



Raport — 04

Magdalena Nawrocka

Średnie miasta - żywe miasta?

Autor główny:

Magdalena Nawrocka

Skład:

Tomasz Wójcik

Wykorzystano materiały CC autorstwa:

Chris Barbalis, Made by Made

Centrum Analiz Latarnika

Kalisz 2023

Pozostałe raporty, komentarze i felietony Centrum Analiz Latarnika dostępne są na stronie internetowej: latarnikkaliski.pl/analizy



SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU ROZWOJU ORGANIZACJI OBYWATELSKICH NA LATA 2018–2030 PROO

Spis treści

Znaczenie skali	4
Historyczny potencjał	5
Docenimy klasyczny kwartał	6
Rola ludzkiej twarzy	8
Aktywne, miękkie krawędzie	10
Oddzieleni	13
Śródmieścia dla ludzi	15
Trudne dziedzictwo i nowe możliwości	16



Autorka

Magdalena Nawrocka – magister inżynier architekt i magister historii sztuki. Studiowała również na École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes. Redaktorka Latarnika Kaliskiego, autorka prelekcji, artykułów popularnonaukowych i publicystycznych z zakresu architektury i urbanistyki.

“W średnich miastach nie szarpiesz się, nie szastasz.
Spokojem tchną przedziwnym średnie miasta.
Miejscowości tych nie jestem entuzjasta,
ale przyznam jakiś urok jest w tych miastach.”

Grzegorz Turnau

Czy w Polsce „żyją” tylko metropolie? Coraz częściej mówi się, że tak, a społeczna postawa względem miast średnich i mniejszych wydaje się taka, jak w piosence Grzegorza Turnaua – nie do końca entuzjastyczna. Średnie i małe ośrodki wyludniają się, a ich mieszkańcy migrują za granicę lub do większych aglomeracji. Według analizy Państwowej Akademii Nauk aż 122 z 255 średnich miast w Polsce grozi marginalizacja i zjawiska kryzysowe – tracą one swoje funkcje, a sytuacja społeczno-gospodarcza jest w nich niekorzystna.¹ Śródmieścia pustoszeją, odwiedzanie ich staje się nieprzyjemne, poczucie bezpieczeństwa maleje, a lokale i punkty usługowe upadają. „Miastom takim jak Wałbrzych czy Jelenia Góra grozi w najbliższych latach spadek ludności nawet o 40%” – apelowano w ramach Kongresu Małych i Średnich Miast.² Na zjawisko to wpływa wiele czynników: lepsza oferta pracy, edukacji i usług w metropoliach, mniejsza atrakcyjność inwestycyjna w średnich miastach, nierównomierne przestrzenne wspieranie rozwoju ośrodków oraz wiele, wiele innych. Jako główne problemy średnich i małych miast wskazuje się jednak również te związane z przestrzenią – rozproszone i nieefektywne osadnictwo oraz pogarszający się stan zabudowy centrów. W jaki sposób wyżej wymienione problemy możemy starać się rozwiązywać i jak bardzo na „życie” miasta wpływają architektura i urbanistyka? I czy mogą one przyczynić się do tego, aby dane miasto „ożyło”?

1 Znaczenie skali

Co sprawia, że miasto, rozpatrywane tutaj jako konglomerat ulic i budynków, funkcjonuje dobrze i „żyje”? Na to pytanie odpowiedzi szukało wielu badaczy, począwszy od połowy XX wieku, my jednak skupmy się najbardziej na obserwacjach Jana Gehla – duńskiego architekta i urbanisty, którego badania oraz bazujące na nich późniejsze analizy i konsultacje odmieniły setki miast na całym świecie. Wieloletnie obserwacje zachowań ludzi przebywających w różniących się od siebie przestrzeniach publicznych pozwoliły wyznaczyć kryteria oceny ich jakości i czynniki wpływające na to, czy odwiedzający chętnie pojawiają się w nich lub nie, a w efekcie – czy dana okolica tętni życiem, czy raczej sprawia wrażenie wymarłej i przygnębiającej.

¹ <https://samorzad.pap.pl/kategoria/praca/122-miast-srednich-tracacych-funkcje-spooleczno-gospodarcze>

² <https://www.miasta.pl/aktualnosci/male-i-srednie-miasta-wiecej-szans-niz-zagrozen>

David Slim, dyrektor kreatywny w studio Gehl Architects i autor książki „Miasto życzliwe”, zwraca uwagę, że niezbędne do dobrego działania miasta czynniki to odpowiednia gęstość i różnorodność przestrzeni. Dzięki nim dzielnice ośrodków stają się wygodne i jednocześnie ciekawe dla ich użytkowników i mieszkańców. Fizyczna bliskość rozmieszczenia potrzebnych nam funkcji w danym mieście czy dzielnicy pozwala nie tylko na wygodniejsze załatwianie codziennych spraw, ale i ułatwia tworzenie się relacji. Współdzielenie zasobów, korzystanie z tych samych przestrzeni, o ile są one dostępne i atrakcyjne, przekłada się na budowanie więzi z otoczeniem i lokalnej tożsamości. Co więcej, czas, jaki zaoszczędzimy na tym, że potrzebne nam funkcje skupione są blisko siebie i nie wymagają od nas dodatkowej komunikacji, poświęcić możemy na inne wartościowe czynności – spędzanie czasu z bliskimi czy odpoczynek.

Odpowiednia skala jest czynnikiem, który niewątpliwie wyróżnia mniejsze miasta na tle dużych aglomeracji. Metropolie dokuczają bowiem swoją wielkością, anonimowością i czasem, jaki przeznacza się w nich na komunikację z punktu A do B. W małych miasteczkach i wsiach na bezosobowość natomiast nie narzekamy, lecz brakuje nam często wrażeń – różnorodności, nieoczekiwanych możliwości, które daje zagęszczenie ludności i spontaniczne, losowe spotkania. W średnich czy mniejszych miastach nie znajdzie się często, co prawda każdego możliwego kierunku studiów czy kursu tańca, ale nierzadko nie brakuje w nich teatrów, siłowni, muzeum czy większych supermarketów. Narzekamy niekiedy, że w średnim mieście „wszyscy się znają”, ale to nie do końca prawda – nie sposób jest poznać każdą osobę w kilkudziesięciu tysięcznym ośrodku. Jednocześnie dojazd do pracy, szkoły czy w odwiedziny u rodziny zajmuje nam niekiedy nawet kilka czy kilkanaście minut. Taka mieszanka czynników sprawia, że w teorii średnie miasta wydają się idealne do tego, aby prowadzić w nich spokojne, zrównoważone, ale i ciekawe życie. W teorii. Bo w praktyce, posługując się przykładem z Wielkopolski, według portalu Polska w Liczbach, w 2022 roku saldo migracji wewnętrznych dla Kalisza wynosiło -382. Według danych GUS, w 2050 roku stutysięczny jeszcze niedawno ośrodek posiadać ma tylko 79 tysięcy mieszkańców.³ Dlaczego więc średnie miasta umierają na naszych oczach? I czy architektura i urbanistyka może być czynnikiem, który przyczyni się do ich uratowania?

Bo czy naprawdę średnie miasta są tak wygodne i przyjemne jak wynikałoby z teoretycznego spojrzenia na ich skalę? Jak zwykle, diabeł tkwi w szczegółach.

2

Historyczny potencjał

XX wiek przyniósł architekturze i urbanistyce zmiany – powiedzieć duże, to jakby nie powiedzieć nic. Tak jak bowiem przez poprzednie tysiąclecia style i prądy w architekturze rozwijały się systematycznie,

³ <https://www.polskawliczbach.pl/Kalisz>

korzystając i szeroko nawiązując do wcześniejszych epok, modernizm postanowił zerwać z nimi wszystkimi. Całkowicie zrezygnowano z detalu, ozdób czy stylizacji – od teraz budynki miały być maszynami do mieszkania i do zaspokajania podstawowych potrzeb każdej warstwy społecznej. Temu samemu służyć miała urbanistyka. Rewolucja przemysłowa, gwałtowny przyrwyw ludzi do miast, rozwój fabryk zatrudniających setki robotników sprawiły, że miasta stały się ciasne, zanieczyszczone i niezdrowe dla ich mieszkańców. W reakcji na tak niekorzystne warunki, w pierwszych dekadach XX wieku całkowicie odcięto się więc od historycznej logiki tworzenia miast i osiedli. Plan voisin (1925) czy Ville radieuse (1930) Le Corbusiera stworzono według założeń zupełnie innych niż wcześniej – zatopione w bujnej, rozległej zieleni wysokościowce miały przynieść mieszkańcom wygodne, higieniczne życie wśród natury.⁴ Lata jednak mijały i okazało się, że niewielkie zagęszczenie, oddalenie od sąsiadów i usług, „rozlanie” jednostki, jaką jest miasto, powoduje głównie wzrost przestępczości, alienację mieszkańców od siebie nawzajem oraz niedrożności komunikacyjne. Wtedy z powrotem zaczęto doceniać historyczne miasta, ich odpowiednią gęstość, bliskość funkcji i ludzkiego towarzystwa oraz sposób, w jaki je konstruowano. Jane Jacobs, autorka „Śmierci i życia wielkich miast Ameryki” jako pierwsza apelowała o to, by nie przeceniać standardowego planowania opartego głównie na wytyczaniu ulic na desce kreślarskiej – nawoływała do wychodzenia na ulice i analizowania tego, co w miastach działa, a co nie. Po niej przyszli tacy badacze jak Christopher Alexander, William H. Whyte czy wspomniany już wcześniej Jan Gehl. Okazało się, że dawne miasta posiadają wiele zalet, które w pewnym momencie historii przestano doceniać. Historyczne ośrodki, czyli takie, w których najczęściej mieszkamy w Polsce, większość z nich posiada przecież rodowód sięgający kilkuset lat.

3

Doceńmy klasyczny kwartał

Miasta historyczne powstawały przez wieki i często spontanicznie – tam, gdzie handlarze rozkładali się z towarem, powstawał plac, a następnie budynek targowy. To stanowi o ich potencjale, bo znacznie bardziej niż w przypadku wielu współczesnych realizacji dostosowywano je do potrzeb ludzkich, możliwości oraz ograniczeń ludzkiego ciała i psychiki. Przykładem rozwiązania, które świetnie do nich przystaje, jest klasyczny, śródmiejski kwartał. W średniowiecznych miastach wytyczano ulice, które następnie wypełniano ściśle przylegającą do siebie zabudową. Rozwiązanie to sprawdzało się przez setki lat, a zbiorowe budownictwo w innych formach (np. w układzie liniowym) zaczęło powszechnie powstawać dopiero w latach 20. Dzisiaj do koncepcji kwartału coraz częściej się wraca, a nowe osiedla znowu przyjmują formy zamknięte, wyposażone w wewnętrzne dziedzińce.

⁴ M. Kostrzewska, *Miasto europejskie na przestrzeni dziejów. Wybrane przykłady*, <https://arch.pg.edu.pl/documents/174968/51761959/skrypt%206.pdf>

Co w kwartałach jest takiego niezwykłego? Chociażby ich wysokość, najczęściej około czterech lub pięciu kondygnacji – jest ona komfortowa dla człowieka, nie przytłacza, nie oddziela zbytnio od otoczenia mieszkańców najwyższych pięter, pozwala więc pozostać w kontakcie ze znajdującą się poniżej ulicą.



Posługując się przykładem wielkopolskiego Kalisza, możemy zauważyć, że budynki wzdłuż głównej osi historycznego miasta, ulicy Śródmiejskiej, posiadają najczęściej około czterech pięter – nieco wyższy parter i trzy kondygnacje powyżej. Wysokości budynków w bocznych ulicach również utrzymują przyjemną dla człowieka skalę.

Zamknięty kwartał posiada także cechę, która idealnie przystaje do ludzkich potrzeb – dzieli najbliższą nam przestrzeń na sferę cichą, osobistą oraz na tą głośniejszą, publiczną. Posiada bowiem wewnętrzną część o ograniczonym obszarze, chronioną, kontrolowaną, wywołującą poczucie prywatności i bezpieczeństwa. Oprócz tego zawsze cechuje go też publiczny front, w założeniu różnorodny i ciekawy. W założeniu, bo jak dobrze wiemy, w przestrzeni wielu polskich śródmieść stare miasta niekoniecznie sprawiają wrażenie żywych i frapujących. Podwórkom również daleko do kreowania wrażenia spokojnych, przyjaznych przestrzeni, gdzie mieszkańcy mogą odpoczywać i integrować się wzajemnie. Zamiast tego ich wnętrza wypełniają parkingi, zniszczone betonowe nawierzchnie, kontenery na odpady – częściej pełnią one funkcje zaułków, w które wielu z nas obawiałoby się zabłądzić po zmroku.

Nie zawsze jednak tak się dzieje. W wielu rejonach Europy w historycznych kwartałach na nowo zaczyna się pojawiać życie – tak jak w śródmiejskiej dzielnicy Christianhavn w Kopenhadze, która, mimo iż położona blisko głównej miejskiej arterii, oferuje mieszkańcom nie tylko ruchliwe sklepiki, punkty usługowe czy restauracje, ale też zadrzewione, ciche wewnętrzne podwórka, gdzie porozstawiano ławki, stoły i huśtawki dla dzieci. Świetnym przykładem jest także posiadające ok. 130 tys. mieszkańców Berno. Układ starego miasta powstał tam między XII a XV w. i pozostał zasadniczo niezmienny do dzisiejszych czasów. Kwartały o wysokości około 4-5 pięter posiadają prywatne dziedzińce oraz arkadową część zewnętrzną, która tworzy promenadę wygodną dla odwiedzających przy każdej pogodzie. Przestrzeń jest urozmaicona i zhierarchizowana – przy głównych ulicach usytuowano sieciowe sklepy czy supermarkety, węższe uliczki mieszczą natomiast mniejsze lokale i rodzinne biznesy. Użytek zrobiono także z piwnic (znajdują się w nich np. bary) czy najwyższych kondygnacji (restauracje na dachu, miejsca noclegowe dla turystów). W inteligentny sposób wykorzystano i uwypuklono walory kilkusetletniej, zabytkowej tkanki miejskiej.



Wnętrze kwartału w kopenhaskim Christianhavn, fot. Google Maps

Sposób, w jaki historycznie wznoszone były miasta w Polsce, jest taki sam jak w Danii czy Szwajcarii – jedno spojrzenie z góry na Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Gniezno czy Inowrocław ukazuje nam układ śródmieść składających się z kwartałów. Ich wysokości są standardowe, kamienice posiadają harmonijne podziały, a różnorodność kompozycji fasad nie pozwala na nudę. Wiele rynków czy ulic w Polsce posiada wygodne, arkadowe podcienia – znajdziemy je chociażby w Bielsku-Białej, Jeleniej Górze, Oleśnicy, Kłodzku czy w Jaworze. Nie potrzebujemy zatem budować od nowa „lepszych” osiedli na obrzeżach, które dodatkowo wywabiają mieszkańców z centrów. To docenienie i zmiana naszych śródmieść, zachęcenie do nich, praca nad ich bezpieczeństwem czy wzbogaceniem o odpowiednią infrastrukturę dla mieszkańców jest krokiem, pozwalającym nam wykorzystać potencjał, który już posiadamy.

W jaki sposób zatem do śródmieść zachęcać, jak je ożywiać i wzbogacać? Jak sprawić, żeby przestały być one puste, nieciekawe i niebezpieczne?

4 Rola ludzkiej twarzy

Psychologiczna zasada społecznego dowodu słuszności traktuje o tym, jak bardzo skłonni jesteśmy robić to samo, co inni ludzie. Jeżeli mamy do wyboru dwie restauracje, bardziej skłonni będziemy, aby zasiąść przy stoliku w takiej, w której już stołuje się sporo osób niż w tej, która świeci pustkami. Zasada ta działa również w przypadku miast – w tych, które tętnią życiem, pojawiają się coraz to nowe osoby, natomiast do odwiedzania czy wprowadzania się do ośrodków, w których „nic się nie dzieje”, kolejki chętnych się już nie ustawiają.

Efekt błędnego koła sprawia, że trawione problemami miejscowości stają się jeszcze mniej popularne, a ich atmosfera jeszcze bardziej posępnieje.

Co zatem sprawia, że mamy poczucie, że dane miasto „żyje”? Powróćmy w tym momencie do badań Jana Gehla, który udowodnił, że najważniejszym czynnikiem wpływającym na to czy miasto wydaje nam się żywe, jest ilość ludzi na ulicach oraz sposób, w jaki spędzają oni tam czas. Jan Gehl przez dekady obserwował, liczył i analizował liczbę oraz zachowania osób odwiedzających przestrzenie publiczne. Okazało się, że niebagatelnym czynnikiem wpływającym na wrażenie doświadczania „życia” w danym miejscu jest sposób korzystania z niego i prędkość poruszania się jego użytkowników. Inne wrażenie sprawiają przechodnie szybko przemykający z punktu A i B, odmiennie flaneur, który spaceruje, cieszy się pogodą i ogląda miejskie witryny, a jeszcze inne – osoby, które w okolicy zatrzymują się, przystając na krótką pogawędkę, siadając na ławce lub w ogródku kawiarni, szalejąc na placu zabaw albo w skateparku.



Życie w przestrzeni publicznej Kalisza w letni wieczór

Gehl zwracał też uwagę na odpowiednie zagęszczenie przechodniów, posługując się metaforą sali wykładowej: „Jeśli spodziewasz się stu studentów na wykładzie, zamów salę na pięćdziesiąt osób. Pomieszczenie napełni się szybko i każdy pomyśli, że to bardzo ważny wykład (...) W odwrotnej sytuacji – gdy w trzystuosobowej sali pojawi się trzydziestu studentów – każdy się zastanawia, dlaczego pozostałym chciało się przyjść”.⁵ Wielkie, puste przestrzenie kojarzą nam się bowiem z anonimowością, natomiast te mniejsze i odpowiednio wypełnione wzmagają poczucie miejskiego „ciepła” i intensywności ludzkich kontaktów. Im więcej osób cieszących się z miejskiego „tu i teraz”, tym większe prawdopodobieństwo, że przestrzeń wyda nam się przyjazna, ciekawa i również zdecydujemy się spędzić w niej czas.

5 J. Gehl, *Miasta dla ludzi*, s. 51

Wiemy już zatem, że do danej okolicy przyciągają nas najbardziej inni ludzie. Co jednak zrobić, jeśli w naszym mieście tych ludzi nie ma? Dzięki badaniom Gehla udało się udowodnić, że nasze zachowania nie są przypadkowe i wyszczególnić czynniki architektoniczno-urbanistyczne, które sprawiają, że chętniej pojawiajemy się w danej przestrzeni oraz elementy, które od danej okolicy nas odstrasza.

5 Aktywne, miękkie krawędzie

Co więc zachęca nas do danej przestrzeni? Przede wszystkim liczy się to, co widzimy i czego doświadczamy w momencie spędzania czasu w danym miejscu. Niebagatelnym czynnikiem, który może nadać okolicy przyjemnej, atrakcyjnej atmosfery lub odwrotnie, wytworzyć posępny, przygnębiający klimat, są partery budynków. Okna, ciekawe witryny, różnorodne fasady sprawiają, że ulica wydaje nam się ciekawsza i żywsza. Sam spacer interesującym ciągiem dostarcza różnorodnych bodźców, a wnętrza lokali i mieszczące się w nich usługi dostarczają często jedyne go powodu, aby w ogóle się w danej okolicy pojawić. „Miękkie krawędzie”, jak nazywa je Gehl, zachęcają do chodzenia pieszo i zatrzymywania się w poszczególnych punktach. Łatwe wchodzenie i wychodzenie z lokalu na parterze usprawnia nam dostęp, więc zwiększa się prawdopodobieństwo skorzystania z danej usługi spontanicznie. Silniejsza aktywność ludzka w danej okolicy, więcej „oczu otwartych na ulicę” wzmacnia nie tylko samo poczucie bezpieczeństwa, ale i realne bezpieczeństwo jej użytkowników.



Miękka krawędź w postaci lokalu wyposażonego w ogródek i przeszkloną witrynę

Aktywne, miękkie granice między budynkami a ulicami kreować można w każdej skali i na niezliczoną ilość sposobów. Najmniejsze, najprostsze rozwiązania stanowią ławki ustawione pod kamienicą czy blokiem, stoiska rozłożone przy ścianach budynków, kioski przy skrzyżowaniach czy niewielkie dostępne tylko przez okno lodziarnie lub punkty z kawą. Większą skalą charakteryzują się restauracje z ogródkami pod gołym niebem, sklepy albo biura z otwartymi witrynami, warsztaty, punkty usługowe (np. fryzjer lub kosmetyczka) czy siłownie, gdzie ćwiczące osoby wyglądają przez okno, biegając na bieżni. Wszystkie te funkcje, im bardziej otwarte w stronę miasta (np. poprzez duże przeszklenia) czy wręcz wchodzące w jego tkanekę (jak stoliki kawiarni wystawione na zewnątrz), tym większe budują w nas wrażenie spędzania czasu w okolicy frapującej i dynamicznej.

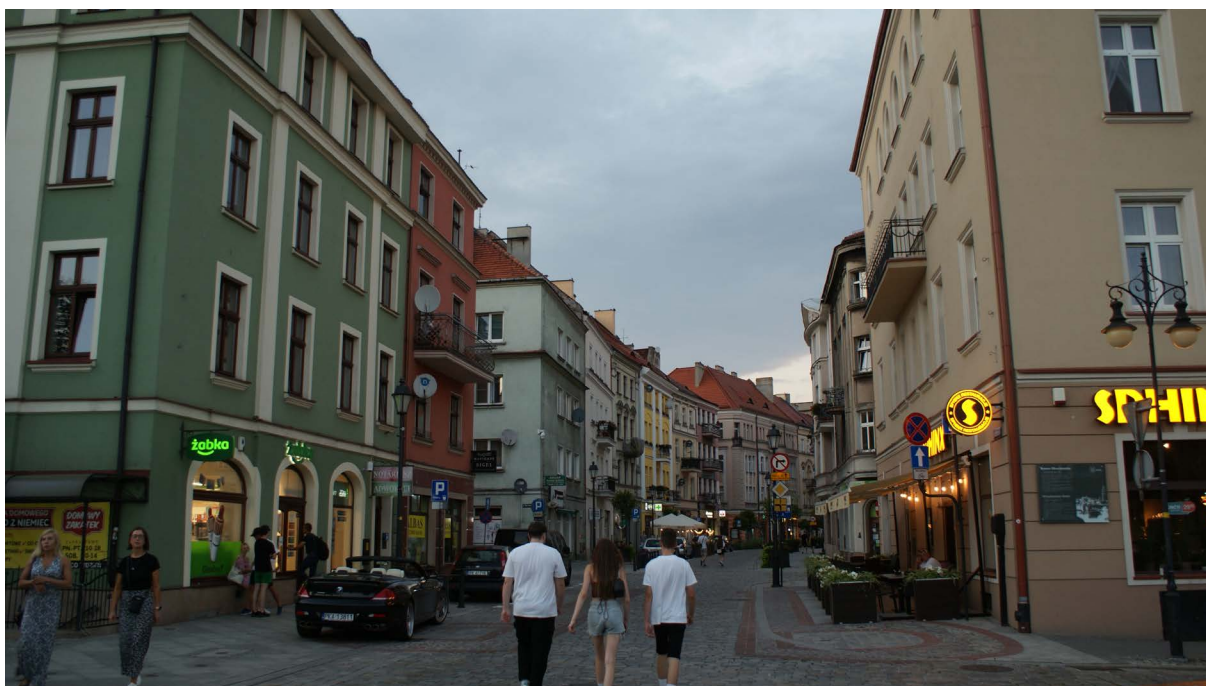
W średnich miastach bywa z tym różnie. Na przykładzie Kalisza stwierdzić można, że aktywne partery z pewnością tam są, choć nie zawsze w wystarczającej liczbie. Za najbardziej atrakcyjne uznać można główne osie miasta przechodzące przez Rynek – ulicę Śródmiejską czy Kanonicką. Fronty kamienic sprawiają tam wrażenie “aktywnych”, przechodzień podziwiać może witryny sklepów, odpocząć na przewidzianych wzdłuż chodnika ławkach, wejść do restauracji i latem zjeść kolację pod chmurką. W ciepły, letni weekend w centrum pojawiają się przechodnie, którzy spacerują, siedzą na ławkach, spożywają posiłki w punktach gastronomicznych. Gorzej robi się jednak zimą, w środku tygodnia, kiedy to śródmieście świeci pustkami.



Różnorodny ciąg ulicy Śródmiejskiej w Kaliszu

Z Kaliszem porównajmy mniejszy, bo liczący ok. 70 tys. mieszkańców Ostrów Wielkopolski. Na samym Rynku udział gastronomii wydaje się większy niż w Kaliszu, być może ze względu na liczniejszą liczbę wystawionych na zewnątrz ogródków. Przestrzeń wzbogacają ławki, klomby oraz drzewa. Dla pieszych dostępne są też stojaki rowerowe. W bocznych ulicach dominują raczej punkty usługowe, można zauważyć duży udział witryn w parterach.

Jako inny przykład podać można rynek wałbrzyski. Zdecydowanie brakuje tutaj ogródków gastronomicznych, co sprawia, że rynek sprawia wrażenie opustoszałego – udział pustej przestrzeni wyłożonej kostką wydaje się tu zbyt duży. Znajdująca się na środku fontanna stanowi element, który może zaintrygować, dobrym pomysłem jest też skupienie ławek pod niewielkimi drzewkami. Nadmierny udział wolnej przestrzeni i handlu, a zbyt mały gastronomii może powodować pustoszenie tej przestrzeni w weekendy. Rynek w Wałbrzychu sprawia wrażenie opisaną wcześniej trzystuosobowej sali, do której zaproszono tylko trzydziestu studentów.



Ulica Śródmiejska w Kaliszu i jej użytkownicy

Na ile zatem przestrzeń w średnich miastach zachęca nas, a na ile odstrasza? Czy same śródmieścia są dla nas atrakcyjne pod kątem architektonicznym lub urbanistycznym? Zauważyć możemy wiele wad, lokali gastronomicznych zbyt mało, ale przy głównych ulicach fasady wcale nie są zupełnie milczące i puste, a śródmieścia wydają się oferować, nieidealną może, ale nie najgorszą też różnorodność.

W czym więc jeszcze kryje się problem mniejszych miast? Dlaczego, kiedy pogoda przestaje dopisywać, nagle z miast znikają ludzie? Trudności z pewnością wynikają, przynajmniej częściowo, z niedostatecznej gęstości „zaludnienia” śródmieść – z ogólnej, zmniejszającej się liczby mieszkańców w danym mieście przy jednoczesnym rozlewaniu się go na wiele rozproszonych dzielnic, które przenoszą środek ciężkości z centrów na okoliczne osiedla. Jednocześnie śródmieścia oferują nieco zbyt mało atrakcji i klimatycznych okolic, w których mielibyśmy ochotę spędzać czas. W wielu miejscach również czynniki kulturowe i społeczne sprawiają, że zwyczaj „wychodzenia do miasta” istnieje w zbyt małym stopniu, a wolny czas spędza się w prywatnych domach.

6 Oddzieleni

Istnieje jednak jeszcze jeden czynnik, który wpływa na zjawisko „pustoszenia” centrów miast. Jest nim komunikacja. Jak już wcześniej wspomniano, w badaniach udowodniono, że aby miasto wydawało się żywe, muszą zaludniać je osoby pozostające w danej przestrzeni lub poruszające się po niej z odpowiednio niską prędkością. Oznacza to, że jeśli wybierzemy przedostanie się do punktu docelowego pieszo, rowerem bądź komunikacją miejską, zarówno my doświadczymy wtedy w większym stopniu obecności innych ludzi, jak i inni ludzie bardziej odczują energię naszego pojawienia się w okolicy. Jak pisze David Slim: „Chodzenie umożliwia najżywszą reakcję na to, co dzieje się wokół nas i nawiązywanie największej liczby kontaktów”.⁶ Chodząc lub jadąc rowerem, mamy całkowitą kontrolę nad swoim ruchem. Przejeżdżając obok kwaciarni, gdzie zobaczymy ładne tulipany czy cukierni, z której wydobywa się zapach ciastek, możemy spontanicznie zatrzymać się i skorzystać z danej usługi.



Aktywny front lokalu przyciągający użytkowników, Kalisz

Nie jest to możliwe, kiedy poruszamy się samochodem. Nie ulega więc wątpliwości, że auto, wygodny przecież i użyteczny wynalazek, posiada również drugą stronę medalu – przyczynia się do wyludniania się ulic w miastach. Jeśli nowe dzielnice miast projektowane są tak, aby wygodnie było poruszać się przez nie na czterech kółkach, ale niekoniecznie już na własnych nogach, przechodnie prędzej wybiorą samochód niż spacer. Odległości w rozlewających się miastach się zwiększają, funkcje w mieście rozpraszają, komunikacja zajmuje coraz więcej czasu. A o ile śródmieścia

6 D. Slim, *Miasto życzliwe. Jak kształtować miasto z troską o wszystkich*, s. 134

projektowane były jeszcze w ludzkiej, kameralnej skali, to dzielnice powstałe przez ostatnie dziesięciolecia już niekoniecznie.

Kiedy ruch samochodowy i jego przepustowość staje się najważniejszym czynnikiem w planowaniu przestrzennym i urbanistycznym, spacer nagle okazuje się zbyt czasochłonnym i męczącym przedsięwzięciem. W dzisiejszych miastach piesi w wielu miejscach nadkładać muszą drogi w nielogiczny sposób, a długość spaceru zwiększa się ze względu na rozległe skrzyżowania i konieczność przepuszczenia jadących w wielu kierunkach samochodów. Dzisiaj odchodzi się już całe szczęście od przepoławiających śródmieścia tras W-Z i ich pochodnych, a dookoła miast pojawiają się obwodnice. Wszyscy jednak dobrze wiemy, ile czasu spędzić musimy, czekając na światło zielone, szczególnie jeśli na trasie mijamy kilka większych przejść dla pieszych. Osoby poruszające się na własnych nogach zmuszane są też często do przemierzania przestrzeni nieprzyjemnych albo nawet niebezpiecznych – poboczy niewyposażonych w chodniki, odstraszających nieprzyjemnym zapachem przejść podziemnych, długich arterii ze ślepych fasadami, wzdłuż których drzewa policzyć można na palcach jednej ręki. Nawet jeśli chodniki istnieją, to często ich szerokość jest po prostu zbyt mała, aby daną ulicę wzbogacić o inną funkcję niż tylko komunikacyjną i pozwolić na usytuowanie w danym miejscu ogródka restauracji czy niewielkiego stoiska usługowego. Kto zresztą chciałby jeść obiad w towarzystwie spalin i pojazdów prujących zaraz obok z prędkością 50 km/h? Komu chciałoby się wspinać po schodach, a potem schodzić nadziemną kładką, jeśli ten wysiłek nie jest w danej chwili niezbędny?



Przejście podziemne pod Aleją Wojska Polskiego, Kalisz

Sprawia to, że jako piesi omijamy okolice, w których nikt nie zadbał o to, aby stały się one atrakcyjne dla kogokolwiek innego niż dla kierowców. Wybieramy zamiast śródmieścia galerie handlowe, do których łatwo jest dojechać, a spacer odkładamy na później. Reszta użytkowników,

poruszających się wolniej niż standardowy pieszy w młodym wieku, jest często w jeszcze gorszej sytuacji. W miastach brakuje ścieżek rowerowych, a wyspy ulokowane na środku jezdni są często zbyt wąskie, aby postawić na nich rower. Starsze osoby być może w śródmieściu znajdą ławki, na których odpoczną w razie potrzeby, ale czy jest to możliwe wzdłuż kaliskiej Alei Wojska Polskiego? Miasto, jeśli nie jest projektowane lub dostosowywane do potrzeb wszystkich grup mieszkańców, będzie zniechęcało ich do wychodzenia poza najbliższą sobie okolicę, a przynajmniej wychodzenia poza nią pieszo.

I tym razem posłużmy się przykładem Kalisza. W śródmieściu prędkość poruszania się aut jest ograniczona, a drogi wyłożone zabytkową kostką, ale parkujące samochody zabierają dużo miejsca, które można byłoby przeznaczyć dla pieszych. Udział przestrzeni publicznych zmniejsza się też z powodu dużej liczby parkingów, które zajmują miejsce w centrum. Dostanie się do niego, nie zawsze jest też łatwe – brak obwodnicy koncentruje dużą ilość szybkiego ruchu na znajdującej się ok. 600 metrów od Rynku Alei Wojska Polskiego. W Kaliszu, jak w wielu podobnych miastach, dominuje poruszanie się po mieście prywatnymi autami.

7

Śródmieścia dla ludzi

Jak pokazują jednak przykłady wielu państw, miasta można zmieniać tak, żeby dostosowywać je dla pieszych. Poszerzenie chodników, zmniejszenie udziału ruchu kołowego w centrum, usunięcie pasa drogi na rzecz ścieżki rowerowej – są to zabiegi, które wyprowadziły na nowo życie w wiele miast. Kopenhaga jest tu sztandarowym przykładem, bo tam eksperyment z ulicą Strøget przeprowadzono już w latach 60. Ulicę zamknięto wtedy dla ruchu samochodowego i mimo że renowacji nie poddano wtedy ani jednego budynku, odnotowano wzmożenie się ruchu pieszego o 35%, a handel w okolicy pobudził się znacznie już w pierwszym roku po zmianie jej charakteru. Istnieje też wiele innych tego typu miejsc na świecie. Kensington High Street w Londynie przeprojektowano tak, aby na środku znalazło się miejsce na stojaki rowerowe – ażyl ten ułatwia przechodzenie przez ulicę na tyle, że od czasu wprowadzenia go spadła liczba wypadków. Ciekawy zabieg stanowi również zamykanie danej ulicy dla aut tylko w określonych godzinach – tak jak przy Naka-dori w Tokio, gdzie w czasie pory obiadowej wjazd aut jest niemożliwy, aby restauracje mogły skorzystać z powierzchni jezdni i ustawić tam stoliki. Posługując się podobną logiką, przebudowano takie miasta jak: Sydney (rozwinęto sieć komunikacji pieszej, ulepszono dla nich ulice, główną ulicę i położone wzdłuż niej place uznano za kręgosłup miasta), Nowy York (Times Square kiedyś aż w 89% stanowił przestrzeń nie dla turystów, ale dla samochodów!), Fryburg czy Brighton.



Zatłoczona ulica Strøget, Kopenhaga

Nie tylko największe metropolie zdecydowały się na zmianę priorytetów i uczynienie swoich przestrzeni bardziej atrakcyjnymi dla pieszych. Hiszpańska Pontevedra (licząca ok. 80 tys. mieszkańców) już w 2007 roku zamknęła centrum dla samochodów, poszerzyła chodniki i rozwinęła sieć miejskich placów. Dwa lata później wprowadzono tam strefy ograniczonej prędkości (30 km/h). Pontevedra stała się dzięki temu przyjaźniejsza, bezpieczniejsza i znacznie czystsza (emisja CO₂ zmniejszyła się tam o 70%), co sprawiło, że zyskała międzynarodowy rozgłos. Do niewielkiego, szwajcarskiego Zermatt (tylko 5 tys. mieszkańców) w ogóle nie dostaniemy się samochodem – auto zostawić musimy poza miastem i wjechać do niego pociągiem. Ma to na celu ochronę okolicznej przyrody, jak również uniknięcie negatywnych skutków używania aut.⁷ 117-tysięczna Brugia także zdecydowała się pozostać wierna ludzkiej skali, rozwijając sieć infrastruktury pieszej i rowerowej i przekierowując ruch samochodowy poza centrum.⁸

8

Trudne dziedzictwo i nowe możliwości

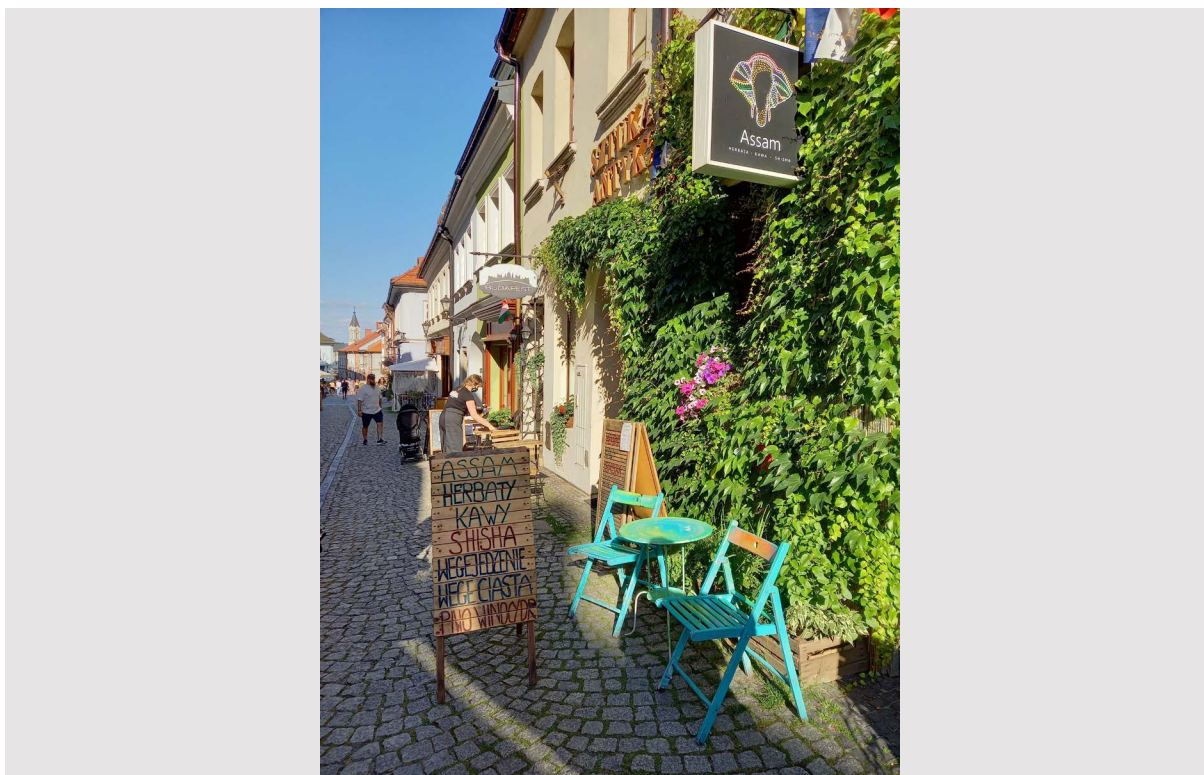
Przykładów podawać można wiele i stanowią one niezliczoną skarbnicę inspiracji. Każde miasto, każde państwo jednak posiada odmienną charakterystykę i wszystkie inspiracje należy potem odnieść do różnorodnych warunków lokalnych. Miasta małe i średnie w Polsce napotykają bowiem na pokaźną liczbę przeciwności losu. Transformacja, przemiany ustrojowe, reforma administracyjna z 1998 roku spowodowały zmianę struktury zatrudnienia, upadek zakładów przemysłowych, a w

⁷ <https://discerningcyclist.com/car-free-cities-around-the-world/>

⁸ <https://www.polisnetwork.eu/news/bruges-in-the-spotlight-a-transport-transition-tour/>

efekcie biedę, bezrobocie i potężne problemy społeczne. Przykładem może być Włocławek, gdzie po 1989 r. funkcjonowanie zakończyły zakłady produkcji fajansu, Zakłady Celulozowo-Papiernicze (zatrudniające jeszcze w 1994 roku 3500 osób) czy tamtejszy Ursus, którego kosztem uratowano fabrykę warszawską.⁹ Na tym przykładzie widać, jak w Polsce rozkładane są akcenty i że największy nacisk kładzie się u nas na rozwój największych aglomeracji. Najważniejsze instytucje publiczne skupione są w Warszawie – w przeciwieństwie do Szwajcarii, Szwecji czy nawet Gruzji, gdzie lokuje się je tak, aby rozwój różnych części kraju następował równomiernie.¹⁰ Młodzi wyjeżdżają z mniejszych miast nie tylko z powodu niewystarczającej oferty usługowej – głównym czynnikiem jest tu praca i edukacja, za którymi podąża się do większych ośrodków i później już nie wraca. Społeczeństwo mniejszych miast się więc starzeje, a gęstość zaludnienia spada.

Problemy mniejszych miast nie da się zatem oczywiście rozwiązać wyłącznie architekturą i urbanistyką. Nie zmienia to jednak faktu, że stanowią one czynniki, które przyczyniają się do tworzenia miejsc, w których mieszka się chętnie i z przyjemnością.



Klimatyczny kącik w centrum Bielska-Białej

W XXI wieku polskie średnie i mniejsze miasta zmuszone są zatem do poszukiwania nowego pomysłu na siebie. Znalezienie go jest bardzo często wypadkową odpowiedniego położenia czy atrakcyjnych warunków przyrodniczych – tak jak w Bielsku-Białej, swój potencjał czerpiącej walorów Beskidów czy z bliskiej odległości do granicy czeskiej i słowackiej. Jej przykład pokazuje jednak, że nie tylko metropolie potrafią w Polsce funkcjonować prężnie – warto więc czerpać inspiracje ze sposobu jej funkcjonowania.

⁹ P. Witwicki, *Znikająca Polska*, s. 81

¹⁰ F. Springer, *Miasto archipelag. Polska mniejszych miast*

Trzecia dekada nowego tysiąclecia otwiera nowe możliwości przed mniejszymi ośrodkami - coraz bardziej rozpowszechnioną pracą zdalną, atrakcyjniejsze ceny nieruchomości w mniejszych miastach czy zwiększające się przeludnienie metropolii.



Być może wykorzystanie ich, wraz z inteligentnym rozwijaniem miejskiej infrastruktury, pomoże średnim miastom w większej mierze wykorzystać swój potencjał. Miejmy nadzieję, że tak właśnie będzie.

Bibliografia

Literatura:

- M. Kostrzewska, *Miasto europejskie na przestrzeni dziejów. Wybrane przykłady*, <https://arch.pg.edu.pl/documents/174968/51761959/skrypt%206.pdf>
- J. Gehl, *Miasta dla ludzi*
- J. Gehl i B. Svare, *Jak studiować życie w przestrzeni publicznej*
- J. F. P. Rose, *Dobrze nastrojone miasto*
- D. Slim, *Miasto życzliwe. Jak kształtować miasto z troską o wszystkich*
- F. Springer, *Miasto archipelag. Polska mniejszych miast*
- P. Witwicki, *Znikająca Polska*

Źródła:

- <https://samorzad.pap.pl/kategoria/praca/122-miast-srednich-tracacych-funkcje-spoeczno-gospodarcze>
- <https://www.miasta.pl/aktualnosci/male-i-srednie-miasta-wiekszans-niz-zagrozen>
- <https://www.polskawliczbach.pl/Kalisz>
- <https://discerningcyclist.com/car-free-cities-around-the-world/>
- <https://www.polisnetwork.eu/news/bruges-in-the-spotlight-a-transport-transition-tour/>