



# Przestrzeń w mieście jest dla ludzi, nie dla samochodów!

**Z Maciejem Łobosem,**  
architektem, współnikiem w biurze MWM Architekci z Rzeszowa,  
rozmawia Aneta Gieroń

**A**neta Gieroń: Wpływ przestrzeni na jakość życia człowieka od dawna nie budzi już żadnych wątpliwości. Co więcej, w ostatnich 100 latach w najbardziej rozwiniętych krajach świata udało się wypracować optymalne rozwiązania architektoniczne. Co dzisiaj warto kopiować w Polsce, Rzeszowie, bo okazało się bardzo przyjazne dla człowieka w wielu innych miejscach na świecie?

**Maciej Łobos:** Takich rozwiązań jest sporo, ale najważniejszą rzeczą, od której Europa zaczęła odchodzić pod koniec lat 60. XX wieku, to kultura samochodu. Na początku XXI wieku nastąpił też początek końca kultu samochodu w Stanach Zjednoczonych. Mało kto wie, że dzisiaj w Nowym Jorku auto ma tylko 40 proc. populacji. Władze miasta starają się z amerykańskiej metropolii uczynić wielkie zielone miasto i są w tym bardzo konsekwentne. Kolejne ulice są wyłączane z ruchu samochodowego, przywraca się przestrzeń ludziom, a autostrady kieruje pod ziemię, bo na powierzchni buduje się parki.

Ten sprzeciw przeciwko kulturze samochodu rozpoczął się na dobre w latach 60. XX wieku w duńskiej Kopenhadze, gdzie któregoś dnia miasto dosłownie „stanęło”. To był czas, kiedy samochody dostrzec można było na ulicach, chodnikach, placach, najmniejszych skrawkach zieleni, a starówka wręcz zastawiona była autami. W końcu pojawił się pomysł, by ulice Starego Miasta w Kopenhadze wyłączyć z ruchu samochodowego, oddając je pieszym i rowerzystom, przy czym Duńczycy nie są narodem, który rower mają w genach. To ich świadomy wybór i nawyk, jaki wypracowali w ostatnich 50 latach.

Początkowo protesty były ogromne. Oburzali się politycy i mieszkańcy, że pomysł jest absurdalny, zwłaszcza w tamtejszej szerokości geograficznej, gdzie klimat jest chłodny, mokry i nie ma kultury spędzania zbyt dużej ilości czasu na ulicy. Mimo to eksperyment wprowadzono w życie i jak tylko samochody zniknęły z centrum miasta, natychmiast wrócili tam ludzie.

**Wyrzucić samochody – łatwo powiedzieć! Ludzie muszą dostać coś w zamian – jakoś przemieszczać się muszą.**

W Kopenhadze jest znakomicie zorganizowany transport publiczny, powstała ogromna ilość świetnej jakości ścieżek rowerowych, ale to też powstawało etapami. Najważniejszą rzeczą było dostrzeżenie i zaakceptowanie prawdy, że przestrzeń w mieście jest dla ludzi, nie dla samochodów. Odwrócenie iluzji, jaka nas zaślepiła właściwie od końca II wojny światowej, czyli odkąd każdy mieszkaniec bogatej Europy chciał mieć własny samochód i na fali powojennego wzrostu gospodarczego auto stało się synonimem bogactwa oraz prestiżu.

## **W Polsce, w Rzeszowie, ten model nadal jest nam bliski.**

Ale już niedługo. Wystarczy spojrzeć na Warszawę, gdzie bardzo dużo osób w wieku około 30 lat podejmuje świadomą decyzję, by samochodu nie mieć. Poruszają się metrem, rowerami, komunikacją publiczną. Gdy potrzebują wyjechać na wakacje, weekend za miastem albo na wesele u znajomych pod Warszawą, samochód wypożyczają, co jest dużo tańsze niż utrzymywanie auta przez cały rok. **Mieszkańcy Kopenhagi tak zachłynęli się spokojnym życiem bez samochodów, że auta sukcesywnie wyrzucili nie tylko z centrum, ale i z kolejnych dzielnic miasta?**

W pewnym stopniu tak. Eksperyment poszerzono na nadbrzeża portowe i dzielnice zlokalizowane daleko do Starego Miasta. Za każdym razem były to dobre decyzje. Ludziom bardzo się spodobały, a sam biznes też nie ucierpiał. I nie jest prawdą, że biznes „nie kręci” się bez samochodów. Biznes „nie kręci” się bez ludzi. Nagle w przestrzeniach bez aut powstało sporo niewielkich sklepów, punktów usługowych, kafejek. Zbawienny okazał się też zakaz lokalizacji banków i aptek w parterach kamienic przylegających do głównych ulic. **Ten model upowszechnił się w całej Danii?**

Tak. Pojawił się również w Amsterdamie, w Holandii – ludzie są tam naprawdę szczęśliwi i uważają, że żyją w przyjaznych dla nich miejscach. Dziś ta polityka w mniejszym lub większym stopniu powielana jest na całym świecie. Widzimy ją w Chinach, Stanach Zjednoczonych, czy też Australii. Miasta oddają przestrzeń ludziom.

## **W Polsce także?**

**U** nas mamy z tym duży problem. Pojawiają się zwiastuny zmian w Katowicach, Łodzi, Warszawie, Poznaniu, ale to wciąż jeszcze nieśmiałe próby. W Polsce kultura samochodu ma się znakomicie, co jest nie tylko winą samych mieszkańców miast, ale w równym stopniu władz samorządowych. Te ostatnie bardzo niemrawo rozwijają sprawną i szeroko dostępną komunikację publiczną, a barierą rozwoju często jest po prostu brak pieniędzy. To procesy, które wymagają konsekwentnego i długofalowego działania, tym bardziej że problemy przestrzenne w mieście nie są problemami politycznymi, ale merytorycznymi. Decyzje przyjazne mieszkańcom powinny być podejmowane ponad podziałami partyjnymi, ale trzeba mieć wizję i odwagę, by je realizować.

## **W ostatnich dekadach prawdziwy zachwyty wzbudzają w Europie strefy woonerf.**

One powstały w latach 70. XX wieku w Holandii. A zaczęło się od sfrustrowanych mieszkańców małej, bardzo ruchliwej i zatłoczonej uliczki, którzy wzięli sprawy w swoje ręce i rozebrali ulicę, wybrukowali ją kostką, wystawili przed domy krzesła, ławeczki i donice z kwiatami, a władze miasta postawili przed faktem dokonany. I choć nie wyrzucono stamtąd całkowicie samochodów, to jednak stworzono strefę, w której rządzą piesi, a auto jest gościem dostosowującym się do pozostałych uczestników tej przestrzeni. Fakt, że nie ma tam asfaltu, pasów, krawężników, że samochód musi kluczyć między ludźmi, rowerami, ławeczkami i kwiatami powoduje, że ruch w takiej strefie niezwykle się spowalnia, a kto nie musi, tamtędy nie jedzie. Okazało się, że pomysł jest tak dobry, iż stał się oficjalnie przyjętym i promowanym elementem polityki przestrzennej w Holandii, sama zaś nazwa woonerf oznacza mieszkalne podwórko.

Dzisiaj w kraju, który jest wielkości dwóch polskich województw, funkcjonuje kilka tysięcy takich stref. Doprowadzano do tego, że w miastach powstały uliczki charakterystyczne raczej dla zabudowy wiejskiej, gdzie mamy domy bez ogrodzeń, przed którymi starszankowie wystawiają krzesła i gdzie tworzą się silne wspólnoty mieszkańców.

## **W Polsce mamy takie strefy?**

Są próby ich tworzenia. Nieźle zostały zrobione w Katowicach przy ulicy Mariackiej, gdzie wprowadzono zakaz ruchu dla samochodów i rzeczywiście ulica zyskała nowe życie, chociaż do holenderskiego wzorca jeszcze daleko. Kolejne próby podejmowane są w Łodzi i Poznaniu.

## **Dlaczego woonerf nie wzbudza większego entuzjazmu w Polsce?**

**Ciągle nie mamy za dużej alternatywy dla ruchu samochodowego i to jest podstawowa przyczyna. Gdyby ludzie mieli infrastrukturę, która umożliwiałaby im niekorzystanie z auta, to by to robili. W sytuacji, gdy autobusy jeżdżą zbyt rzadko, przystanków jest za mało, a ścieżki rowerowe pozostawiają wiele do życzenia, ludzie nie są w stanie zrezygnować z aut.**

## **O takiej strefie myśli się np. w Rzeszowie?**

Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby w stolicy Podkarpacia powstała. Pracujemy aktualnie nad bardzo dużym projektem, gdzie taka mieszkalna uliczka przy dość dużym osiedlu jest przewidziana i jest sercem oraz głównym elementem całego założenia. Na razie nie chcemy robić falstartu, ale niedługo ten projekt publicznie zaprezentujemy.

## **Oprócz Holandii, świat też zachwycił się woonerf?**

**T**ak, ale Holandia jest w tej dziedzinie absolutnym liderem. Spotkamy je w Nowym Jorku na dolnym Manhattanie, w Londynie, Paryżu, Madrycie, Barcelonie, Sydney. Coraz częściej mamy świadomość, że samochód, choć bardzo ułatwia życie, w samym mieście zaczyna generować gigantyczne problemy: korki, zanieczyszczenie środowiska itd. Dlatego funkcjonowania miasta nie można absolutnie opierać tylko na ruchu samochodowym.

## **Świat zaczyna więc coraz bardziej kombinować i wykorzystywać coraz bardziej zdumiewające pomysły w przestrzeni miejskiej.**

Kilka lat temu w Seulu, w Korei Południowej, przywrócono rzekę, którą kilkadziesiąt lat wcześniej zlikwidowano. Przez środek betonowego osiedla płynął strumień, który został zasypany – deweloperzy potrzebowali więcej miejsca na nowe bloki (świetnie to znamy także z rzeszowskiego podwórka, gdzie potok, który kiedyś płynął przez miasto, zabetonowano i utworzono parkingi, a tak zrobiono z Mikośką). Koreańczycy doszli jednak do wniosku, że to był bardzo zły pomysł, który w perspektywie kilkudziesięciu lat przyniósł ogromne szkody. Miasto, by dobrze funkcjonować, musi mieć wodę oraz zieleń, które są kluczowymi elementami, dzięki którym ludzie dobrze ►

## POROZMAWIAJMY O ARCHITEKTURZE

się czują. Wykopano z powrotem rzekę, która kiedyś płynęła i choć naturalne źródła już wyschły, to dziś zasila się ją wodą z wodociągów, co jest kompletnym absurdem, ale i tak warto ponosić te koszty, bo wzdłuż odtworzonej rzeki zbudowano kanał, nadbrzeża, parki i okazało się, że na tej betonowej pustyni mieszkaniowej, gdzie coraz częściej zdarzały się przestępstwa, nagle ludzie zaczęli żyć bliżej siebie, masowo gromadzić się na terenach zielonych wzdłuż rzeki, a jakość życia na tamtych terenach wzrosła nieprawdopodobnie.

Dlatego zawsze będę powtarzał: nie jest nam potrzebny jeden duży park za miastem, ale zieleni i woda na każdym osiedlu. Nie dewastujemy wszystkiego, co jest związane z przyrodą. Od prawie 20 lat patrzę na Przyrwę na osiedlu Staromieście w Rzeszowie, która jest kompletnie zaniebana i niewykorzystana, a tkwi w niej ogromny potencjał. Można zrobić ścieżkę rowerową i alejkę dla pieszych, czy trochę uporządkować zieleni. Koszt niewielki, a można ogromnie podnieść jakość życia okolicznych mieszkańców. Codziennie z okien obserwuję, jak często nawet starsi ludzie przechodzą przez ogrodzenie lub przeciskają się wzdłuż nabrzeżnej skarpy, bo dolinka Przyrwy jest dla nich naturalnym korytarzem komunikacyjnym. Wystarczy mieć otwarte oczy i pomóc ludziom zagospodarować przestrzenie, które z jakichś powodów sami wybierają, nawet jeśli jest to dość niewygodne ze względu na ogrodzenia czy brak infrastruktury.

**Miasto ma to do siebie, że musi być zabudowane intensywnie i gęsto, ale to nie wyklucza tego, że również przyjaźnie dla człowieka.** Przypomnijmy sobie z historii, jak przed wiekami wyglądały Stare Miasta – bardzo intensywnie zabudowane kamienice, ale w środku zielone podwórko, czyli zawsze była przyrodnicza enklawa. To jest też właściwe stopniowanie przestrzeni, gdzie nie jesteśmy zmuszani po wyjściu z domu natychmiast wchodzić w przestrzeń publiczną.

**Co to dokładnie oznacza?**

**C**złowiek ma naturalną tendencję do budowania wokół siebie przestrzeni według pewnej hierarchii. W domu sypialnia jest przestrzenią intymną, ale już do salonu i kuchni zapraszamy gości. Tak samo jest z przestrzenią w mieście. Przestrzeń prywatna to nasze podwórko albo balkon, ale półprywatna to już wspólny plac dla kilku bloków. W ramach swojej dzielnicy jesteśmy np. na osiedlowym parku i to dla nas znak, że ciągle jesteśmy u siebie. Gdy wyjeżdżamy do centrum miasta, albo na inne osiedle, jesteśmy w przestrzeni publicznej, gdzie czujemy się poza domem. To naturalna hierarchia przestrzeni, którą organizuje sobie każdy człowiek, by czuć się dobrze i bezpiecznie.

**Rozumiem, że takie osiedle jak Nowe Miasto w Rzeszowie w społecznych kryteriach to absolutna porażka?**

*To sztandarowy przykład klęski, jaką poniósł modernizm, próbując narzucić ludziom swoją ideologiczną wizję nowego człowieka. Gdybyśmy mieli pieniądze, najlepiej byłoby to wyburzyć i zaproponować ludziom bardziej przyjazną przestrzeń. Mówiąc najkrócej: tak nie wolno budować. To jest osiedle, gdzie nie ma żadnej hierarchii przestrzeni. To miejsce zastawione samochodami o nieludzkiej skali przytłaczającej każdego.*

**Świat od tego dziś ucieka, by zapewnić człowiekowi bardziej przyjazną przestrzeń do życia?**

Przeregulowanie nigdzie i nikomu nie wychodzi na dobre. Nawiążę do holenderskiego miasta Drachten, gdzie kilkanaście lat temu było bardzo ruchliwe skrzyżowanie. I co zrobiono, by ten ruch uspokoić?! Inżynier drogowy, Hans Monderman, znany z wyjątkowo radykalnego spojrzenia na projektowanie układów drogowych, po pierwsze zrobił rondo, ale co ważniejsze, zlikwidował całe oznakowanie, przejścia dla pieszych oraz krawężniki. Nagle samochody w sposób naturalny zwolniły, okazało się, że ruch jest płynny, spadła liczba wypadków, a wszyscy czują się bezpieczniej. Kierowcy, poruszający się po skrzyżowaniu bez znaków, zaczęli myśleć i czuć się odpowiedzialni za innych uczestników ruchu.

Na świecie likwiduje się estakady znajdujące się w mieście, które generują hałas i niszczą tkankę miejską. Coraz częściej buduje się na nich parki miejskie. Ludzie wolą poruszać się po poziomie terenu. Ziemia jest dla ludzi, a samochody można ewentualnie przekierować pod ziemię. Wielopoziomowe skrzyżowania w centrum miast to zbrodnia na przestrzeni miejskiej.

**Gdy patrzymy na historię, miasta były zazwyczaj mieszkanką funkcji i dopiero modernizm na początku XX wieku uparł się, by uszczęśliwić nas dzielnicą przemysłową, biurową, handlową i mieszkaniową.**

Tak kończy się kierowanie ideologią, a nie rozumem, niestety. Idea powstała w latach 30. XX wieku, a po II wojnie światowej była masowo implementowana na całym świecie. Nic dobrego z tego nie wyniknęło. Przede wszystkim powstały gigantyczne korki, bo tysiące ludzi muszą po tych miastach krążyć, by zaspokoić swoje różne potrzeby.

**P**przed laty do sklepu szło się za róg, do fabryki dwie ulice dalej, i tak ludzie funkcjonowali w lokalnych wspólnotach. Dziś znów wracamy do modelu budowania miasta jako miksu, gdzie przenikają się ze sobą wszystkie funkcje: mieszkaniowe, usługowe, biurowe, wypoczynkowe, co jest naturalne dla człowieka i podnosi komfort oraz bezpieczeństwo jego życia.

**Planowania przestrzennego w dużej skali – tego nam dzisiaj potrzeba najbardziej w Polsce i w Rzeszowie?**

Tak. Nie myślenia planem miejscowym w kategorii pojedynczych działek, ale strategicznego podejścia do tego, jak miasto ma się rozwijać. Rzeszów w kolejnych latach będzie się rozrastał i nie może funkcjonować na zasadzie, że wszystkie ważne sprawy załatwia się w centrum. Miasto musi mieć strukturę fraktalną, gdzie mamy lokalne centra, wokół których koncentruje się codzienne życie, np. Baranówka, Słocina, Rejtana itd. Każda dzielnica powinna mieć centralny plac, gdzie jest kościół, szkoła, przedszkole, przychodnia, podstawowe urzędy, bez konieczności jeżdżenia do centrum, a jednocześnie ten plac pomaga budować oraz integrować lokalną wspólnotę mieszkańców. Taka jest natura człowieka. Modernistyczny model budowania miasta, który się upowszechnił po II wojnie światowej, wyrzucił to wszystko do kosza, a inżynierowi społeczni chcieli nam mówić, jak mamy żyć. No i wyszło jak wyszło... ■