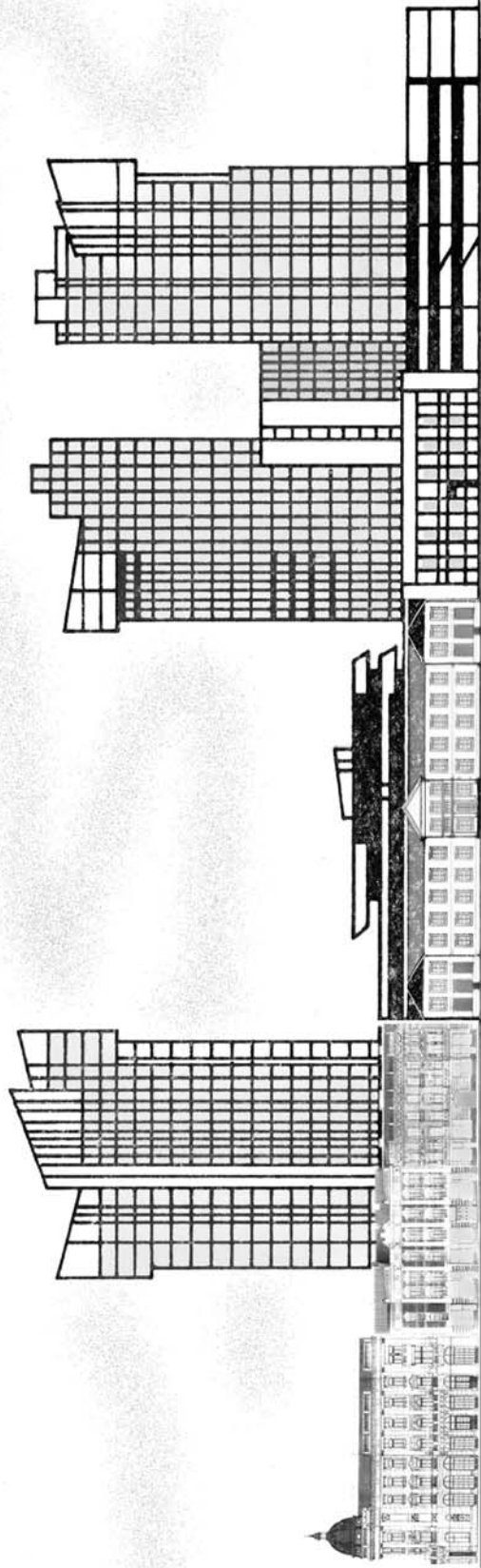


# CENTRUM LUBLINA



I nagroda w konkursie na centrum Lublina 1968, proj. arch. Stanisław Juchnowicz i Andrzej Skoczek

W krajobrazie miejskim istotne jest  
nie tylko to, co się widzi,  
ale też to, co się wie i odczuwa.

Na sąsiedniej stronie:  
wizja centrum Lublina  
(w: Przemysław Szafer,  
*Nowa architektura polska.*  
*Diariusz lat 1966-1970,*  
Warszawa 1972, s. 214) ze  
szczegółami fasad uwi-  
docznionymi przez Roma-  
na Zwierzchowskiego.

# Wiedzieć, by widzieć

## Rozmowa z urbanistą Romualdem Dylewskim

**Marcin Skrzypek: Jak możemy zdefiniować krajobraz miejski?**

**Romuald Dylewski:** Pojęcie „krajobraz” jest wieloznaczne. Inaczej rozumieją je przyrodnicy, inaczej geografowie, inaczej architekci czy urbanisci. W naszej rozmowie chodzi raczej o krajobraz w rozumieniu urbanisty bądź po prostu bardziej wrażliwego mieszkańca miasta. Tak rozumiany „krajobraz miejski” to, upraszczając, wszystko, co się widzi: natura i architektura. Analogicznie jak poza miastem, z tą może różnicą, że krajobraz miejski odbiera się częściej „w czasie”, to znaczy chodząc lub jeżdżąc. Możemy mówić o krajobrazie miejsca zamieszkania, pracy, krajobrazie centrum miasta czy terenów otaczających, ale nie odbieramy ich osobno, statycznie, lecz we wzajemnych relacjach, jakby „czasoprzestrzennie”.

Na percepcję krajobrazu miasta mają wpływ również czynniki w tym kontekście pozornie bez znaczenia, takie jak warunki życia, komunikacji i rozmaite inne okoliczności. Istotna jest też świadomość struktury miasta jako bazy krajobrazu. Jeżeli widzę budynki dookoła i jestem świadom, że za nimi znajduje się na przykład zieleń, patrzę na nie inaczej, niż kiedy jestem doświadczony tym, że zabudowa praktycznie się nie kończy. Wtedy pojawia się zjawisko klaustrofobii przestrzeni miejskiej, którą Anglicy przeżyli na początku ubiegłego wieku i nazwali „potopem cegły i zaprawy”. Dlatego też, jako mieszkaniec miasta, mogę dookoła widzieć same budynki, ale muszę być przekonany, że łatwo mogę się znaleźć gdzieś, gdzie ich nie ma.

**A więc nie da się krajobrazu miejskiego po prostu namalować.**

**Romuald Dylewski** – wybitny lubelski urbanista, praktyk i teoretyk, m. in. wieloletni kierownik lubelskiego Zakładu Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie, wiceprzewodniczący ds. konsultacji naukowej Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej, członek Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej w Rządowym Centrum Studiów Strategicznych. Wykładowca kilku uczelni w kraju i za granicą. Główny projektant pierwszego po wojnie *Planu Miasta Lublina* (nagrodzonego I nagrodą państwową), *Planu rozwoju miasta i aglomeracji Bagdadu*, a także m. in. planów miast w Syrii i Libii. Autor wielu prac naukowych i popularnych z dziedziny planowania miast i regionów.



Plac Wolności. Takie „okno”, nieoczekiwana daleka perspektywa z widokiem zieleni w samym centrum miasta, podnosi atrakcyjność krajobrazu, a sama świadomość jego istnienia korzystnie wpływa na percepcję wszystkich okolicznych uliczek. Fot. M. Skrzypek.

Nie da się o tyle, że w istocie nie jest on tylko tym krajobrazem, który się widzi, ale także tym, który człowiek sobie uświadamia. Na przykład może sobie uświadamiać, że za rogiem jest coś pięknego albo że z Lublina łatwo dojechać do Kazimierza. To podnosi jakość środowiska miasta i pomaga znieść jego różne mankamenty.

**Na przykład to, że ktoś mieszka przy dwupoziomowym skrzyżowaniu, które cichnie tylko w nocy.**

Dzięki również są częścią krajobrazu. Jeżeli okno jest zamknięte, widzimy inny krajobraz, niż kiedy je otworzymy i usłyszymy huk jadących samochodów. Przystajemy go lubić. Nawet ładne

domy przestają być ładne, jeżeli towarzyszy im hałas czy smród spalin. To kolejny przykład, że w krajobrazie miejskim istotne jest nie tylko to, co się widzi, ale też to, co się wie i odczuwa. Samochód we współczesnej przestrzeni miejskiej wymaga zresztą dodatkowego komentarza, ponieważ do niedawna budził on pozytywne reakcje jako coś niezwykłego, inspirującego, a dziś wręcz

przeciwnie. Pracując kiedyś w Londynie, zajmowałem się przebudową fragmentu dzielnicy East End. Przyjechawszy z Polski, z PRL-u, gdzie samochodów było niewiele, traktowałem je jako coś wizualnie pozytywnego, więc zaprojektowałem parking przylegający do ciągu pieszego. Zdumiewało mnie, że wszyscy, zarówno fachowcy, jak i mieszkańcy, mieli mi potem za złe, że parking jest niczym nieosłonięty i znajduje się tak blisko chodnika. Pamiętam, że nie mogłem zrozumieć, po co im ta osłona, czego oni właściwie chcą. W końcu pojąłem, że samochód jest dla nich czymś innym niż dla mnie. A oni po prostu z samochodami przeżyli ten sam „potop”, co wcześniej z zabudową i na tym tle mieli już swoją „fobię”. Owszem, używali samochodów, ale woleli ich nie oglądać, kiedy nie musieli. Obecnie większość samochodów jest raczej ładna, a jednak we współczesnym pejzażu miasta i u nas coraz bardziej uważa się je za element negatywny.

**Czy istnieje jakieś metodyczne podejście do kryteriów oceny krajobrazu miejskiego?**

Zajmowałem się kiedyś tym problemem w swojej pracy doktorskiej, badając kryteria oceny jakości środowiska miasta, a więc krajobrazu w szerszym znaczeniu, o którym mówiliśmy. Wybrałem ten temat, by jako projektant lepiej orientować się, co jest dobre i dlaczego. Okazało się, że kryteriów jest wiele, ale ogólnie można je sprowadzić do tego, że miasto jest dla człowieka dobre, jeżeli spełnia jego potrzeby.

Potrzeby te rozwijają się hierarchicznie – można je podzielić na niższe i wyższe. Niższe to np.: „dach nad głową”, czyli mieszkanie, praca, dojazd, infrastruktura. W miarę zaspokajania tych elementarnych potrzeb nasilają się potrzeby wyższe: chcemy mieć lepsze warunki mieszkania i pracy, ale również ładniejsze otoczenie, kontakt z przestrzenią otwartą, zielenią, naturą... Okazuje się bowiem, że człowiek nie

Ul. Kowalska u stóp Starego Miasta. Fot. M. Skrzypek



może żyć bez obszarów naturalnych, przestrzeni otwartej, niezabudowanej. Zaczyna odkrywać w sobie potrzebę równowagi między architekturą i naturą; tym, co jest *man-made* i *God-made*, jak mówią Anglicy. I tu zaczynają się problemy, bo miasto ze swej istoty separuje człowieka od natury. W utrzymaniu więzi z nią może pomagać choćby rosnące za oknem drzewo, ale człowiek musi też mieć poczucie, że w każdej chwili bez trudności może znaleźć się w otoczeniu w miarę naturalnego krajobrazu, np. wśród drzew, pól, w ciszy... Nie tak, jak to bywa obecnie w niektórych amerykańskich miastach, że do natury już niemal w ogóle nie można się dostać, ponieważ trzeba by jechać godzinami w korkach, żeby w ogóle wydostać się z terenów zabudowanych.

Jeżeli więc pytamy o jakość środowiska w miastach, to faktycznie pytamy, jak zaspokaja ono nasze potrzeby niższe i wyższe. I tu dochodzimy do sedna problemu. Gdyby zadał Pan to pytanie człowiekowi z Polski i np. z Anglii, to odpowiedzi byłyby zapewne różne, ponieważ pod tym względem między naszym krajem a bardziej doświadczonym i dojrzałym urbanizacyjnie Zachodem zachodzą istotne różnice. Kiedyś prof. Jan Turowski z KUL-u, czołowy polski socjolog miasta, prowadził badania na nowym wówczas osiedlu Mickiewicza na LSM-ie, pytając mieszkańców m.in. o to, co im się podoba, a co nie podoba w ich środowisku zamieszkania. Wyniki były dla nas zaskakujące: podobał się np. duży metraż, wygodne schody i to, że dzięki centralnemu ogrzewaniu w mieszkaniu jest ciepło. A co się nie podobało? Na przykład „krzaki”, czyli zieleń, z której dziś jesteśmy tak dumni. Na te opinie miały niewątpliwie wpływ wcześniejsze doświadczenia respondentów: jeden przeprowadził się z zawilgoconej sutereny, drugi wchodził po drabinie na poddasze, a trzeci całe życie musiał wycinać zarośla wokół swojej



chałupy. Oczywiście, następne pokolenie miało już zupełnie inne wymagania i poglądy, ale ta ankieta pokazała, że trzeba pokoleń, żeby potrzeby dotyczące życia w mieście jakościowo się rozwinęły. Dziś w Polsce mamy na ogół lepsze warunki niż dziesięć czy dwadzieścia lat temu, ale ciągle jesteśmy jeszcze na etapie zaspokajania potrzeb raczej elementarnych. Mieszkańcy Zachodu natomiast mają ten etap już dawno za sobą. Jest to szczególnie kłopotliwe dla nas, urbanistów. Musimy bowiem budować miasta nie tylko według standardów dzisiejszych potrzeb, ale też tych, które wystąpią w przyszłości.

„Obecnie większość samochodów jest raczej ładna, a jednak we współczesnym pejzażu miasta również u nas coraz bardziej uważa się je za element negatywny.” Ul. Kowalska, podnóże Starego Miasta. Fot. M. Skrzypek.

Z klatki schodowej bezpośrednio na parking. Przekład przestrzeni w której pieszy czuje się zagrożony przez samochody – również w sensie fizycznym – zaraz po wyjściu z domu. Ul. Jesienna, fot. M. Skrzypek.



## Wiedzieć, by widzieć

### **Według potrzeb, których na razie nikt nie bierze poważnie pod uwagę?**

Otóż to. W swojej pracy muszę ciągle stawać wobec dylematu między potrzebami dzisiejszymi, a tym, czego jestem pewien, że lublinianie będą żądać w następnym pokoleniu, a czego nie będzie można im dać, jeżeli dziś nie podejmiemy odpowiednich, często trudnych decyzji. Nie można jednak generalizować, że te wyższe potrzeby są obce wszystkim. Niektórzy ludzie w naszym kraju mają już tak rozwinięte wycucie jakości środowiska, są tak wrażliwi, że ich potrzeby i wymagania stoją na poziomie nie niższym niż na Zachodzie. Ich też trzeba brać pod uwagę. Poza tym, całość społeczeństwa jest w ciągłym rozwoju i to stosunkowo szybkim, więc poziom naszych wymagań stale się podnosi. Niestety, ponieważ żyjemy w demokratycznym państwie, decyzje podejmuje większość, a wybierana przez nią rada miejska czy gminna nie kieruje się potrzebami elit – w dobrym tego słowa znaczeniu – lecz raczej opinią „większości wyborców”, a więc przede wszystkim potrzebami niższymi.

### **Na to chyba nie ma rady. Trzeba poczekać, aż społeczeństwo dojrzeje, doksztalci się, wzbogaci.**

Nie, nie można czekać, bo decyzje przestrzenne są z reguły długowieczne i trzeba w nich uwzględniać nie tylko potrzeby dzisiejsze, doraźne, ale też te długookresowe, perspektywiczne, a więc bardziej rozwinięte jakościowo. Na tym tle dochodzi do ogromnej liczby konfliktów. Czasem mam wrażenie, że jest to nasz polski, czy w mniejszej skali, lubelski dramat. Ponieważ odbiliśmy się od socjalistycznego, raczej niskiego standardu, ludzi w gruncie rzeczy stale jeszcze interesuje głównie własna działka, jej metraż – im większy, tym lepiej. Jaka to jest działka, jakie ma otoczenie czy powiązania – to sprawy drugorzędne. Gdybyśmy dziś zapytali właścicieli terenów w Lublinie, łącznie z terenami zielonymi, na co chcieliby je przeznaczyć, to okazałoby się, że wyłącznie na działki i to pod domki jednorodzinne. Dlatego, że się najłatwiej sprzedają. Gdy pojawia się pytanie, czy jakiś teren przeznaczyć na park czy pod zabudowę, większość jest za zabudową, bo prze-

Rondo Krwiodawców, tzw. „rogatka warszawska” – w lewo kierunku na Rzeszów, prosto na Warszawę, w prawo na Białystok i Zamociszów... „Dlatego też przewidywano w tym miejscu szczególny akcent, dominantę typu: świątynia, okazały budynek użyteczności publicznej itp. – obiekt godny Bramy Krakowskiej umieszczony na przeciwnym, zachodnim krańcu osi Lublina.” Obecnie nie ma tam nic: z lewej widać stację Stail, z prawej jak lodowic posuwa się zabudowa mieszkaniowa. Zdjęcie zrobione z pasa zieleni między przeciwnymi pasami ruchu ze Śródmieściem za plecami. Widok roгатki od strony Rzeszowa: patrz str. 47. Fot. M. Skrzypek.



cież to jest „dla ludzi” – tak jakby park nie był dla ludzi. Kategorie wyższych potrzeb, które znajdą swoją rację bytu w przyszłości, nawet tej nieodległej, kategorii dobra publicznego z trudem do nich docierają i nie można się temu dziwić. W tej sytuacji, gdyby nie stosować siły zakazów, wszystkie tereny zielone znikłyby w zabudowie i budowalibyśmy miasto-slums.

**Na Zachodzie takie zakazy nie są potrzebne?**

Tam jest inne nastawienie. Dostyc często bywam w Londynie. Jedna z nowych dzielnic mieszkalnych w tym mieście, nawet wcale nie ekskluzywna, przypomina nieco Wenecję, bo zbudowano ją na dawnych bagnach. Jej cechą charakterystyczną są kanały, jeziorka i ogromne tereny zielone, po prostu łąki. Uderzyło mnie to, ponieważ melioracja na pewno była kosztowna, a wiadomo, jak cenny jest teren w Londynie. Dla mnie jako urbanisty polskiego, mimo że doświadczanego również w skali międzynarodowej, było to intrygujące. Poszedłem więc do miejscowych urbanistów, by dowiedzieć się, czy zostawili te łąki na

zawsze – „No oczywiście”. Spytałem wobec tego, czy nie ma zainteresowania ich wykupem, czy miasto nie chce ich zabudować. Mój rozmówca był zdziwiony: „Nie. Dlaczego? Przecież ludzie muszą mieć zieleń”. W ogóle nie widział problemu i patrzył na mnie, jakbym spytał, czy w mieszkaniu są potrzebne okna. Zdałem sobie sprawę, że u nich rada dzielnicowa czy miejska nie zadaje takich pytań, urząd miejski nie wywiera presji. Podczas kiedy my musimy stale jeszcze ratować tereny zielone, oni je tworzą.

**Z czego to wynika?**

Z tego, że oni już przeżyli miasta bez zieleni, a my jeszcze nie.

**A musimy to przeżyć?**

Wręcz przeciwnie, za wszelką cenę powinniśmy się uczyć na ich doświadczeniach.

**Jak duży jest niedostatek tej edukacji?**

Ogromny. Dramat naszych urbanistów polega na tym, że właśnie w młodych

Szczególnie kłopotliwe dla nas urbanistów jest to, że musimy budować miasta nie tylko według potrzeb dzisiejszych, ale też tych, które wystąpią w przyszłości.



## Wiedzieć, by widzieć



Dolina za górką saneczkową „Globus” (z prawej) przy skrzyżowaniu ul. Filaretów i Zana... „Wiążąca widokowo »Centrum Zana« z Bystrzycą, miała być niezwykle walorem tego rejonu, podnoszącym jego kulturową rangę. A czym się skończyło? Postępującą, nieskoordynowaną zabudową doliny: monstrualną rozbudową hali sportowej, parkingami, przypadkowymi budynkami, dla których owa dolina zdaje się być raczej przeszkodą, niż szansą.” Widok z biurowca ZUS.  
Fot. M. Skrzypek.

krajach demokratycznych ów problem jest najostrejszy. Paradoksalnie, często łatwiej realizować przyszłościowe plany w krajach niedemokratycznych, bo w nich władca reprezentuje na ogół nieco wyższy standard potrzeb niż decydująca większość mieszkańców kraju o młodej demokracji. Naszym problemem jest to, że demokracja w Polsce jest wciąż jeszcze niezbyt dojrzała, a gospodarka rynkowa, podstawa naszego systemu, mająca ogromny wpływ na przestrzeń, przypomina bardziej Amerykę Południową niż Europę Zachodnią. Kiedy byłem w Anglii na początku lat dziewięćdziesiątych, mój przyjaciel, ekonomista z Oxfordu, cieszył się razem ze mną ze zmian ustrojowych w Polsce, ale przestrzegał: „Tylko nie dopuście, żeby wasz kraj przekształcił się w demokrację typu południowoamerykańskiego”. Było to dla niego aż tak istotne, że wpisał mi tę

uwagę do notatnika, co mnie wówczas dziwiło. Dziś już nie.

**W tym naszym obywatelsko niedojrzałym społeczeństwie są przecież tacy, którzy te niższe potrzeby mają zaspokojone – ludzie majątni i wpływowi. Co się z nimi dzieje? Jak widzimy, osiedlają się poza miastem. Następuje rozwarstwienie i dyslokacja społeczeństwa: ci, którzy na rozwój miasta mogliby mieć największy i pozytywny wpływ, zaspokajają swoje wyższe potrzeby na przedmieściach. Tam obcują z naturą i w ciszy odpoczywają po pracy. Wewnątrz miasta natomiast zwiększa się procent osób mniej majątnych, którzy marzą o samochodzie i większym mieszkaniu i to oni kształtują oblicze miasta.**

Majątność i wpływy nie są równoznaczne z dojrzałością cywilizacyjną, ale rzeczywiście owa dyslokacja przestrzenna społeczności miejskiej jest faktem i niezwykle poważnym problemem. Podobne zjawisko występowało i do pewne-





go stopnia występuje nadal w Stanach Zjednoczonych i w Zachodniej Europie. Określa się je mianem „żywiolowego rozlewania się miast” (*urban sprawl*). Jest to zjawisko na dłuższą metę samobójcze dla miast i ich mieszkańców np. dlatego, że w pewnym momencie dojazd do centrum staje się niemożliwy, a pozostaje koniecznością, bo niekontrolowana zabudowa przedmieść nie tworzy własnych, niezależnych ośrodków miejskich – ich mieszkańcy muszą więc dojeżdżać do miasta centralnego. Jeżeli nie mogą, miasto przestaje funkcjonować.

By ograniczyć tę patologię, w krajach Europy Zachodniej stosuje się różne narzędzia prawne. Na przykład dopuszcza się osiedlanie tylko tam, gdzie dojedzie autobus publiczny. Nie można zostawiać ludzi na pastwę samochodu, jednocześnie blokując im dostęp do miasta. W Wielkiej Brytanii wyznacza się wokół miast strategiczne obszary ich racjonalnego rozwoju, a resztę terenów obejmuje tzw. „zielonymi pierścieniami” (*green belts*), których celem jest nie tylko tworzenie „zielonych płuc” miasta, ale przede wszystkim blokowanie żywiolowej ekspansji zabudowy. Póki

co, w Polsce jeszcze panuje pod tym względem absolutna wolność, wręcz prymitywny liberalizm. Jeżeli rolnikowi zachce się rozparcelować ziemię i sprzedać pod zabudowę, a ma dojsie do sołtysa lub wójta, zrobi to bez żadnych problemów, bo gminie zależy na wyższych wpływach z podatków. Co więcej, można budować nawet na terenach nierozparcelowanych. W myśl obecnej ustawy, obok niemal każdego istniejącego domu może stanąć nowy dom. Oznacza to, że jeśli ten pierwszy stoi w nieodpowiednim miejscu, to stawiane obok budynki pogłębiają zło w majestacie prawa

W jednej z gmin lubelskich robiliśmy tzw. „studium rozwoju”, którego celem jest m.in. znalezienie obszarów pod zabudowę. Wskazaliśmy tereny o powierzchni wielokrotnie większej, niż gmina potrzebowała, ale racjonalnie skoncentrowane. Projekt spodobał się radnym, lecz jeden z nich zauważył, że jego pole nie jest pokolorowane „pod zabudowę”. „Jak to?– spytał.

Przestrzenie strategicznych miejsc i terenów jest w mieście, niestety, coraz mniej, a to przecież właśnie od nich zależy atrakcyjność przyszłego Lublina.





– To mój syn nie będzie mógł zbudować domu na mojej ziemi?” I rada wbrew urbanistom przegłosowała dopisek, że dodatkowo wzdłuż każdej drogi każdy może wybudować dom na swojej działce. Czyli praktycznie cała próba wyhamowania niekontrolowanej zabudowy gminy wzięła w łeb. Stawianie domów wzdłuż dróg, zwłaszcza wylotowych z miast, określone terminem „zabudowy wstęgowej”, wydaje się nam zjawiskiem naturalnym i nieszkodliwym, ale Anglicy zakazali go już w 1935 roku. Rok później wprowadzili ustawę o „zielonych pierścieniach”.

**Z tego wynika, że na decyzje dotyczące przestrzeni ma wpływ m.in. to, gdzie mieszkają, mieszkali lub zamierzają mieszkać podejmujący je ludzie. Z perspektywy własnego ogrodu problemy miasta wydają się bardzo odległe. Radnemu lub urzędnikowi, który dojeżdża do pracy własnym samochodem, może być trudno zrozumieć rowerzystę czy pasażera MPK, chyba że sam będzie musiał przesiąść się na rower lub do autobusu.**

Kiedyś w Anglii zaczęto się zastanawiać, jak to jest, że większość pieniędzy wkłada się w rozwój dróg i komunikacji, mimo że istnieje tyle innych ważnych potrzeb. Okazało się, że działa się tak, ponieważ po tych samych drogach jeździli ludzie zarówno z klas niższych, jak i wyższych: bogaci, deputowani, a nawet królowa, a więc ludzie wpływowi. Dobre drogi były ich osobistą potrzebą. Takie są często motywacje, które rządzą rozwojem miast.

### Wstyd dla miasta!

**Według jakich kryteriów planuje się dziś? Czy są szanse, by Lublin stał się miastem pięknym?**

Lublin jest miastem o wielkim potencjale piękna. Wynika to z jego zachowanej spuścizny historycznej, kultury, ale także, a może przede wszystkim z jego unikalnej rzeźby terenu. Umiejętne planowanie przestrzeni w tych warunkach może sprawić, że Lublin – już obecnie

niebrydki w wielu fragmentach – może stać się miastem naprawdę pięknym. Mówię to z pełnym przekonaniem i bez żadnej przesady. Co więcej, nawiązując do wspaniałej tradycji historycznego narastania miasta (szlaku: zamek, miasto średniowieczne, ciąg Krakowskiego Przedmieścia), od wielu dziesięcioleci krystalizuje się wizja współczesnego rozwoju Lublina. Już w latach dwudziestych ubiegłego wieku Lublin był w czołówce krajowej z punktu widzenia planowania przestrzennego. Już wtedy powstawały śmiałe koncepcje jego rozwoju przestrzennego, o dużym wycuciu specyfiki terenu i potencjału kształtowania struktury miasta. Idee te rozwijane były po wojnie, w latach pięćdziesiątych, sześćdziesiątych, na podstawie szeroko rozumianych kryteriów europejskich. To wówczas plan rozwoju przestrzennego miasta Lublina uzyskał ogólnokrajowe, a nawet ponadkrajowe uznanie, został wyróżniony pierwszą nagrodą państwową, był też publikowany w renomowanych czasopiśmie architektonicznych Zachodniej Europy. Do dziś ogólne założenia tego planu są w zasadzie realizowane. Gorzej ze szczegółami.

**Ma Pan na myśli jakieś konkretne przykłady?**

Oczywiście, wiele nowych fragmentów Lublina cieszy. Są jednak popełniane błędy, których można było i należało uniknąć, a w każdym razie, o których trzeba mówić, choćby po to, by zapobiec podobnym błędom w przyszłości. Wartości rozwojowe Lublina, wynikające z jego unikalnych walorów przestrzennych, nie są nieograniczone i dlatego muszą być dostrzeżone, docenione i odpowiednio wykorzystane jako wielka szansa miasta, której nie można zmarnować. Jeżeli zaś chodzi o konkretne negatywne przykłady, to jest ich niestety wiele. Choćby tzw. „rogatka Warszawska”, tj. rejon skrzyżowania Al. Racławickich z Al. Kraśnicką i Al. War-

„Mamy kawałek współczesnego centrum miejskiego o niezwykłej urodzie – niestety, tylko kawałek. Deptaka nie powiązano całą szerokością, jak należało, z Placem Litewskim, tworząc historycznie zasadne i przestrzennie wspaniałe, wielkomiejskie założenie (oś Brama Krakowska – pomnik Unii Lubelskiej).” Pomnik Unii Lubelskiej leży dokładnie na osi deptaka. Fot. M. Skrzypek.



szawską. Jeszcze w przedwojennych planach zauważono ranę tego rejonu. Uznano go za zamknięcie centralnej osi miasta, biegnącej od Bramy Krakowskiej poprzez ul. Krakowskie Przedmieście i Al. Raclawickie. Dlatego też przewidywano w tym miejscu szczególnie akcent, dominantę typu: świątynia, okazały budynek użyteczności publicznej itp. W każdym razie miał to być obiekt godny Bramy Krakowskiej umieszczony na przeciwnym, zachodnim krańcu osi Lublina. Myśl tę wprowadzono do współczesnych planów ogólnych miasta, ale co zobaczymy w tym miejscu dziś? Powstała przed kilku laty stacja benzynowa. Piękna i cenna dla Lublina idea została stracona.

Takich ważnych, przestrzennie strategicznych miejsc i terenów jest w mieście, niestety, coraz mniej, a to przecież właśnie od nich zależy piękno i atrakcyjność krajobrazowa przyszłego Lublina. Należy do nich zaliczyć np. piękne lubelskie doliny, ich zbocza, osie widokowe. Powinniśmy je zidentyfikować i chronić przed zniszczeniem następnymi stacjami benzynowymi czy byle jaką „kubaturą”. Zagospodarowanie tych terenów powinno być kształtowane z najwyższą wrażliwością, bo tworzą one unikalną tożsamość miasta. Ma ona bardzo konkretną wartość, ponieważ podnosząc atrakcyjność miasta, przyciąga ludzi i w efekcie sprzyja jego rozwojowi. Jest więc silną kartą przetargową w rosnącej konkurencji międzymiejskiej, międzyregionalnej, warunkowanej m.in. jakością środowiska miejskiego.

Innym przykładem miejsca, które zostało w Lublinie bezpowrotnie zniszczone, jest piękna dolina tuż obok miejsca, gdzie siedzimy – wzdłuż ul. Zana, od tzw. „Globusa” aż do doliny Bystrzycy. Wiążąca widokowo „Centrum Zana” z Bystrzycą, miała być ona niezwykłym walorem tego rejonu, podnoszącym jego kulturową ranę. A czym się skończyło? Postępującą, nieskoordynowaną



zabudową doliny: monstrualną rozbudową hali sportowej, parkingami, przypadkowymi budynkami, dla których owa dolina zdaje się być raczej przeszkodą niż szansą. Do tej pory nie zadbano o stworzenie jakiejś spójnej wizji jej zagospodarowania perspektywicznego, zabudowywana jest od przypadku do przypadku. Podobnie jest z dolinami, wąwozami na Czubah, na Czechowie...

Szczególną kompromitacją dla miasta może się zakończyć sprawa tzw. „Górek Czechowskich”. Wspaniały teren, z jedynym względnie zachowanym wąwozem, który przetrwał niezabudowany, bo był przez wiele lat poligonem

Zakręt oddzielający deptak od Pl. Litewskiego i pomnika Unii. Układ bruku pokazuje kierunek przebiegu Deptaka. Fot. M. Skrzypek.

Ten sam zakręt od strony Placu. Fot. M. Skrzypek.



„Centrum Zana”. Wewnętrzna przestrzeń budynków sąsiaduje bezpośrednio z przestrzenią, w której uprzywilejowane są samochody. Przypomina to nieco Wenecję, gdzie prosto z drzwi domu wsiada się do łodzi. Wynikiem takiego myślenia są amerykańskie wynalazki typu usługa McDrive czy kino dla zmotoryzowanych. Czyżby inwestorzy i projekanci „Centrum Zana” stali u progu przeniesienia tych pomysłów do sklepów meblowych, biur i banków? Fot. M. Skrzypek



wojskowym. Przewidując, że wojsko go opuści, od lat pięćdziesiątych teren ten był wskazywany w planach miasta pod wielki ogólnomiejski park krajo- brazowy i rekreacyjny, których w porównaniu ze standardami zachodnimi mamy stały deficyt. Miał on być unikalną szansą podniesienia atrakcyjności miasta, jako odpowiednio wielki teren otwarty, powiązany z doliną Czechówki, ogrodem botanicznym, a nawet skansenem. Wielki zespół kulturowy, na miarę metropolii. Niestety, i ta szansa została, jeśli nawet jeszcze nie stracona, to poważnie zagrożona. Kiedy ten wyjątkowo cenny dla miasta obszar był opuszczany przez wojsko, miasto, zamiast przejąć go, dopuściło, by został sprzedany prywatnemu biznesmenowi, który kupił go jako tani teren „zielony” i teraz dosyć cynicznie usiłuje „zrobić na nim pieniądze”, wykorzystując pod zabudowę według swoich planów. Pociągające jest, że radni miejscy, jak dotąd, konsekwentnie broną tego obsza-

ru, zgodnie z planami miasta, nie chcąc dopuścić do jego zabudowy. Sam ich upór świadczy, że jako społeczność dojrzewamy do standardów europejskich. Oby się udało!

Obszarami strategicznymi w kulturowej strukturze przestrzennej Lublina są również – a może nawet przede wszystkim – centralne ośrodki usługowe, w tym Śródmieście, a ostatnio też „Centrum” przy ulicy Zana. One także powinny być przedmiotem nadzwyczajnej troski miasta. Stanowią bowiem niewątpliwie o jego obliczu, świadczą o kulturze przetrwałej i obecnie tworzonej. Nie jest to bez znaczenia szczególnie teraz, gdy miasto pretenduje do rangi europejskiej metropolii. A jak to wygląda w praktyce? W Śródmieściu nie ma już wiele pola do inwencji inwestycyjnej – większość terenów jest już zagospodarowana. Ale może tym bardziej to, co pozostało, powinno być zagospodarowywane w sposób szczególnie przemyślany, a więc planowy i to planowy perspektywicznie, nie tylko doraźnie. Warunkiem takiego podejścia jest jednak perspektywiczna wizja tego rozwoju, konkretniej – perspektywiczny plan rozwoju przestrzennego. A planu takiego, o odpowiedniej szczegółowości i aktualności, jak dotąd nie ma. Decyzje inwestycyjne podejmuje się w istocie na podstawie doraźnych pomysłów czy propozycji inwestorów. Można to uznać za podejście pragmatyczne, ale też grożące utratą ostatnich już potencjałów i szans w tym kluczowym dla przyszłości miasta obszarze.

Zdjęcie z chodnika przy ul. Zana na przeciwległym końcu „Centrum Zana”. Brak połączenia z widocznym prześwitem. Chodnik przy wystawach zredukowany do minimum. Fot. M. Skrzypek.



Przykładem utraconej szansy była wspomniana wyżej lokalizacja na „Rogacie Warszawskiej” stacji benzynowej zamiast budowli prestiżowej dla struktury miasta. Innym przykładem jest samo serce miasta: zespół deptak Krakowskiego Przedmieścia – Plac Litewski. Oczywiście, to, że deptak ten został utworzony w latach dziewięćdziesiątych, to wielka zasługa władz Miasta. Wyłączenie ruchu kołowego z tak neuralgicznej ulicy nie było łatwą decyzją, ale udało się. Mamy kawałek współczesnego centrum miejskiego o niezwykle urodzie – niestety, tylko kawałek, a mogło być więcej. Deptaka nie powiązano całą szerokością, jak należało, z Placem Litewskim, tworząc historycznie zasadne i przestrzennie wspinające, wielkomiejskie założenie (oś Brama Krakowska – pomnik Unii Lubelskiej). A było to wówczas łatwe: wystarczyło inaczej ukształtować przebudowywany wtedy zakręt Krakowskiego Przedmieścia w ulicę Kapucyńską. Nie zrobiono tego podobno z błahego powodu – studzienki kanalizacyjnej, która stanęła na drodze. Zdaje się to świadczyć o braku wizji i niedocenianiu wartości, jakie stwarzają wielkie założenia przestrzenne. Miejmy nadzieję, że kiedyś, kolejne ekipy decydentów miasta do sprawy tej wrócą. Jeszcze są możliwości.

Gorzej jest z „Centrum Zana”. Tu wprawdzie istnieje od dawna względnie szczegółowa koncepcja i plan zagospodarowania, ale realizacja idzie swoim torem, znów wynikającym raczej z doraźnej, w tym przypadku nawet prymitywnej pragmatyki niż racjonalnej koncepcji. Cieszy fakt powstania kilku względnie udanych obiektów usługowych (np. Leclerc czy zespół Banku Śląskiego), ale zarazem irytują popełnione błędy strukturalne, które zdewaluowały całą koncepcję. Miało być imponujące, europejskie centrum usługowe – jest zespół praktycznie niepowiązanych ze sobą i z otoczeniem obiektów. Obraz

braku elementarnej koordynacji planistycznej, ale też, niestety, niezrozumienia sensu współczesnej koncepcji centrum usługowego, co nie powinno mieć miejsca w mieście o takich ambicjach, jak Lublin. Dwa główne błędy strukturalne w dotychczasowej realizacji „Centrum Zana” to: zaniechanie budowy głównego pasażu pieszego oraz zablokowanie powiązań „Centrum” z Parkiem Rury.

Idea była następująca: obiekty usługowe staną wzdłuż ulicy Zana i od strony tej ulicy będą dostępne dla ruchu kołowego, natomiast cały ruch pieszy i dojsčia, a więc „fronty” obiektów, znajdują się od strony przeciwnej, gdzie miały powstać główne pasaże piesze – „deptaki”. Oddzielenie ruchu pieszego od kołowego i stworzenie bezpiecznego, atrakcyjnego środowiska dla pieszego użytkownika jest powszechnie przyjętą zasadą struktury współczesnych centrów usługowych. I właśnie ów główny pasaż, kluczowy element struktury, nie powstał. W konsekwencji „Centrum Zana” staje się karykaturą współczesnego centrum: jego budynki nie mają w ogóle powiązań pieszych między sobą. By przejść od jednego obiektu do drugiego, choćby sąsiedniego, trzeba kluczyć między samochodami wjeżdżającymi lub parkującymi, deptać trawniki itd. Użytkownik pieszy, który powinien być w strukturze centrum szczególnie uprzywilejowany, został tu



„Centrum Zana”. Ścieżka do Leclerca będąca rezultatem braku konsekwencji między układem chodnika po obu stronach wjazdu na parking. Fot. M. Skrzypek.

„Idea »Centrum Zana« było, że obiekty wzdłuż ul. Zana będą dostępne dla ruchu kołowego, natomiast ruch pieszy i dojsčia, a więc »fronty« obiektów, znajdują się od strony przeciwnej, gdzie miały powstać »deptaki«. Oddzielenie ruchu pieszego od kołowego i stworzenie bezpiecznego, atrakcyjnego środowiska dla pieszego jest powszechnie przyjętą zasadą struktury współczesnych centrów usługowych.” Na zdjęciu: ścieżka z Media Markt do sklepu meblowego – skrajny przykład braku pieszego powiązania między budynkami. Fot. M. Skrzypek.





„Centrum Zana”. Układ ścieżek wzdłuż chodnika przy ul. Zana wskazuje na wysiłek pieszych w celu wydeptania spójnego pasażu łączącego „Centrum” w jedną całość. Fot. M. Skrzypek.

„Centrum Zana”. Ścieżka przez środek reprezentacyjnego trawnika przed Media Markt. To nie brak kultury, tu piesi mają rację. Fot. M. Skrzypek.



po prostu wyeliminowany, wtłoczony w ciąg przeznaczony dla samochodów. Wstyd dla miasta! Podobnej rangi błędem strukturalnym jest wybudowanie wielkiego parkingu samochodów przy Media Markt, w miejscu, gdzie Park Rury miał wiązać się ze strukturą „Centrum”, tworząc sektor parkowo-rekreacyjny i podnosząc jego atrakcyjność, a tym samym, przyciągając mieszkańców nie tylko biznesem i handlem, ale też kulturą i rekreacją. Tak się programuje współczesne centra usługowe. U nas też takie miało być, ale go nie będzie. Można jeszcze dodać, że wiele obiektów „Centrum” z usługowych zamieniono w realizacji na mieszkalne, markując jedynie usługi w parterach. Tak zubożyliśmy programowo i zepsuliśmy strukturalnie piękną ideę, która miała szansę i powinna promować miasto, być wyrazem jego kultury.

Na szczęście mowa tu tylko o pierwszej, zrealizowanej części „Centrum”, tzw. sektorze południowym. Może sektor północny, jeszcze niezrealizowany (stoi tu m.in. budynek ZUS), stanie się okazją do rehabilitacji decydentów i planistów lubelskich? Nie należałoby też godzić się z obecnym stanem w części południowej. Powinny być prowadzone prace nad przywróceniem jej choćby części utraconych walorów. Warto i należy prace takie podjąć.

### **Dlaczego takie błędy są popełniane ?**

Ponieważ lekceważy i zaniedbuje się u nas to, co anglosasi nazywają „urban design”, czyli szczegółową koncepcję czy szczegółowy plan zagospodarowania terenu miejskiego (jeszcze inaczej: plan urbanistyczno-architektoniczny lub plan architektury krajobrazu). Trzeba bowiem przypomnieć i podkreślić, że mówimy tu w istocie o błędach szczegółów zagospodarowania miasta. Ogólna jego struktura rozwija się w zasadzie poprawnie. Nie wszystkie też szczegóły, jak widzieliśmy, trzeba oceniać negatywnie, jednak każdy

szczegół kształtowania miasta z reguły nie jest sprawą błahą i dlatego te negatywne przypadki warto napiętnować, bo ich skutki dla miasta będą fatalne.

W Lublinie pracuje za mało doświadczonych i utalentowanych urbanistów w stosunku do skali i rangi miasta. To powoduje, że zbyt wiele spraw jest traktowanych ogólnikowo, powierzchownie. Gdyby lokalne społeczeństwo było bardziej dojrzałe, tak jak to bywa na Zachodzie, niejako samo z siebie nie dopuszczałoby do złych rozwiązań, ale tak nie jest: społeczność Lublina nie jest jeszcze wystarczająco dojrzała, doświadczona, zwłaszcza w sensie urbanistycznym. Przecież – jak już wcześniej wspominałem – większość mieszkańców naszego miasta to do niedawna mieszkańcy mniejszych miasteczek i wsi, a lata PRL-u nie rozwijały w ludziach wycucia kultury przestrzeni miejskiej. Tym większa odpowiedzialność spoczywa więc na samych urbanistach, a tych jest za mało nie tylko w Lublinie, ale i w ogóle w Polsce. Przyczyna? Może się to wydawać zaskakujące, ale w gruncie rzeczy nie było dotąd w naszym kraju uczelni urbanistycznej. Kiedy niemal na całym świecie wyspecjalizowane studia kształciły planistów przestrzeni, w Polsce istniał tylko zawód architekta, do którego „przyklejały się” inne specjalności: geografowie, ekonomiści, socjologowie. Co więcej, studia architektoniczne były zdominowane przez tak zwaną „kubaturówkę”, czyli projektowanie budynków. Urbanistykę traktowano tam raczej marginalnie, jako mało atrakcyjny i mało płatny kierunek. Ja osobiście byłem w nieco szczęśliwszej sytuacji, ponieważ gdy studiowałem architekturę w Krakowie, działali jeszcze wyśmienici przedwojenni profesorowie: Tadeusz Tołwiński, Gerard Ciołek, Zygmunt Novak. Oni to zachęcili mnie, by pójść w tym „niechcianym” kierunku.

Wracając do problemów naszego miasta, w sytuacji, jaka jest, myślę, że

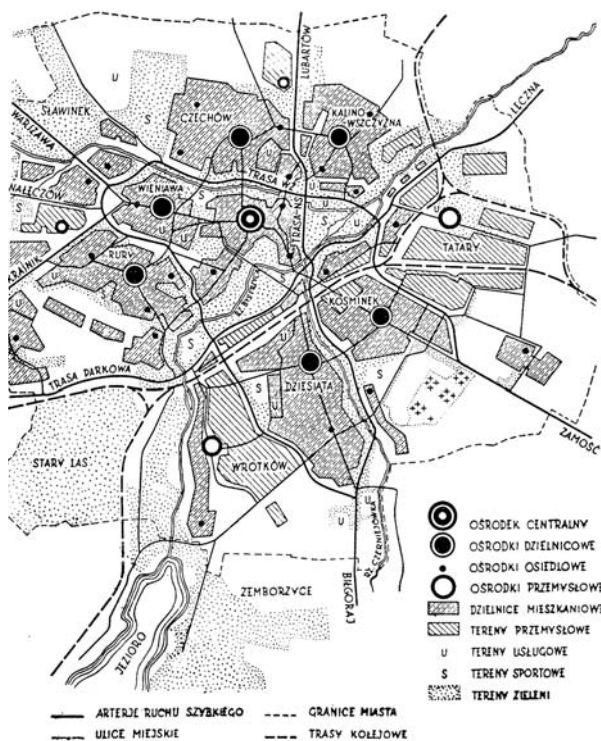
mogłoby być lepiej. W końcu jest to miasto o wielkim potencjale intelektualnym, akademickim. Można by oczekiwać, że problemy rozwoju miasta, jakości jego środowiska nie powinny być tym kręgom obojętne. Tymczasem jakoś tego nie widać. Nie ma, jak dotąd, jakichkolwiek środowiskowych, merytorycznych dyskusji na temat rozwoju przestrzennego Lublina. Co więcej, nawet gdy pojawiają się inicjatywy w tym kierunku, są one utracane, blokowane, by nie przeszkadzały... W krajach Europy Zachodniej każda poważniejsza decyzja przestrzenna, nim zostanie podjęta, staje się przedmiotem szerokiej społecznej i profesjonalnej dyskusji. Tak dzieje się nawet w niektórych większych polskich miastach. A u nas?

#### Kto konkretnie powinien dyskutować?

Nie jest problemem, kto. Najpierw musi być wola, żeby to w ogóle robić. Kiedy po wojnie odbudowywano Warszawę, w Biurze Urbanistycznym Stolicy (potem: Biurze Urbanistycznym Warszawy) wszystkie ważniejsze projekty musiały zdobyć aprobatę wieloosobowej Komisji Lokalizacyjnej, która składała się z przedwojennych polskich urbanistów, wówczas należących do najlepszych w Europie, oraz reprezentantów społeczeństwa i zaproszonych gości. A u nas, mimo presji jednostek, wszystko robi się po cichu, aby tylko podjąć decyzję najprostszym sposobem, wybudować, a potem „jakoś to będzie”. Każda próba dyskusji traktowana jest jako wotum nieufności dla decydentów i środowisk politycznych, które reprezentują. To w moich oczach najbardziej dyskwalifikuje środowisko lubelskie i przynosi szkody miastu, które ma ambicje być europejską metropolią.

#### Na koniec wróćmy do spraw ogólnych. Patrząc przez pryzmat potrzeb człowieka, jakie jeszcze czynniki, obok obecności zieleni, przestrzeni otwartych i samochodów, mają wpływ na nasz odbiór przestrzeni?

Jednym z nich jest historia lub inaczej: „znaczenie”. Nie chodzi tylko o to, czy



budynek jest brzydki czy ładny, ale też, co on znaczy w życiu miasta, co znaczy dla mnie: może urodził się w nim ktoś szczególny, może miało miejsce jakieś inne istotne wydarzenie? Na przykład warszawski Umschlagplatz, skąd wyruszały transporty Żydów do obozów śmierci, niczym nie wyróżnia się z otoczenia, ale jest bardzo ważnym miejscem w krajobrazie Warszawy. Z przykładem znaczenia o innym charakterze mamy do czynienia w przypadku Osiedla Mickiewicza. Osobście bardzo je cenię, ponieważ wiem, iż było projektowane i budowane przez wyjątkowych ludzi – architekta Feliksa Haczewskiego, inżyniera ogrodnika Józefa Maciejewskiego, ówczesnego prezesa i twórcę Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej Stanisława Kukurykę i wielu innych. Są oni dla mnie dodatkowym czynnikiem przywiązania do tej dzielnicy. Tak więc mój stosunek do niej opiera się nie tylko na tym, co widzę – lepszym

Plan zagospodarowania Lublina z 1959 r. przewidujący strukturę funkcjonalną miasta w 1980 r. Autorzy: Zespół Pracowni Urbanistycznej MRN pod kier. Romualda Dylewskiego. Widoczny wieniec centrów dzielnicowych, z których zostało się tylko „Centrum Zana”. Źródło: H. Gawarecki, Cz. Gawdzik Lublin. Krajobraz i architektura, Warszawa 1964, s. 79.

lub gorszym – ale też na tym, co wiem o jej korzeniach: sercu, pasji i mądrości ludzi tworzących każdy fragment tego miejsca. Większość z nich już nie żyje, ale wciąż wyczuwam w tych osiedlach ich ducha. Poprzez nich cieszy mnie ten krajobraz, choć ktoś obcy, kto widzi tylko jego zewnętrzny obraz, może mieć inne zdanie. Ja widzę genezę, tło, narodziny, ten entuzjizm, który był związany z budowaniem pierwszej takiej dzielnicy.

**No właśnie, muszę się przyznać, że myślałem, iż tak zasłużony urbanista nie mieszka w bloku, ale raczej w jakiejś willi...**

Mieszkam na LSM-ie i sobie to chwalebę, również dlatego, że byłem inicjatorem – w sensie urbanistycznym – idei utworzenia

tych zachodnich dzielnic Lublina. Kiedy przed laty zostałem oddelegowany z Warszawy do Lublina, żeby zrobić plan miasta, tu, gdzie teraz siedzimy, planowano pozostawienie pól i utworzenie nowego cmentarza, bo uznano, że „teren jest zbyt górzysty” pod zabudowę. Jako główne obszary rozbudowy miasta wskazywano tylko Czechów,

Kalinowszczyznę, Tatary i Bronowice. A przecież zachodnie przedmieścia Lublina były wspaniałe: malownicze, blisko centrum, wprawdzie trudniejsze, ale, omijając większe spadki, doskonałe do zagospodarowania. Przyszłość potwierdziła tę ideę. Od tego czasu obserwuję, jak ta inicjatywa rozwija się w realizacji i w życiu.

Muszę przyznać, że pozycja takiego twórcy-obszera jest nie do pozazdroszczenia, jako że nie wszystko potoczyło się zgodnie z planami. Widzę piękno tej dzielnicy, ale postrzegam ją również jako zbiór niewypałów i niepowodzeń – także moich błędów, wynikających z niewiedzy, wymuszonych przez życie, rozmaite układy itd. Sprawia

mi to przykreść, a nawet daje poczucie winy wobec mieszkańców, użytkowników tej przestrzeni. Ale też pogłębia rozumienie zależności między planem a życiem. Ostatnio najbardziej niepokoi mnie los „Centrum Zana”, bo jest ono tak ważne dla dzielnicy i miasta, a stale jest w budowie i nie wiadomo, czy w końcu będzie sukcesem... Zdaje się ono przestać możliwości Lublina. Kiedyś wskazałem ten teren w planie jako miejsce na przyszłe centrum i przez wiele lat razem z innymi broniłem go przed zabudową niezgodną z tym planem. W owym pierwszym powojennym planie Lublina z końca lat pięćdziesiątych zakładaliśmy, że tego typu centra znajdują się w każdej nowej dzielnicy. W każdej z nich zarezerwowaliśmy na nie tereny, jednak tylko na LSM-ie, dzięki konsekwentnej postawie władz Spółdzielni, udało się je zachować. Oby ta szansa, która wciąż istnieje, nie została zmarnowana.

**Więc jednak, mimo porażek, jest i satysfakcja?**

Dobrze że ta dzielnica w ogóle jest! Dzielnica mieszkaniowa niemal wzorcowa, do niedawna zaliczana do pierwszych w kraju, a i teraz jedna z najlepszych. W początku lat dziewięćdziesiątych właśnie ze względu na nią przyjechali do Lublina profesorowie i studenci z Massachusetts Institute of Technology (MIT) w Bostonie na warsztaty na temat modernizacji polskich „blokowisk”. Byli pozytywnie zaskoczeni strukturą LSM, możliwościami, jakie stwarzał niezabudowany jeszcze wówczas obszar pod centrum. Zrobili wiele koncepcji jego zabudowy. Na widok zaś osiedla Mickiewicza powiedzieli: „Kto by pomyślał – Polacy budują domy w parku”.

**Tych zalet chyba już nie docenia się tak powszechnie, jak kiedyś?**

Myślę, że bardziej niż z obiektywnych przyczyn wynika to z obecnej mody na negowanie tych tzw. „blokowisk”.

**Opinia na ich temat jest chyba uzasadniona?**

„Centrum Zana” to obraz niezrozumienia współczesnej koncepcji centrum usługowego, co nie powinno mieć miejsca w mieście o takich ambicjach, jak Lublin.



Ale nie można generalizować, wrzucając wszystkie tego rodzaju struktry do jednego worka ze „spuścizną PRL-owską”. Wtedy podobne blokowiska budowano w całym cywilizowanym świecie, notabene na wzór amerykański. Lubelska Spółdzielnia Mieszkania nie była wyjątkiem, ale ma też dobre osiedla – zwłaszcza te budowane wtedy, kiedy projektanci mogli jeszcze projektować według własnych pomysłów. Potem dopiero przestał mieć znaczenie wygląd domu czy jego usytuowanie, a najważniejsze stało się, aby zmieścić jak najwięcej ludzi na jak najmniejszym obszarze, a na dodatek w tzw. „budynkach typowych”, które zostały zaprojektowane dla całej Polski, żeby mieszkania były jak najtańsze. To zjawisko pojawiło się jednak dopiero później, pod koniec PRL-u.

**Do listy kryteriów jakości krajobrazu moglibyśmy więc dodać pojęcia mody i stereotypu. Jeżeli zewsząd słyszymy, że mieszkamy na nieładnym osiedlu, to faktycznie jego krajobraz w naszych oczach brzydnie... I na odwrót, mam nadzieję.**

Moda w architekturze jest problemem sama w sobie, bo na ogół architektura ma dłuższy żywot niż moda na jakiś „styl”. Kiedy moda mija, budynek stoi nadal i ważne staje się tylko to, czy spełnia związane z nim potrzeby. Staram się więc nie oceniać mód ani pozytywnie, ani negatywnie. Nie każde blokowisko jest złe, ale też i nie każda tradycyjna zabudowa ulicowa jest dobra.

**Chyba dobrze ilustruje to moda na kościoły w formie ceglanych „origami”, które nie grzeszą urodą. Zupełnie inne podejście do budowy świątyń można spotkać na Ukrainie. Tamtejsze cerkwie nie są może oryginalne, ale za to ładne.**

Wygląd polskich współczesnych kościołów nie do końca jest wynikiem mody. Można go tłumaczyć jako efekt odreagowania ograniczeń związanych z budownictwem „typowym”. Kościoły dały architektom szansę stworzenia

wreszcie czegoś innego, unikalnego. Dopiero kiedy celem projektu stawał się nie tyle kościół, co wyrażenie własnej swobody twórczej, powstawały dziwolągi. Trzymanie się tradycji jest w tym przypadku chyba słuszniejsze, bo bardzo trudno jednostce stworzyć alternatywę dla dorobku setek lat myśli twórczej.

Oczywiście, można ją, a nawet trzeba w sposób wrażliwy „unowocześnić”, zmieniać, dostosowywać do naszych czasów, ale nie niszczyć w niej ducha wielkiej tradycji. W dziewiętnastym wieku do kontynuacji tradycji historycznej zniechęciły rozmaite „neo-style”, bo były tworzone właśnie poprzez prymitywne, bezduszne naśladownictwo, dalekie zarówno od ducha pierwowzoru, jak i wrażliwości na ducha współczesności, która jest warunkiem każdej dobrej adaptacji tradycji.

**Poprzez wiedzę o kryteriach jakości krajobrazu możemy ów krajobraz na nowo odkrywać, a wręcz „budować” lub „niszczyć”. Na przykład, jeżeli mieszkańcy podchodzą do architektonicznych mód w sposób świadomy i dojrzały albo po prostu znają projektantów swoich mieszkań i szanują ich, mieszka się im przyjemniej, jak to jest w Pana przypadku. Edukacja może być więc ciekawym i tanim narzędziem polepszania jakości przestrzeni, co prawda w wymiarze subiektywnym, ale o ten wymiar nam przecież również chodzi.**

Istnieje idea kształtowania krajobrazu i w ogóle miasta w bezpośredniej współpracy z ludźmi, mieszkańcami. W czasie swojego pobytu w Lublinie profesorowie z MIT zaprosili twórcę tej metody z Anglii. Zorganizował on kilka „spektakli”, podczas



Każda współczesna ukraińska cerkiew jest ładniejsza od większości współczesnych polskich kościołów, mimo że współczesna ukraińska architektura wydaje się pozostawać w tyle za polską. Wyższość architektury cerkiewnej nad kościelną wynika prawdopodobnie stąd, że swoboda twórców architektury sakralnej na Wschodzie jest ograniczona planem krzyża greckiego i kopułami. Fot. M. Skrzypek.



których mieszkańcy LSM przy pomocy klocków pracowali nad kształtowaniem zabudowy. Uważam, że jest to rzeczwiście rzecz bardzo cenna, ale efektywna w społeczeństwie nieco bardziej dojrzałym niż nasze, z dłuższym doświadczeniem urbanistycznym. Polski użytkownik np. „Centrum Zana” nie specjalnie martwi się, że musi przechodzić przez trawnik, parking czy jezdnię, idąc od jednego sklepu do drugiego. Będzie przeciskał się między samocho-

Samochody z czasem wypełniają każdą udostępnioną im przestrzeń, więc usprawnianie ich ruchu nie zdaje egzaminu. Trzeba go po prostu ograniczać.

dami, bo nie widzi w tym nic złego. Co innego Anglik czy Niemiec. U nas myśli się, jak ułatwić ruch samochodów, a w bardziej cywilizacyjnie dojrzałych krajach po prostu się go likwiduje na rzecz użytkownika pieszego, rowerzysty czy komunikacji publicznej. Jest udowodnionym faktem, że samochody z czasem wypełniają każdą udostępnioną

im przestrzeń, a więc na dłuższą metę usprawnianie ich ruchu „za wszelką cenę” nie zdaje egzaminu, trzeba go po prostu ograniczać. Ale nam się wydaje, że nas to nie dotyczy.

**A więc nie ma sensu konsultowanie rozwiązań przestrzennych we współpracy z polskim społeczeństwem?**

Jest sens, niezależnie od stopnia naszej dojrzałości cywilizacyjnej, ale może nie zawsze w aż tak szerokim zakresie, jak na Zachodzie.

**Wystarczy taki kontakt ze społeczeństwem, jaki przewidują obecne procedury akceptacji projektów?**

Nie. Ponieważ to jest fikcja, wprowadzanie ludzi w błąd. Ścieżki podejmowania decyzji są tak sformalizowane, że w zasadzie chodzi w nich jedynie o „odfajkowanie” sprawy – że był kontakt, ludzie widzieli, coś powiedzieli, a my i tak nie zwracamy na to uwagi, bo mówią bzdury i utrudniają decyzje. A to nieprawda, bo jak mówiłem na początku, społeczeństwo nie jest jednolite, a czasem nawet ci o znikomym doświadczeniu urbanistycznym mają godne uwagi pomysły, na które projektant sam by nie wpadł. Tylko trzeba umieć słuchać. Naszym nagłym problemem jest, jak w warunkach polskich urealnić i zwiększyć ten kontakt ze społeczeństwem w procesie twórczym, jak w pełni uspołecznić proces planowania, aby mieszkańcy, środowiska profesjonalne i twórcze mogły realnie, efektywnie, ale i pozytywnie wpływać na kształtowanie środowiska, bez wydłużania procedur, negocjowania wartości publicznych i forsowania prywaty. Trzeba też uznać hierarchię wartości: priorytetem jest jakość środowiska tworzonego, wizja jego racjonalnego, zrównoważonego, trwałego (w sensie perspektywicznym) rozwoju, a sprawą wtórną – choć również istotną – sprawność realizacji. Nie odwrotnie, jak to u nas z reguły bywa. Ale to jest też sprawa szersza, sprawa naszego systemu planowania i gospodarki przestrzennej. Nie jest on obecnie dobry, odbiega daleko i negatywnie od praktyki krajów bardziej doświadczonych i rozwiniętych. Wymaga on pilnego uzdrowienia, choćby tylko po to, by spełnić rosnące oczekiwania i wymagania Unii Europejskiej. W tym też nadzieja dla polskiej przestrzeni.