

ROZMOWA Z PROF. PIOTREM LORENSEM, URBANISTĄ

Nawet jeśli uznamy, że zdrowe miasto jest dla nas wartością nadrzędną, to trudno sobie wyobrazić, by osoba starsza czy mniej sprawna codziennie wjeżdżała rowerem na skarpę wiślaną w Warszawie czy wzgórze morenowe w Gdańsku. Dlatego nasze miasta potrzebują sprawnej komunikacji publicznej, a czasem samochód, niestety, okazać się może niezbędny.

KONSUMUJEMY PRZESTRZEŃ ZAMIAST MIESZKAĆ



– Nie chodzi o to, by zabraniać ludziom jeździć samochodem, ale by nie musieli wszędzie nim jeździć – mówi prof. Piotr Lorens. Na zdjęciu z lewej podczas panelu „Dziejowy moment dla miast” na Horyzoncie IBRiS 24 sierpnia 2023 r. na deptaku w Jastrzębiej Górze wraz z Michałem Płocińskim

MICHAŁ PŁOCIŃSKI

W kampanii wyborczej politycy się prześcigają, kto ma lepszy pomysł na rozwiązanie problemu mieszkaniowego. Czy debata na temat mieszkań może być pierwszym krokiem do szerszej dyskusji o mieście? Bo jak już odpowiemy sobie, w czym mieszkać, to może zadamy sobie także pytania: gdzie mieszkać, co mieć pod blokiem, jak mieć zorganizowaną siatkę miejską?

Debata nad mieszkalnictwem rzeczywiście powinna być pierwszym krokiem do dyskusji o przyszłości naszych miast, choćby z racji tego, że problem mieszkaniowy w znakomitej większości dotyka tych, którzy właśnie będą o tej przyszłości decydować, czyli ludzi młodych. Szczególnie gdy dojdzie do przewartościowania tego,

czym tak właściwie powinien być dom i w jaki sposób powinno się go pozyskiwać. Sytuacja w tym względzie może się zasadniczo zmienić, jeśli rzeczywiście Polacy przestaliby kupować mieszkania na własność, a ich marzeniem nie byłby już dom jednorodzinny na przedmieściach.

Czy można postawić tezę, że polskie miasta wciąż tkwią jeszcze w erze przemysłowej? Bo niby wiele dawnych dzielnic fabrycznych zostało przemienionych w dzielnice biurowe, jak słynny Służewiec Przemysłowy, czyli tzw. warszawski Mordor, ale chyba poza tym tkanka miejska wiele się nie zmieniła.

Tu akurat sporą zmianę przyniosła pandemia, choć tak naprawdę zaczęło się zmieniać już wcześniej. Może akurat Służewiec Przemysłowy nie jest najlepszym

przykładem tej zmiany, bo trochę padł ofiarą własnego sukcesu z początku transformacji ustrojowej, ale i on przechodzi dziś transformację – pojawiają się w jego tkance mieszkania i usługi. Ale przywołać tu można inne nowoczesne parki biurowe. W Gdańsku mamy na przykład Olivia Business Centre, gdzie już dobre dziesięć lat temu właściciele zadali sobie pytanie, jak z centrum biurowego w starym stylu zrobić kawałek miasta. Już wtedy dostrzeżono, że amerykański model dzielnic biurowych, gdzie po godzinie 17 gasi się światło i życie zamiera, nie służy najlepiej mieszkańcom. Dziś mamy też ciekawy przykład budującego się Młodego Miasta, czyli zagospodarowywania terenów postoczniowych. I to nie będzie już żadna monokultura biurowa, tylko tzw. projekty wielofunkcyjne, które będą wiązać ze sobą

funkcje mieszkaniowe, biurowe, usługowe i rekreacyjne.

Często – dodajmy – w obrębie jednego budynku. Bo duża część obecnych powierzchni biurowych stoi dziś pusta, nie mamy więc innego wyjścia, niż tak przebudowywać te wieże ze szkła i stali, by dało się w nich zamieszkać.

I to już się dzieje, a co warto zauważyć – nawet polska legislacja za tym nadążyła. Mamy już możliwość adaptacji budynków biurowych na cele mieszkaniowe. To może nie jest jeszcze powszechny trend, ale już widzimy pierwsze jaskółki tego zjawiska. Do tego zaczynają się wyburzenia starszych biurowców, które już dożyły końca swojego cyklu eksploatacyjnego. Po prostu po trzech dekadach hal supermarketów, a dziś są zaczęliśmy rewidować to, jak budujemy, mieszkamy oraz pracujemy i w jaki sposób poszczególne części miasta mogą się nam przydać.

Podobny proces obserwujemy w odniesieniu do handlu wielkopowierzchniowego. W Warszawie mamy już parę przykładów modernizacji dużych centrów handlowych, które były budowane na zasadzie tzw. big boksów, czyli ogromnych hal supermarketów, a dziś są przerabiane na wielofunkcyjne kwartały miejskie. Dalej mamy w nich usługi, choć nikt tam już się nie zgubi, krążąc z wózkami między półkami napakowanymi przeróżnymi produktami. Bo tak jak zmienił się nasz styl życia i spędzania wolnego czasu, tak zmienił się też model handlu. Teraz działa on już w innej skali, jest przyjaźniejszy dla klienta, bo inaczej chcemy realizować nasze potrzeby zakupowe. W dawnych big boksach pojawiły się więc bardziej tradycyjne sklepy, a całość zaczęła znowu przypominać miasto – w parterach pozostały usługi, a na wyższych piętrach pojawiły się mieszkania.

To dzieje się jednak samoczynnie, bez odgórnego planowania. A aktywiści miejscy i klimatyczni mówią, że trzeba te zmiany przyspieszyć, na przykład szybciej pozbywając się samochodów z centrów miast.

Zgadzam się z tym. Zmiany klimatyczne i zmiany w sposobie naszego życia wymagają przemodelowania także sposobu korzystania przez nas z samochodów – czy szerzej: modelu mobilności w mieście, czyli tego, skąd dokąd i jak często się przemieszczamy. Pojawiła się idea miasta 15-minutowego, sformułowana przez Carlosa Moreno, profesora paryskiej Sorbony, która tak naprawdę jest pewnym rozwinięciem koncepcji miasta kompaktowego, zwartego, czyli idei znanej od dziesięcioleci.

Można więc powiedzieć: żadna nowość?

Tak, może tylko ładniej opakowana. Ale nie ma znaczenia, jak tę koncepcję nazwiemy. Istotne jest to, że nagle dostrzegliśmy, jak ważne jest zróżnicowanie funkcjonalne naszych dzielnic, byśmy mogli na piechotę dotrzeć do większości potrzebnych nam usług. Bo oczywiście nie wszystkich – trudno, byśmy wszyscy w odległości 15-minutowego spaceru mieli teatr, operę i filharmonię. Ale już jakiś dom kultury czy dom sąsiedzki, jak najbardziej. Zwróćmy uwagę, jak licznie takie miejsca w ostatnich latach pojawiają się w bardzo różnych częściach naszych miast. One służą właśnie zaspokajaniu podstawowych potrzeb społecznych, a powiedziałbym nawet: sąsiedzkich.

I chyba znowu nic nowego, bo takie instytucje przecież prężnie działały już w PRL-u.

Dokładnie tak. Pamiętamy z naszego dzieciństwa rozmaite pałace młodzieży czy dzielnicowe domy kultury, tyle że potem, w okresie transformacji ustrojowej, zostało to trochę zaprzepaszczone. W tej chwili do tego wracamy, popularność zyskują różne centra lokalne czy właśnie domy sąsiedzkie, które tak naprawdę są nowym wcieleniem, nową formą znanych od lat instytucji. I może trochę inaczej dziś one funkcjonują, ale generalnie zapewniają realizację tych samych potrzeb zarówno dzieci, jak i dorosłych.

A wracając do miasta 15-minutowego, to odpowiedzią na problem korków, spalin, smogu i zanieczyszczenia ma być ograniczenie mobilności w mieście, tak?

Nie chodzi o to, by zabraniać ludziom jeździć samochodem, ale by nie musieli wszędzie nim jeździć – by mieli wybór. Dziś nawet duże zakupy można robić bez samochodu, bo są przecież tzw. rowery cargo, które w niektórych miastach można już łatwo wynająć i zamiast dźwigać torby z zakupami, przewieźć je nimi wygodnie pod samo mieszkanie. Życie bez samochodu staje się możliwe i w miarę wygodne.

Ale to oznacza zarazem, że zwężymy ulice, co dla tych, którzy wciąż będą chcieli poruszać się samochodem, zrodzi znaczne utrudnienia.

tutaj dochodzimy do istotnego pytania, co jest dla nas wartością nadrzędną: wygoda posiadacza samochodu czy zdrowie miasta? I to zdrowie we wszystkich znaczeniach tego słowa, bo i miasto, w którym my jesteśmy zdrowi, i miasto mniej zanieczyszczone, i wszystko jest sensownie zaplanowane. A myśląc o samochodach, nie można zapominać także o tzw. efekcie przestrzennym. Bo ile miejsca zajmuje pieszy, a ile samochód?

Oczywiście, w praktyce to wszystko jest trochę bardziej skomplikowane, bo trudno sobie wyobrazić, by osoba starsza czy mniej sprawna codziennie wjeżdżała rowerem na skarpę wiślaną w Warszawie czy wzgórze morenowe w Gdańsku. Dlatego nasze miasta potrzebują sprawnej komunikacji publicznej, a czasem samochód, niestety, okazać się może niezbędny. Ustalając priorytety w mieście, musimy jednak przesunąć go z pierwszego miejsca na zdecydowanie dalsze. To nie może być pojazd, z którego korzystamy codziennie, w każdej sytuacji, często – bezrefleksyjnie. Stąd też potrzeba ograniczania rozlewania się miast, czyli zahamowania żywiołowej urbanizacji przedmieść, żebyśmy przestali zabudowywać każdy wolny kawałek terenu położony bliżej lub dalej od zwartej struktury miejskiej.

Problem w tym, że pandemia i przejście do systemu pracy zdalnej spowodowały jednak, że życie na przedmieściach, a nawet daleko od miasta, stało się dziś jeszcze bardziej atrakcyjne niż wcześniej. Rozlewanie się miast więc raczej przyspieszy, a nie przyhamuje.

Niestety, ma pan rację. Choć w drugiej dekadzie XXI wieku widać było już pewne zastopowanie procesów suburbanizacyjnych, to niestety pandemia ten trend odwróciła. W latach 2020–2022 Polacy rzucili się do kupowania domów jednorodzinnych, które wcześniej niekoniecznie były chodliwym towarem na rynku. Bo dom to w końcu duże koszty utrzymania, sporo roboty, kłopoty techniczne. Ale w pandemii własny ogródek okazał się wart każdej ceny. Stąd też pojawił się także niewiarygodny boom na rozmaite domki letniskowe. Rozmawiamy w Jastrzębiej Górze, która jest jednym z najlepszych przykładów na to, do czego może doprowadzić taki boom – wystarczy przejść się na obrzeża tej pięknej miejscowości wczasowej. A na takich obrzeżach bez samochodu ani rusz. Konsumujemy więc przestrzeń, zanieczyszczamy środowisko, ale także – co jest bardzo istotne – uszczuplamy zasoby ekosystemowe, czyli to, co daje nam świeże powietrze i możliwość wytchnienia, rekreacji w lesie, na łące czy na innym pustym, niezurbanizowanym terenie.

Nie mamy planów zagospodarowania przestrzennego, więc to wszystko dzieje się zupełnie spontanicznie.

Zależy gdzie, w Gdańsku mamy akurat ponad 60 proc. miasta pokrytego planami...

...i sam fakt, że się pan tym chwali, pokazuje, że to raczej wyjątek.

To prawda, ale za chwilę każda gmina będzie musiała opracować plan ogólny, który wyznaczy kierunki jej polityki przestrzennej. Niestety, to też nie musi wcale rozwiązać wszystkich problemów. Przywołać tu można przykłady niejako z poprzedniej epoki – sprzed zmian ustawowych wprowadzających nakaz bilansowania terenów rozwojowych z prognozowaną liczbą ludności. Niektóre miasta, chcąc zapewnić sobie większą bazę podatkową, nagle zaczęły być planowane w sposób wręcz mocarstwowy. Pewne miasto średniej wielkości na Mazowszu zasłynęło tym, że mając mniej więcej 200 tys. mieszkańców, w dokumencie planistycznym, jakim do tej pory było tzw. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zapisało możliwości rozwoju przestrzennego dające szansę na pomieszczenie około miliona mieszkańców, czyli pięciokrotności obecnego stanu. Oczywiście, miasto to nie miało najmniejszych szans na przyciągnięcie tylu nowych mieszkańców, a z perspektywy wyzwań, o których rozmawiamy, trudno to nazwać

odpowiedzialnym planowaniem. A przecież wcześniej podobnie to wyglądało w aglomeracjach, które już taką zdolność przyciągania jak najbardziej mają. W końcu polityka planistyczna aglomeracji warszawskiej długo pozwalała na żywiołową urbanizację przedmieść. Dlatego dziś konieczne ograniczenie tego procesu skutkuje, niestety, wejściem w konflikt z rozbudowanymi oczekiwaniami społecznymi, w szczególności właścicieli terenów i deweloperów.

Długo się ludziliśmy, że wszystkie te problemy rozwiąże wolny rynek. Czy wracamy dziś do planowania, a może i także aktywnej roli państwa?

Zdecydowanie tak. Musimy wrócić do czegoś, co można nazwać kompleksowym planowaniem miast, czyli nie tylko przygotowywania ogólnych wytycznych, ale i bardziej szczegółowych reguł przestrzennych, kompozycyjnych – na przykład ustawienia domów wzdłuż ulicy w taki czy inny sposób. Musimy także mocniej zatroszczyć się o dostęp do usług publicznych i łączenie miejsc pracy z innymi funkcjami miejskimi, czyli o wszystko to, co wiąże się właśnie z koncepcją miasta 15-minutowego. I pojawiają się już ciekawe inicjatywy, które właśnie temu mają służyć. Biuro Rozwoju Wrocławia rozpoczęło na przykład projekt tzw. osiedli kompletnych, który ma służyć kształtowaniu zwartych, wielofunkcyjnych obszarów miejskich.

W Warszawie z kolei Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego od lat prowadzi procesy przygotowania tzw. masterplanów dla wybranych obszarów miasta – terenów przemysłowych czy zdominowanych przez wspomniane już big boksy handlowe. I też w Gdańsku podejmujemy wyzwanie kształtowania kompleksowej polityki dla poszczególnych dzielnic, chcąc ująć te różne kwestie w jednym dokumencie.

I będziemy już niedługo wszyscy żyć w radosnym, bezproblemowym mieście 15-minutowym? Nie widać

pan tu żadnych zagrożeń?

Już ten temat nam wypłynął w kampanii wyborczej – miasto 15-minutowe zostało przedstawione przez niektórych polityków jako narzędzie opresji wobec obywatela, który chce mieć swój własny dom, samochód i grilla... Ale abstrahując od tych wymysłów natury politycznej, widzę inny kłopot: mieszkanie w tych zwartych enklawach może spowodować, że padniemy ofiarą zamknięcia w swoistych bańkach. To jest zresztą problem znany w urbanistyce od lat 60., gdy powstały amerykańskie przedmieścia, znane nam choćby z seriali. I okazało się, że ludzie na nich mieszkający utrzymują kontakt wyłącznie z innymi ludźmi żyjącymi na tych samych przedmieściach, nie znają odmiennych społeczności, nie wiedzą, jak one funkcjonują, jakie mają problemy, co się myśli poza ich enklawami. Pojawia się więc obawa, że i my trafimy pod takie złote klosze. Samoczynnie zamknijemy się w swojskich enklawach, nie będą potrzebne nam żadne mury.

Dzisiaj też żyjemy w różnych bańkach.

Tak, ale często z konieczności przemieszczamy się choćby do innych dzielnic, jeździmy gdzieś dalej tramwajem czy odwiedzamy daleko położone od naszego domu punkty usługowe. I mamy sporo możliwości spotkania innych, nowych osób, także całkowicie różnych od nas. A jak zaczniemy funkcjonować głównie w promieniu 15-minutowego spaceru, to spotykać będziemy te same osoby wyprowadzające te same psy i te same dzieci bawiące się z naszymi dziećmi. Tak więc z punktu widzenia urbanistycznego i środowiskowego takie enklawy wydają się ciekawą koncepcją, ale z punktu widzenia społecznego widzę pewne zagrożenia. Choć nie twierdzę, że przekreślają one ten pomysł, ale warto na pewno go dobrze przemyśleć. /©©

Prof. Piotr Lorens – urbanista, architekt miasta Gdańska, kierownik Katedry Urbanistyki i Planowania Regionalnego na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej, członek Komitetu Przemysłowego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk

Rozmowa została przeprowadzona podczas panelu na Horyzoncie IBRIIS 2023 w Jastrzębiej Górze