwórca i redaktor Kwartalnika architektonicznego RZUT. Współpracował m.in. z Oddziałem Warszawskim SARP przy organizacji konkursów i warsztatów architektonicznych oraz Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie przy tworzeniu wystawy Spór o odbudowę w ramach festiwalu Warszawa W Budowie. Prowadzi zajęcia poświęcone architekturze i urbanistyce z młodzieżą gimnazjalną i licealną.

Adam Przywara

absolwent kolegium MISH na Uniwersytecie Warszawskim i The Bartlett School of Architecture na University College London. Stypendysta MNiSW za wybitne osiągnięcia naukowe. Współtwórca projektów BETON Film Festival i Powojenny Modernizm. O architekturze i sztukach wizualnych pisze m.in. dla magazynu SZUM i NN6T.

Milena Trzcńska

absolwentka Wydziału Architektury PW oraz Instytutu Kultury Polskiej UW. Współzałożycielka i redaktorka Kwartalnika Architektonicznego RZUT. Współpracowała z pracownikami w Polsce i za granicą oraz takimi instytucjami jak m.in. MSN, Fundacja Bęz Zmiana, Stowarzyszenie Odblokuj, PO Assitej. Stypendystka Rządu Indonezyjskiego.

Mateusz Kokoszkiwicz

(ur. 1989) z wykształcenia prawnik (Uniwersytet Warszawski), z zawodu dziennikarz Gazety Wyborczej, gdzie publikuje na tematy transportu, przestrzeni, architektury, nieruchomości i spraw obywatelskich. Odpowiadał za akcje społeczne Gazety: „Zielona fala dla pieszych i cyklistów”, „Kolej na Dolny Śląsk” i „Oddychać po ludzku”, a także za popularyzację problematyki zanieczyszczenia powietrza we Wrocławiu. Dawniej był działaczem organizacji obywatelskich, m.in. prezesem wrocławskiego Towarzystwa Benderowskiego, przewodniczącym komisji rewizyjnej Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej, a także jednym z założycieli ogólnopolskiego Kongresu Ruchów Miejskich.

Jerzy Łątka

architekt i projektant. Doktorant na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej (w Zespole Architektury Mieszkaniowej) oraz na Wydziale Architektury Uniwersytetu Technicznego w Delft (w Departamencie Architectural Engineering + Technology). W swojej pracy badawczej i projektowej zajmuje się możliwościami wykorzystania papieru i jego pochodnych do realizacji nowatorskich konstrukcji wykonanych z tego materiału a także architekturą tymczasową, pomocową i społeczną. Doświadczenie zawodowe i naukowe zdobył w polskich i międzynarodowych biurach projektowych oraz uczelniach wyższych. Odbył praktyki zawodowe i staże naukowe w Polsce, Irlandii, Rumunii, Wielkiej Brytanii, Izraelu, Japonii i Holandii. W roku 2016 zdobył pierwsze miejsce w konkursie Futu Wro Miasto Przyszłości / Laboratorium Wrocław w ramach Europejskiej Stolicy Kultury. Zrealizowany w ramach ESK projekt Domek z Kart / House of Cards jest pierwszą w Polsce jednostką mieszkalną wykonaną z komponentów papierowych.

Katarzyna Wiącek

z wykształcenia historyczka sztuki, doktorantka kulturoznawstwa na Uniwersytecie Wrocławskim. Graficzka, koordynatorka wrocławskiej strony dla imigrantów Info Migrator Wrocław, aktywistka, feministka. Prowadzi bloga o anarchitekturze (anarchitektura.tumblr.com).

Hubert Kostkiewicz

jeden z najbardziej doświadczonych wrocławskich animatorów kultury, organizator koncertów, zaangażowany dziennikarz społeczny i autor plakatów. Gitarzysta, udzielający się w post-punkowym The Kurws i hip-hopowym Polaroid Android. Do niedawna związany ze słynnym wrocławskim Centrum Reanimacji Kultury, które współtworzył i festiwałem Avant Art.

Przemysław Filar

współzałożyciel i prezes Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia, administrator Forum Polskich Wieżowców. Współorganizator nowej Strategii Wrocław 2030. Członek Kongresu Ruchów Miejskich. Redaktor raportów Instytutu Obywatelskiego Miasto w działaniu oraz Nowy Rozkład Jazdy. Współautor dokumentu Masterplan 60+. Strategia wsparcia seniorów Nadodrza oraz Strategii Wsparcia Wałbrzyska.

Łukasz Stępnik

architekt, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej. Współzałożyciel i redaktor Kwartalnika Architektonicznego RZUT i strony teoriaarchitektury.blogspot.com. Organizator wykładów, warsztatów i dyskusji związanych z tematyką architektoniczno-urbanistyczną. Współpracował z Muzeum Sztuki Nowoczesnej i Fundacją Bęc Zmiana. Na co dzień pracuje jako projektant w biurze JEMS Architekci.

Bartek Lis

socjolog, doktor nauk społecznych, animator kultury, nauczyciel we wrocławskiej SKIBIE, kurator projektów społecznych w Muzeum Współczesnym Wrocław, współpracownik fundacji IMPACT (program rozwoju publiczności), fundacji ART TRANSPARENT (Przegląd Sztuki SURVIVAL oraz „Podwórko Gepperta”) oraz Towarzystwa Inicjatyw Twórczych „e” (w ramach programu „Latających Socjologów”). Gdańszczanin od 10 lat mieszkający we Wrocławiu.

Mateusz Kazula

(ur. 1988) rodowity wrocławianin, didżej, organizator imprez, bloger, dziennikarz. Zajmuje się badaniem historii muzyki elektronicznej oraz kultury klubowej, organizuje na ten temat dyskusje i prowadzi spotkania. Współpracował z Muzeum Współczesnym Wrocław, Muzeum Architektury, Galerią Dizajn BWA oraz licznymi klubami we Wrocławiu i całej Polsce.

Piotr Szymański

asystent w Katedrze Inteligencji Obliczeniowej Politechniki Wrocławskiej, współtwórca Admitster.com, członek zarządu Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia. Stypendysta programu Top 500 Innovators na Stanford University. Kurator wrocławskiej grupy analityków danych miejskich - dane.wroclaw.pl

Piotr Kargul

inżynier gospodarki przestrzennej, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, aktywista, członek Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia. Obecnie studiuje problematykę zrównoważonych miast na Aalborg Universitet w Kopenhadze.

Miasto Przyszłości / Laboratorium Wrocław
Foresight Społeczny Wrocław 2036/2056
Wrocław 2016

© Biuro Festiwalowe IMPART 2016

ISBN: 978-83-946602-5-3

Redaktor prowadzący serii „Strategie dla Miasta Przyszłości”: Łukasz Medeksza
ISBN serii: 978-83-946602-6-0

Redaktor tomu: Tomasz Bojęć
Korekta językowa: Łukasz Medeksza, Natalia Przybytkiewicz
Ilustracje: Diana Chyrzyńska

Redaktorzy tomów serii: Kamila Kamińska, Aleksandra Snitsaruk, Małgorzata Pięta-Kanurska (tom 0),
Grzegorz Lewicki (tom 1), Marta Żakowska (tom 2), Izabela Gajny (tom 3), Tomasz Bojęć (tom 4)

Oprawa graficzna: Marcin Rosiński / behance.net/marcin_rosinski

Zespół programowy Miasto Przyszłości / Laboratorium Wrocław:

Edwin Bendyk (kurator)
Anna Wyganowska-Błażejewska (główny koordynator)
Magdalena Klich (koordynacja)
Kuba Żary (komunikacja)
Patrycja Kochanek (produkcja)
Jolanta Kludacz (administracja)
Alicja Kania (social media)

Zespół Foresightu Społecznego Wrocław 2036/2056:

Łukasz Medeksza (koordynator)
Kamila Kamińska (koordynatorka procesu uspołecznienia Foresightu)
Michał Frycz (zastępca koordynatora)
Artur Łysoń (asystent)
Tomasz Kasprzak (facylitator warsztatów foresightowych)
Karolina Wanat, Marcelina Wróblewska (warsztaty)

Biuro Festiwalowe IMPART 2016
ul. Komuny Paryskiej 39-41
50-451 Wrocław
www.wroclaw2016.pl

Publikację dofinansowano ze środków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego

MIASTO PRZYSZŁOŚCI / LABORATORIUM WROCŁAW

www.miastoprzyszlosci.wroclaw.pl



WROCŁAW 2016
Europejska Stolica Kultury



EUROPEJSKA
STOLICA KULTURY

SFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW


Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego

WSPÓLORGANIZATORZY



PATRONI MEDIALNI





...→ **MIASTO
PRZYSZŁOŚCI /
LABORATORIUM
WROCŁAW**