

Zapiski zakorkowanego mieszkańca

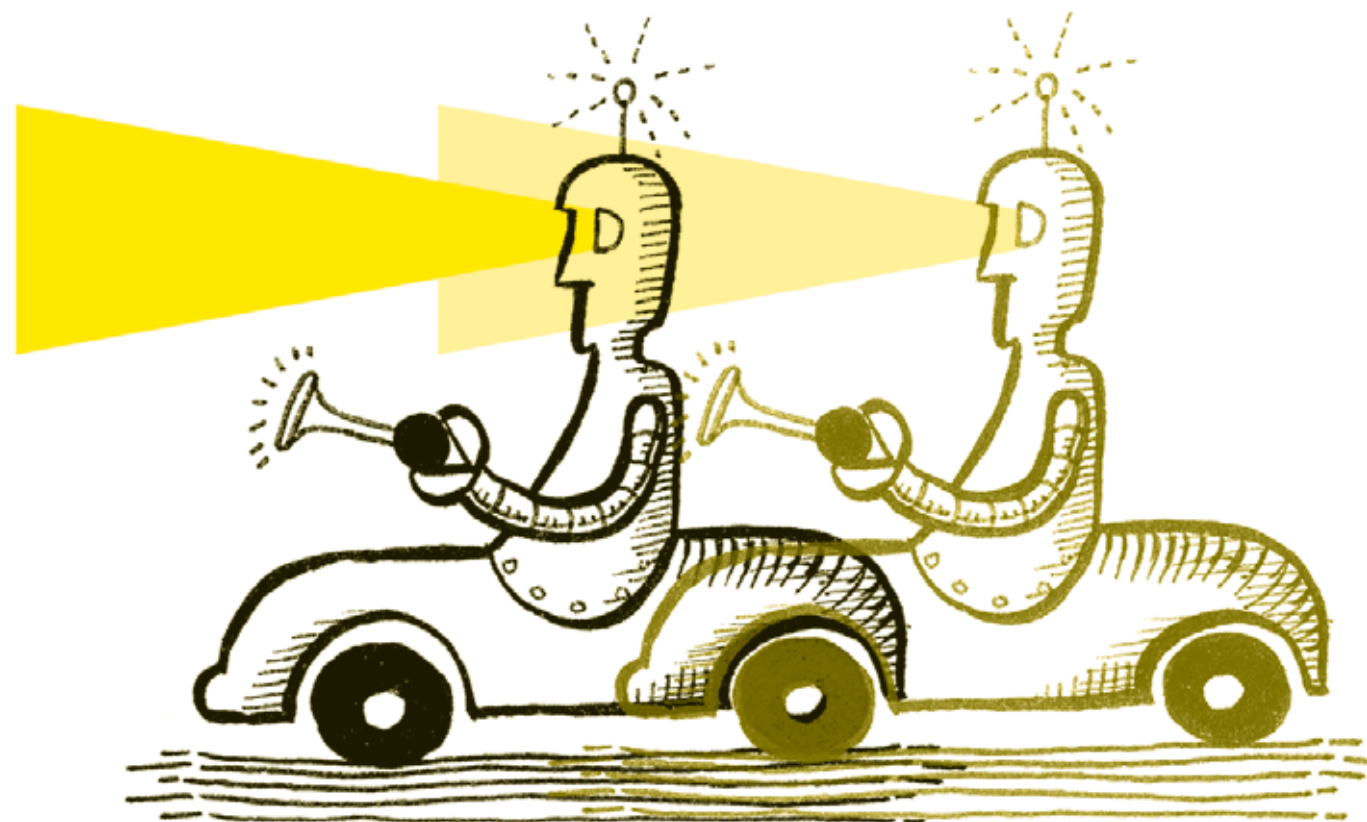
MICHAŁ BEIM

Transport odciska ogromne piętno na życiu w mieście, wpływając nie tylko na czas podróży, ale też na przestrzeń publiczną, stan środowiska czy na preferencje mieszkaniowe. Koszty złych systemów transportowych są zarazem dużo wyższe niż nakłady na infrastrukturę, a dobrych nie da się zbudować bez właściwej urbanistyki.

W 1963 roku Oscar Niemeyer został wyróżniony Leninowską Nagrodą Pokoju¹ za realizację projektu miasta Brasilia – nowej stolicy Brazylii, choć nie bez znaczenia była również sympatia do komunizmu, którą demonstrował od czasu

¹ „Yearbook of the Great Soviet Encyclopedia”, Moscow: Sovetskaya Enciklopediya, 1964.

II wojny światowej. Projekt Brasilii – którego współautorem był także Lucio Costa – był przetomowy w myśleniu o mieście. Po raz pierwszy od dłuższego czasu nadarzyła się okazja budowy dużego miasta zupełnie od podstaw. Miasta, w którym można było bez skrępowania historią i tradycją realizować światłe cele modernizmu oraz tworzyć nowe, socjalistyczne społeczeństwo.



Socjalizm przeciwko miastu

Widoki z Brasilii działają na większość zmotoryzowanych niczym miód na serce. Ulice po sześć pasów ruchu w każdą stronę, wielopoziomowe skrzyżowania, gigantyczne parkingi, brak spowolnień typu przejścia dla pieszych i co najważniejsze brak korków... Coś jednak w tym mieście nie funkcjonuje. W całym systemie urbanistycznym i architektonicznym ginie najważniejszy element

systemu, jakim jest miasto – człowiek. Jest on nie tylko uprzedmiotowiany przez przypisywanie go do określonych dzielnic na podstawie sprawowanych przez niego funkcji społecznych, ale przede wszystkim poprzez eliminację z przestrzeni publicznych. Chodników w mieście brak. W sumie trudno się dziwić, gdyż rozprzestrzenienie poszczególnych dzielnic uniemożliwia nawet ruch pieszki. Brakuje też przejść dla

pieszych, nawet jako kładek czy tuneli pod jezdniami. W efekcie, aby przedostać się na drugą stronę ulicy, trzeba skorzystać z taksówki. Stąd psychologowie czy specjaliści od przestrzeni mówią o syndromie Brasillii². Syndromie przestrzeni nudnej, przewidywalnej i skrajnie nieprzyjaznej ludziom.

Również życie miejskie przenosi się poza to, co miało być w zamierzeniach Niemeyera i Costy centrum (choć może lepiej należałoby powiedzieć: punktem centralnym) miasta. Centralne dzielnice zamieszkałe są tylko przez ok. 200 tys. mieszkańców, podczas gdy aglomeracja rozwija się poza nimi i osiągnęła w 2010 roku ponad 2,6 mln mieszkańców, przewyższając blisko pięciokrotnie pierwotne założenia. Ludzie głosują nogami i wybierają miejsca bardziej miejskie, niż sterylne, podporządkowane samochodom centrum.

Walka z klasyczną urbanistyką, sprzyjającą tworzeniu się więzi społecznych trwała w całym bloku socjalistycznym. Z krótką przerwą na socrealizm, który miał być „socjalistyczny w treści i tradycyjny w formie”. Paradoks modernistycznej urbanistyki i architektury polegał na tym, że ogromne środki przeznaczano na infrastrukturę samochodową, podczas gdy dostępność samochodów była znikoma. Dużo niższa niż pojemność planowanych inwestycji. Skrajnym przykładem jest Pjongjang – stolica Korei Północnej, gdzie na wielopasowych

ulicach nie widać samochodów, a ludzie w obliczu braku środków na budowę i utrzymanie systemu transportu publicznego skazani zostali na własne nogi, przy czym na przetomie wieków Korea Północna zakazała korzystania z rowerów uznanych przez reżim za „burżuazyjny środek lokomocji”³.

Walka z miastem na Zachodzie

Kilka dekad wcześniej podobne nury w planowaniu przestrzennym zrodziły się w Stanach Zjednoczonych. Jak podają autorzy dwóch filmów dokumentalnych: „Taken for a Ride”⁴ i „Contested Streets: Breaking New York City Gridlock”⁵, miasta amerykańskie też były w pewnej mierze planowane przez ludzi, którzy deklarowali się jako wrogowie tej formy organizacji struktury osadniczej. Kierowali się podobnymi przestankami walki z miastami, co ich komunistyczni odpowiednicy: rozbiciem więzi społecznych, fascynacją technologią, tworzeniem nowego, lepszego społeczeństwa, choć z tą różnicą, że konsumpcyjnego, a nie socjalistycznego. Do tego dochodziła próba łączenia – powszechnej w świadomości Amerykanów – wiejskiej idylli z wyzwaniem cywilizacyjnymi w postaci konieczności istnienia sprawnych centrów zarządzania, biznesu i przemysłu. W Stanach urodziła się więc idea życia na przedmieściach – „suburban way of life”.

O ile początkowy, trwający mniej więcej do lat trzydziestych XX wieku rozwój przedmieść był determinowany przez

rozwój szynowego transportu publicznego, to w obliczu nierównej konkurencji ze strony samochodów nastąpiło rozlanie się miast, nazywane z angielskiego „urban sprawl”. Polskiego czytelnika może nieco dziwić określenie „nierównej konkurencji ze strony samochodu”, jednak w Stanach Zjednoczonych, podobnie jak w krajach socjalistycznych, nie obyło się bez zaangażowania publicznych pieniędzy w promocję tylko jednego środka lokomocji. Podczas gdy ciężar budowy infrastruktury kolejowej czy tramwajowej był ponoszony przez prywatne spółki przewozowe, to infrastruktura drogowa była budowana z pieniędzy wszystkich podatników, wydobywanych

po pijanemu) zawierają wyjątki – zgodę na prowadzenie samochodu na trasie z domu do pracy, tak aby skazany nie został *de facto* pozbawiony również prawa do pracy.

Na marginesie należy wspomnieć, że również kryzys gospodarczy ostatnich lat ma pewien związek ze złą urbanistyką. Budowane na potęgę morza domków jednorodzinnych mogły się utrzymywać, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, dzięki taniej ropie. Gdy w 2008 roku ceny ropy szybowoły ku granicy 200 USD za baryłkę, wielu ludzi przekonało się, jak kruchy jest dobrobyt aglomeracji uzależnionych od samochodu. Efektem było pogłębienie spadku cen nieruchomości – tych na

Bardzo często wyroki sądowe odbierające prawo jazdy (np. za jazdę po pijanemu) zawierają wyjątki – zgodę na prowadzenie samochodu na trasie z domu do pracy, tak aby skazany nie został *de facto* pozbawiony również prawa do pracy.

pod różnymi pretekstami, nie tylko związanymi z mobilnością, ale również z obronnością, z walką z bezrobociem itp.

W rezultacie konsekwentnej polityki przestrzennej i transportowej miasta amerykańskie rozprzestrzeniły się na olbrzymich obszarach, tworząc monokultury: mieszkaniowe, biurowe, handlowe, rozrywkowe. Jedynym narzędziem przemieszczania się między nimi stał się samochód. Na takich osiedlach transport publiczny, z wyjątkiem autobusów dowożących dzieci do szkół, albo nie istnieje, albo jest w szczątkowej, zupełnie nieatrakcyjnej formie. Mieszkańcy nie mają alternatywy. Bardzo często wyroki sądowe odbierające prawo jazdy (np. za jazdę

przedmieściach, podczas gdy w centrach następował wzrost. Proces ten wzmocnił przeświadczenie kredytodawców, że przy finansowaniu budowy kolejnych domów na przedmieściach, wartość zabezpieczeń hipotecznych odpowiada tylko ułamkom kosztów kredytu.

Koszty złej urbanistyki

Kluczowym z punktu widzenia transportu problemem miasta jest właściwa urbanistyka. Bo choć związek między nimi jest ścisły, to struktura przestrzenna jest nadrzędna wobec polityki transportowej, bo determinuje zachowania transportowe dużo bardziej niż polityka transportowa

2 Psychologowie określają tym terminem przede wszystkim znużenie monotonna przestrzenią, planiści przestrzeni używają go bardziej do określania skali miast, która nie odpowiada biologicznym warunkom człowieka – zdolnościom percepcji itp. (por. wywiad Michała Wybieralskiego z prof. Janem Gehlem „Miasta są dla ludzi, nie dla stoni”, „Gazeta Wyborcza Poznań”, 18 marca 2010, s. 9).

3 Andrei Nikolaevich Lan'kov, „North of the DMZ: essays on daily life in North Korea”, McFarland & Company, Jefferson 2007.

4 Reżyseria Jim Klein, 1996.

5 Reżyseria Stefan C. Shaeffer, 2006.

zachowania rezydencjalne (tzw. karierę mieszkaniową).

Na temat kosztów złej urbanistyki oraz polityki transportowej powstało bardzo wiele publikacji przywołujących wyniki badań dotyczących różnych kwestii – od problemu otyłości mieszkańców przedmieść, przez aspekty środowiskowe, po koszty energetyczne funkcjonowania poszczególnych struktur urbanistycznych⁶. Niemniej, w odniesieniu do naszych rozważań, na uwagę zasługują zwłaszcza dwa problemy: wpływ urbanistyki i architektury na upadek więzi społecznych oraz na zachowania transportowe.

W klasycznym, sięgającym czasów Arystotelesa rozumieniu, miasto było definiowane przede wszystkim poprzez więzi społeczne – jako debata publiczna w przestrzeni publicznej. Procesy planistyczne zachodzące we współczesnych miastach prowadziły do upadku przestrzeni publicznych. Te ostatnie pełniły zawsze szereg funkcji, z których najważniejszymi były handlowe, wymiany myśli i transportowe. Pojawienie się samochodu doprowadziło do dominacji funkcji transportowej nad pozostałymi. Z jednej strony bezpośrednio oddziaływanie samochodu: hałas, spaliny i wypadki wypychały pieszych i innych użytkowników dróg. Z drugiej strony świadomy proces planistyczny odpowiadając na ciągle rosnące, ale nigdy nie dające się zaspokoić potrzeby przestrzenne motoryzacji, prowadził do systematycznej degradacji przestrzeni publicznej. Ofiarą padała zieleń przyuliczna, a także same trotuary

zamieniane na parkingi czy pasy ruchu. Taka sytuacja zdecydowanie ograniczała możliwości spotkań, handlu, czyniąc ulice kanionami, przez które płynęła hucząca rzeka pojazdów. Place, wcześniej stanowiące salony miejskie, stawały się nieestetycznymi i nieprzyjazybnymi pieszym miejscami parkingowymi. Przestrzeniami, które należy



6 Por. m.in. A. Duany, E. Plater-Zyberk, J. Speck, „Suburban Nation. The Rise of Sprawl and the Decline of American Dream”, New York 2001.

przejsć jak najszybciej, nie degustując ich, ani nie podziwiając ich.

Równocześnie pogarszające się pod presją motoryzacji warunki życia w śródmieściu, przy sprzyjających okolicznościach gospodarczych – bogaceniu się społeczeństwa – wypychały mieszkańców na przedmieścia. Problem ten dotknął nie tylko Stany Zjednoczone. Rozproszona, monotonna, pozbawiona klasycznych centrów zabudowa, zmuszała i nadal zmusza do korzystania z samochodów nawet przy najprostszych czynnościach – codziennych zakupach, dotarciu do szkoły czy nadaniu przesyłki pocztowej. Także zafascynowani wzorcami modernizmu architekci pracujący po obu stronach żelaznej kurtyny zakładali, że mieszkańcy bloków, podobnie jak właściciele willi, nie będą się przemieszczać inaczej niż samochodami. Najstynniejszy architekt i promotor modernizmu Le Corbusier pisał w swojej książce „La Ville Radieuse”: „Miasto będzie częścią wsi. Będę żył 30 mil od mojego biura w jednym kierunku – pod sosną; moja sekretarka będzie żyła również 30 mil od biura, ale w innym kierunku – pod inną sosną. Oboje będziemy posiadać samochody. Będziemy zużywać nasze opony, ścierać nawierzchnię dróg oraz skrzynie biegów, konsumować ropę i benzynę. Każda z tych rzeczy będzie wymagać wielu nakładów pracy... ale one wystarczą dla wszystkich”⁷.

Idea rozprzestrzeniania się miast nie wystarczała twórcom wizji nowego, lepszego świata, ani sponsorującym ich koncernom motoryzacyjnym. Apetyt przenosił się na istniejące struktury miast. W 1925 roku, również spod desek kreślarskich Le Corbusiera,

zrodził się jeden z najstraszniejszych planów przebudowy miasta w historii urbanistyki – „Voisin Plan for Paris”. Zakładał on wyburzenie historycznej tkanki urbanistycznej w Paryżu i zastąpienie jej 18 gigantycznymi blokami – biurowcami oraz kilkudziesięcioma nieco mniejszymi blokami mieszkalnymi potączonymi ze sobą licznymi drogami szybkiego ruchu. Tylko niektóre spośród najcenniejszych zabytków nie zostałyby zburzone. Plan został nazwany na cześć przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej Voisin, które sponsorowało przygotowanie i wystawienie prac⁸. Z kolei dwa lata później, Le Corbusier opracował projekt willi, gdzie najważniejszym elementem był garaż zajmujący większość parteru. Została ona nazwana „Maison Citrohan” na cześć przedsiębiorstwa Citroën.

Zarówno plany rozwoju dzielnic willowych po horyzont, jak i przekształcania miast w zbiorowiska bloków wpływały na rozbięcie tradycyjnych więzi społecznych, a przez to na wzrost anonimowości. Człowiek miał się zawsze poruszać w zamkniętej, wyizolowanej przestrzeni: czy to zamkniętej w swym bloku czy w willi, następnie w samochodzie, a na końcu w swoim biurze czy fabryce. Właściwie nie było w tym modelu miejsca na interakcje społeczne w ogólnodostępnej przestrzeni publicznej. Lieven De Cauter zaproponował (wprawdzie w nieco innym kontekście) termin kapsularyzacji⁹. Idealnie opisuje on taki sposób organizacji

8 M. Shaw, „Promoting an urban vision: Le Corbusier and The Plan Voisin”, praca magisterska, A.B. Smith College, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge (Massachusetts) 1991.

9 L. De Cauter, „The Capsular Civilization. The City in the Age of Fear”, Rotterdam 2005.

7 Le Corbusier, „La Ville Radieuse”, Boulogne 1935.

przestrzennej. Czy w takim razie możemy jeszcze mieć do czynienia z miastem w rozumieniu klasycznym, które kształtowało Europę od czasów starożytnej Grecji?

Mit zrównoważonego rozwoju

Przypomnienie roli transportu w kształtowaniu miast w ostatnim stuleciu jest niezbędne, aby z odpowiedniej perspektywy spojrzeć na przemiany następujące w Polsce. Wydają się one być powielaniem błędów. Polskie miasta rozlewają się, liczba samochodów oraz ich wykorzystanie systematycznie rosną. Przestrzeń publiczna podupada. Jednocześnie dokumenty planistyczne są pełne zapewnień o zrównoważonym rozwoju.

Sformułowanie „zrównoważony rozwój” w potocznym języku polskim zatraciło znacząco swój oryginalny sens. Błąd przenosi się też do języka polityki. Stało się to przede wszystkim ze względu na fakt, że słowo „sustainable” zostało przetłumaczone jako „zrównoważony”, „równomierny”, a nie „trwały” czy „samopodtrzymujący się”. I to pomimo tego, że definicja ustawowa w pełni odzwierciedla oryginalne znaczenie terminu „sustainable development”. Polskie prawo¹⁰ definiuje zrównoważony rozwój jako „taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub

obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń”.

W konsekwencji „zrównoważenie”, od którego pochodzi polskie tłumaczenie, polega więc na wyważeniu trzech racji: społecznych, ekologicznych i gospodarczych, w poszczególnych sferach rozwoju społeczno-gospodarczego, np. przy tworzeniu systemów transportu. Błędem jest natomiast interpretowanie „zrównoważonego transportu” jako równomiernego rozwoju wszystkich środków lokomocji: komunikacji publicznej, samochodów i niezmotoryzowanych. W zarządzaniu transportem zrównoważony rozwój powinien więc oznaczać taki system, który nie ogranicza gospodarki, nie wyklucza różnych grup społecznych, a jednocześnie jest w minimalnym stopniu uciążliwym dla środowiska. Poprawne rozumienie terminu „zrównoważony transport” przenosi natomiast priorytety z infrastruktury samochodowej na transport publiczny oraz na ruch niezmotoryzowany. Odpowiednikiem słowa „zrównoważony” w języku angielskim jest „balanced”. Słowo to było już wykorzystywane w odniesieniu do rozwoju transportu („balanced development of transportation”) i było elementem doktryny administracji Johna Fitzgeralda Kennedy’ego. Oznaczało odejście od wcześniejszej polityki bezwzględnego priorytetu transportu samochodowego nad innymi formami przemieszczania. Po raz pierwszy oficjalnie dostrzeżono potrzebę rozwoju również transportu publicznego oraz – w przypadku miast – niezmotoryzowanych użytkowników dróg¹¹.

W obliczu zaległości inwestycyjnych w rozwoju infrastruktury transportowej polskich aglomeracji może wydawać się to dziwne, bo oznacza dążenie do minimalizacji potrzeb transportowych, a następnie dopiero do zaspokojenia ich. W pierwszej kolejności ruchem pieszym, rowerowym, transportem publicznym, a dopiero potem, jeśli poprzednie metody zawodzą, indywidualnym transportem samochodowym. W praktyce, nawet w miastach, które

1995 a 2006 wskaźnik ten wzrósł z 195 do 351, czyli o 80 proc., a w Włoszech z 533 do 597, tj. o 12 proc., Francji 422 do 489, tj. o 16 proc., Niemczech 494 do 559, tj. o 13 proc.¹². W wielu z tych państw w połowie ostatniej dekady poziom motoryzacji osiągał historyczne maksimum i w ostatnich latach obserwuje się znaczące tendencje spadkowe.

Bardzo ważny jest również fakt, że w Polsce motoryzacja koncentruje się

Człowiek miał się zawsze poruszać w zamkniętej, wyizolowanej przestrzeni: czy to zamknięty w swym bloku czy w willi, następnie w samochodzie, a na końcu w swoim biurze czy fabryce.

uchodzą na świecie za najbardziej przyjazne środowisku, nie funkcjonuje to idealnie, jednakże priorytety inwestycyjne są zdecydowanie bardziej „zrównoważone”, niż dzieje się to w polskich miastach, które poza nielicznymi wyjątkami główne fundusze przeznaczają na rozwój i utrzymanie infrastruktury transportu samochodowego.

Uzależnienie od samochodu

Dwie ostatnie dekady to okres intensywnej motoryzacji kraju. Liczba samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców wynosiła w Polsce pod koniec 2009 roku 432 i choć nadal odbiega od danych z Włoch (605), Francji (492) czy Niemiec (504), to szybko rośnie. Dane statystyczne publikowane przez Eurostat pokazują, że dynamika wzrostu liczby samochodów na tysiąc mieszkańców znacznie przekraczała dynamikę w krajach tzw. starej Unii. Przykładowo, w Polsce pomiędzy rokiem

przede wszystkim w miastach – im większych, tym wyższy jej poziom. Natomiast w wielu krajach Europy Zachodniej dotyczy głównie wsi, gdzie zapewnienie sprawnego transportu publicznego jest bardzo trudne i samochód stanowi jedyny skuteczny środek lokomocji. Na koniec 2009 roku współczynnik motoryzacji w Warszawie wynosił 536 samochody osobowe na 1000 mieszkańców, w Poznaniu 515, w Krakowie 464, a w Bydgoszczy 463¹³. Wartości te przekraczały średnią krajową. Dla porównania współczynnik ten w 2009 roku w Berlinie wynosił 318, w Bremie 392, w Wiedniu 392, w Hamburgu 402, w aglomeracji paryskiej (Region Ile de France) – 417, plasując się poniżej średniej krajowej. Ponadto

10 Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150, z późn. zm.), artykuł 3.

11 P. Mees, „Transport for Suburbia: Beyond the Automobile Age”, London-Sterling 2009.

12 Dane na podstawie Eurostat.

13 Dane na podstawie GUS – liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w stosunku do liczby osób zameldowanych.

w większości z tych miast obserwuje się spadek poziomu motoryzacji silniejszy niż w skali poszczególnych państw (np. w 2002 roku było to dla Berlina – 365, Bremy 446, Hamburga – 479), podczas gdy w polskich miastach następuje wzrost bardziej dynamiczny niż średnia krajowa (w 2002 roku było to: dla Warszawy – 415, Poznania – 374, Krakowa – 352 i Bydgoszczy – 345).

Porównując sytuację w Polsce oraz w Europie w podziale na miasta i prowincję, można wysnuć dwa wnioski. Albo transport publiczny w miastach jest coraz dalszy od oczekiwań społecznych, albo ludność

lokomocji, który wybraliby, gdyby mieli dowolny wybór. Zatem mamy do czynienia ze zjawiskiem uzależnienia od samochodu, znanego wcześniej w Polsce jedynie z artykułów o przedmieściach amerykańskich. Różnicą jest skala i fakt, że nawet jazda samochodem do większości osiedli podmiejskich jest udręką nie tylko przez wzgląd na korki (które występują we wszystkich aglomeracjach posiadających rozległe suburbia), ale również przez fakt, że wiele dróg nie jest i długo nie będzie utwardzona, gdyż o ile gminy podmiejskie chętnie przekształcają tereny rolne

Planowanie jakiegokolwiek infrastruktury transportowej mija się z celem. Nie wiadomo bowiem ani gdzie będzie się budować, ani ilu mieszkańców zamieszka. Nie opłaca się też utwardzać nawierzchni na osiedlowych uliczkach.

miejska świadomie, pod wpływem innych czynników niż tylko sama konkurencyjność czasowa i cenowa środków lokomocji, wybiera samochód.

Badania wskazują¹⁴, iż ucieczka na przedmieścia (nawet w obrębie granic administracyjnych miast) związana jest ze zmianą zachowań transportowych, gdyż oferta transportu publicznego jest – dyplomatycznie ujmując – niesatysfakcjonująca. Na przedmieściach położonych wokół Poznania w 2006 roku więcej osób deklarowało korzystanie z samochodu, niż uważało, że samochód jest tym środkiem

w działki budowlane, o tyle niechętnie godzą się na dodatkowe wydatki, chociażby na podstawową infrastrukturę w postaci utwardzonej nawierzchni.

Wprawdzie miasta Polskie planują w najbliższych latach oddać nowe inwestycje tramwajowe (np. trasa na Fordon w Bydgoszczy, tramwaj na Franowo w Poznaniu czy do kampusu Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz do kampusu Uniwersytetu Jagiellońskiego na Ruczaju w Krakowie), jednak należy mieć świadomość, że inwestycje te nie następują równocześnie z rozwojem przestrzennym miast, ale nadrabiają zaległości, w dużej mierze jeszcze z czasów poprzedniego systemu. Podobnie było w przypadku nielicznych inwestycji już zrealizowanych, takich jak Poznański

Szybki Tramwaj, połączenia centrum Gdańska z dzielnicą Chełm lub budowy trasy do Małego Ptaszowa.

Sytuację transportową komplikuje jeszcze polski chaos przestrzenny. Wprawdzie ustawodawca wymusił¹⁵ na gminach posiadanie dokumentu planistycznego w postaci studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które ma obejmować cały obszar gminy, jednak studium nie jest prawem miejscowym. Są nim tylko i wyłącznie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które – pomijając wymienione w ustawie wyjątki – nie są obowiązkowe. Budowy realizowane są więc na zasadzie dobrego sąsiedztwa, które przy stosunkowo liberalnej interpretacji stwarza duże pole do popisu. W takich warunkach planowanie jakiegokolwiek infrastruktury transportowej mija się z celem. Nie wiadomo bowiem ani gdzie będzie się budować, ani ilu mieszkańców zamieszka. Nie opłaca się też utwardzać nawierzchni na osiedlowych uliczkach, gdyż nikt nie jest pewny, czy za rok nie zostaną rozjechane one przez ciężarówki dojeżdżające do kolejnej budowy.

Planowanie transportu publicznego, zwłaszcza szynowego, jest nad Wisłą jeszcze większą abstrakcją. Tymczasem nowoczesna urbanistyka wychodzi z założenia, że w pierw buduje się infrastrukturę, w tym szynowy transport publiczny, a następnie osiedle. Hasło „tramwaj rośnie, miasto wraz z nim” pozwala uniknąć przyzwyczajania mieszkańców do samochodu, oferując od razu alternatywę. Dzieje się to, gdyż zmienić

przyzwyczajenia transportowe jest trudniej niż ukształtować nowe.

Idylla według młodych, wykształconych...

Na wybór środka lokomocji mają wpływ nie tylko twarde argumenty jak dostępność infrastruktury, cena czy czas przejazdu. Obserwacje socjologów, psychologów czy nawet urbanistów potwierdzają znaczący wpływ nowych wzorców. Są one kształtowane przede wszystkim przez media. Żaden z bohaterów popularnych seriali nie porusza się przecież tramwajem czy rowerem. Podobne wzorce kreują kolorowe czasopisma, zwłaszcza kobiece. Obraz idylli składa się z domku z ogródkiem na przedmieściach, w którym radośnie hasa labrador, autka jednej z najbardziej popularnych marek, pracy „w zarządzaniu” i zakupów w którymś z shopping malli, gdyż słowo centrum handlowe tak modnie już nie brzmi... Wprawdzie samotne bohaterki nie mieszkają na przedmieściach, ale dla tej grupy kreuje się obraz idylli za murami osiedla strzeżonego, koniecznie wyposażonego w podziemny parking!

Kobiety znajdują się na celowniku specjalistów od marketingu, gdyż do tej pory rządziej posiadały samochód i rządziej z niego korzystały niż mężczyźni. Przedstawicielki płci pięknej przywiązują też większą wagę do poczucia bezpieczeństwa, przez co zdecydowanie częściej kupują nowe samochody, z droższymi akcesoriami.

W historii polskiej myśli planistycznej szczególne miejsce zyskały słowa Marka Wosia, byłego rzecznika stołecznego Zarządu Dróg Miejskich, który tłumaczył na łamach „Gazety Wyborczej” likwidację drogi rowerowej wzdłuż Świętokrzyskiej,

14 M. Beim, „Modelowanie procesu suburbanizacji w aglomeracji poznańskiej”, Poznań 2009.

15 Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r. z późn. zm.).

stwierdzając, że „Warszawa to nie wieś, żeby po niej rowerem jeździć”¹⁶. W Poznaniu z kolei jednym z argumentów przeciw budowie trasy tramwajowej do kampusu uniwersyteckiego była obawa przed „watahami”, które miałyby przyjeżdżać tramwajem z miasta do zlokalizowanego na suburbiach kampusu¹⁷.

Odwołania do mentalności wiejskiej „młodych, wykształconych z wielkich miast” potwierdzają też słowa Rafała Ziemkiewicza: „Warszawa, jak wiadomo, to taki wielki obóz przejściowy dla ludzi, którzy ze wsi wyszli, a do miasta jeszcze nie doszli”¹⁸; czy słowa naukowców, np. profesora Tomasza Szlendaka, socjologa z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu: „Czesi, którzy są społeczeństwem miejskim, jeżdżą starymi, małymi skodami. A my, społeczeństwo postchłopskie, nie traktujemy samochodu użytkowo, tylko jako symbol, że do czegoś doszliśmy. Zaprzęśte, folwarczne myślenie miesza się z konsumpcjonizmem. (...) W postchłopskim społeczeństwie wszelki ruch kojarzy się z ciężką pracą. Dlatego będziemy podjeżdżali pod same drzwi teatru czy kościoła”¹⁹.

Nawet pobieżny przegląd prasy codziennej potwierdza awersję mieszkańców

polskich miast do wszelkich form ruchu. Monika Janusz-Lorkowska pisze na łamach „Rzeczpospolitej”: „W Europie są od nas grubszy już tylko starsi mieszkańcy Półwyspu Bałkańskiego, Grecji i Malty. (...) W Polsce obserwujemy dziś dziesięciokrotnie większe tempo wzrostu otyłości niż w „najgrubszym państwie świata” – Stanach Zjednoczonych. U nas, niestety, tyją dzieci. W ciągu ostatnich 20 lat liczba przypadków występowania otyłości wśród dzieci i młodzieży wzrosła trzykrotnie, a wśród nastolatek w dużych miastach, np. w Warszawie, dziesięciokrotnie. (...) Nie spacerujemy, nie biegamy”²⁰.

Niestety, nawet w zachowaniach transportowych widać, jak wielkie straty poniosło w ostatnim stuleciu polskie społeczeństwo. Naziści i komuniści zniszczyli lub zmarginalizowali inteligencję oraz resztki szlachty. Jeszcze wiele czasu trzeba, aby do powszechnej świadomości przebiła się myśl, że osobista skromność, postawa prospołeczna i nieepatowanie bogactwem są istotnymi zasadami moralnymi, mającymi realny, dodatni wpływ na nasze otoczenie.

Miasto tematem tabu

W pejzażu wyzwań stojących przed polskimi politykami czy samorządowcami szczególnie razi jeden fakt: debata o polskich miastach praktycznie nie ma miejsca. Nawet wybory samorządowe z 2010 roku rzadko kiedy wnoszą do dyskusji nad miastami szersze spojrzenie – wizję miasta w najbliższej dekadzie czy dwóch. Debaty wyborcze – abstrahując już od animozji

personalnych czy sporów partyjnych – sprowadzały się właściwie do licytacji inwestycji, które miałyby być wykonane za kolejnej kadencji. Pojawiały się czasem szczytne hasła, jednakże stanowiły one bardziej element marketingu politycznego, niż określenie realnych wyzwań rozwojowych w dłuższej perspektywie.

transportem, natomiast drogowcy za samą budowę i utrzymanie dróg. Podział ten, choć jest nieformalny i obwarowany licznymi wyjątkami, przyczynił się do wniesienia nowej jakości do zarządzania transportem i generalnie miastami – przywrócenia klasycznej zasady prymatu urbanistyki nad drogownictwem. To transport służy miastu,

„Czesi, którzy są społeczeństwem miejskim, jeżdżą starymi, małymi skodami. A my, społeczeństwo postchłopskie, nie traktujemy samochodu użytkowo, tylko jako symbol, że do czegoś doszliśmy”.

Problemem jest też brak owej debaty w środowiskach naukowych. Smutnym tego świadectwem jest likwidacja jedyne go miesięcznika poświęconego planowaniu przestrzennemu miast – „Urbanisty”. System edukacji osób odpowiedzialnych za przestrzeń, w dużej mierze, sprowadza się do „greenfield investments” – uczenia, jak podzielić na działki budowlane kolejne pole pod miastem.

Dodatkowo, w debacie o transporcie – która w przeciwieństwie do debaty o mieście jest intensywna, chociażby ze względu na piętrzące się problemy z poruszaniem – dominują drogowcy. W Niemczech odejście od idei „miasta sprawiedliwego dla samochodu” sformułowanej przez Hansa Bernharda Reichowa²¹ wiązało się z wprowadzeniem wyraźnego podziału: specjaliści od gospodarki przestrzennej odpowiadają za planowanie i zarządzanie

nie odwrotnie. Istniejące drogi dopasowuje się do zabudowy, a nie istniejącą zabudowę do dróg.

Tymczasem polityki transportowe w polskich miastach tworzą w zdecydowanej większości drogowcy. Dokumenty planistyczne, stawiając za cel „zrównoważony rozwój transportu”, postulują realizację rozmaitych, często nawet słusznych inwestycji. Brakuje im jednak zrozumienia istoty miasta. Cały czas najważniejszą wartością dla polityka jest płynność ruchu. Niezależnie od jego rodzaju – im większy wolumen i szybkość ruchu, tym lepiej. To potrzebom płynności ruchu podporządkowuje się wszelkie działania w mieście. Myślenie to jednak pomija najważniejszą sprawę – jakość życia. Jest ona związana nie z mobilnością, ale dostępnością. Z faktem, że wszystko, co najważniejsze, jest blisko. Sprawa sprowadza się do odpowiedniego zaplanowania. Tymczasem dość często na polskich nowych osiedlach pozbawionych chodników, aby pospacerować, trzeba pojechać na stepper...

20 M. Janusz-Lorkowska, „Bomba na talerzu wybuchnie”, „Rzeczpospolita”, 20 listopada 2010.

21 H.B. Reichow „Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos”, Ravensburg 1959.

16 M. Opoka, „Nasz roweryzm”, „Gazeta Wyborcza – Stoleczna”, 17 kwietnia 2004 r., s. 6.

17 Wywiad Lecha Bojarskiego ze Stanisławem Lorencem „Tramwaju nie wpuścimy”, „Gazeta Wyborcza – Poznań”, 10 maja 2005, s. 7.

18 R. Ziemkiewicz, „Tusk budowniczy wszystko spierniczy”, Interia.pl, felieton z 26 listopada 2010 r., http://fakty.interia.pl/tylko_u_nas/najlepiej_oceniane/news/tusk-budowniczy-wszystko-spierniczy,1563245,2789, dostęp w dniu 30 listopada 2010 r.

19 Wywiad Magdaleny Dąbrowskiej z Tomaszem Szlendakiem „Polak nie idzie, Polak jedzie”, „Gazeta Wyborcza – Warszawa”, 26 listopada 2010 r., s. 12.

Powrót do korzeni

Równolegle, na całym świecie obserwuje się coraz silniejszy powrót do klasycznej urbanistyki, u której podstaw leży idea samowystarczalności dzielnicy i miasta. W globalnej wiosce nikt nie rozumie samowystarczalności jako izolacji od świata. Zresztą nawet w starożytności czy średniowieczu miasto stanowiło element większej sieci. Natomiast dziś przez samowystarczalność rozumie się raczej możliwość realizacji podstawowych potrzeb „na miejscu”. Przejawia się ona tym, że nie trzeba jechać na drugi koniec miasta, aby kupić butki; dzieci mogą dojść do pobliskiej szkoły, a nie jest się zmuszonym dowozić je do sąsiednich dzielnic itd. W powstających w Polsce monokulturach urbanistycznych, niestety, jest to niemożliwe.

Dobrze zaprojektowane struktury przestrzenne pozwalają na redukcję potrzeb transportowych. Wielu podróżuje za pomocą samochodu czy komunikacji miejskiej unika się właśnie dzięki temu, że wszystko jest w pobliżu. W trakcie spaceru czy odprowadzania dziecka do szkoły można nabyć świeże pieczywo czy warzywa. Te niby drobne podróże piesze mają istotne znaczenie dla funkcjonowania miasta. Unaćnić tę prostą zależność można, chociażby obserwując sytuację pod szkołami – patrząc na korki, jakie tworzą



rodzice podwożący swoje pociechy. Poza tym fakt, że wszystko jest blisko i przemieszcza się pieszo do najważniejszych punktów okolicy, znacząco wpływa na poprawę kondycji i zapobiega, wspomnianej już, coraz częstszej otyłości. Systematyczny, choć niewielki wysiłek fizyczny daje lepsze rezultaty niż huczne wizyty w fitness center.

Samowystarczalność przekłada się nie tylko na bliskość geograficzną, ale także i społeczną – sprzyja budowie więzi społecznych, wzrostowi zainteresowania losami dzielnicy, a w końcu zaangażowaniem w życie lokalnych społeczności, a czasem nawet na wyższych szczeblach. Odradzają się przestrzenie publiczne i odradza się debata społeczna. Miasto odżywa.

Urbanistyka czy polityka transportowa nie są w stanie rozwiązać problemów społecznych. Dobrze zaprojektowane miasta i osiedla oraz sprawne systemy transportowe mogą jednak zmniejszyć skalę problemów, a przynajmniej nie tworzyć nowych. Życie w takim mieście jest też przyjemniejsze, a człowiek czuje się gospodarzem miejsca, nie zaś trybikiem w anonimowej maszynie.

Rozmiary dzisiejszych miast są bardzo dalekie od ich antycznych czy średniowiecznych wzorców, w których

właściwie nie trzeba było przemieszczać się inaczej niż pieszo. Jednak samochody są zbyt terenochłonne, aby można było zaspokoić za ich pomocą popyt na transport. Maksymalna liczba osób, którą w warunkach miejskich można przewieźć na pasie o szerokości 3,5 m w ciągu godziny, wynosi w przypadku samochodów ok. 2000, w przypadku autobusów ok. 9000, rowerów 14 000, a w przypadku transportu szynowego dochodzi do 22 000, przekraczając przy tym efektywność ruchu pieszego, która wynosi blisko 19 000²². Miasta są więc zmuszone do poszukiwania rozwiązań, które w sposób jak najbardziej efektywny pozwalająby wykorzystywać ograniczone i cenne dobro, jakim jest przestrzeń. Rozwiązanie polegające na zapewnieniu mobilności przy oszczędnym wykorzystaniu przestrzeni stwarza transport publiczny oraz – zwłaszcza na odcinkach do 5 km – ruch rowerowy.

Świat wraca do tramwajów. W krajach, w których były na potęgę likwidowane, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych i Francji, buduje się od nowa systemy tramwajowe. Przełom w myśleniu o tramwajach w Europie zaczął się już pod koniec lat dziewięćdziesiątych. Francja, w której czasy modernizmu przetrwały tylko trzy systemy (Lille, Marsylia i Saint-Étienne), posiada ich dziś już 16. Wdrożenie każdego z nich wiąże się z wprowadzeniem nowej jakości do przestrzeni miejskiej: wyszukaniem wzornictwem pojazdów i przystanków oraz odnową śródmieścia i dzielnic, przez które przebiega trasa.

Podobnie dzieje się w Stanach Zjednoczonych. Nieliczne systemy, które przetrwały okres dominacji samochodu dziś są rozbudowywane. Wiele miast buduje jednak nowe systemy. Przetomowe w tym zakresie były doświadczenia Portland, które otworzyło nowy system w 2001 roku. W ślad za nim podążyły m.in. Seattle, Minneapolis, Phoenix, Tacoma i Huston. Tramwaj w stolicy Teksasu – METRORail należy do najbardziej wykorzystywanych systemów transportu publicznego w USA²³. Przewyższa nawet popularnością niektóre systemy metra oraz kolei regionalnych²⁴.

Nawet władze brazylijskiej stolicy podjęły swoistą próbę ratowania miasta poprzez uczynienie go bardziej przyjaznym dla niezmotywowanych. W 2001 roku oddano do użytku, stale jeszcze rozbudowywane, metro. W 2010 roku na ulicach Brasillii pojawił się tramwaj, znany tam jako „lekkie metro” („*Metrô Leve de Brasilia*”). To właśnie transport publiczny został uznany za ratunek dla metropolii, i to nie z powodu zatłoczenia na drogach, lecz z potrzeby stworzenia alternatywy wobec samochodu i z potrzeby poprawy jakości życia.

Wypada nadmienić, że zwłaszcza w Europie Zachodniej systemy transportu publicznego uzupełniane są o rozwiązania integrujące ruch samochodowy. Największą popularnością cieszą się stowarzyszenia udostępniające samochody swoim członkom (tzw. car-sharing). Różnią się one od komercyjnych wypożyczalni nie tylko ceną, ale głównie dostępnością – samochody rozmieszczone są na obszarze całego

22 H. Botma, H. Papendrecht, „Traffic Operation of Bicycle Traffic”, Transportation Research Record, vol. 1320, 1991, s. 65-72.

23 Liczba pasażerów w stosunku do długości trasy.
24 American Public Transportation Association, „Public Transit Ridership Report”, Second Quarter 2010.

miasta tak, że każdy ma jakiś w pobliżu swojego domu. O popularności car-sharingu może świadczyć fakt, że w niektórych miastach liczba aut do wypożyczenia przekracza poziom jednego pojazdu na 1000 mieszkańców.

Troska o piękno popłaca

W działaniach na rzecz odnowy miast i rozwiązywania problemu korków nie zapomina się również o niezmotoryzowanych użytkownikach przestrzeni ulicznej. Konserwatywny burmistrz Londynu – Boris Johnson w 2010 roku oddał do użytku pierwsze dwie z 12 planowanych „autostrad rowerowych” (*Barclays Cycle Superhighways*). W tym samym czasie oddano do użytku system rowerów publicznych liczący ponad

miejsca z ławkami, zielenią) i półprywatnych (np. ogródki kawiarniane). Mimo protestów i braku wiary, że rozwiązania te pasują do charakteru miasta, pierwsze doświadczenia są bardzo pozytywne. Mieszkańcy nie tylko zaakceptowali nową przestrzeń ulicy, ale codziennie głosują na nią nogami, wybierając sklepy przy szerokich trotuarach czy spotykając się ze znajomymi w licznych kawiarniach. Jak to podkreśla projektant przebudowy nowojorskich ulic i profesor Królewskiej Duńskiej Akademii Sztuk Pięknych Jan Gehl, „z dobrym miastem jest jak z dobrą imprezą, zostajesz dłużej niż planowałeś”²⁵.

Miasta, które zdecydowały się na zmianę myślenia o transporcie, bardzo wiele zyskują. Sprawny transport publiczny, wygodne warunki poruszania się pieszo i rowerem

Zwłaszcza w Europie Zachodniej systemy transportu publicznego uzupełniane są o rozwiązania integrujące ruch samochodowy. Największą popularnością cieszą się stowarzyszenia udostępniające samochody swoim członkom (tzw. car-sharing).

5 000 pojazdów. Piesi doczekali się nietypowego przejścia na Oxford Circus, gdzie światła dla pieszych idących we wszystkich kierunkach zapalają się równocześnie tak, że możliwe jest przechodzenie na ukos.

Zmiany następują również w Stanach Zjednoczonych. Popierany przez Republikanów burmistrz Nowego Jorku Michael Bloomberg znacząco przebudowuje system ulic w śródmieściu, zawężając je, a niekiedy nawet zamykając na niektórych odcinkach. Przestrzeń przeznaczona się na poszerzenie chodników, budowę dróg rowerowych oraz tworzenie przestrzeni publicznych (np.

przyciągają inwestorów i specjalistów z branż kreatywnych i wysokich technologii. Bo pracownicy tych branż w szczególności cenią sobie wysoką jakość życia. Przedsiębiorstwa działające w tych dziedzinach gospodarki osiągają wyższe dochody, przez co budżety municypalne zasilane są większymi środkami.

25 K. Jose, „PlaNYC guru plays West Village; gig sold out”, 17 września 2010 r., <http://www.capitalnewyork.com/article/culture/2010/09/468271/planyc-guru-plays-west-village-gig-sold-out>, dostęp w dniu 30 listopada 2010 r.

Dodatkowo, miasta oszczędzają wiele pieniędzy dzięki temu, że mieszkańcy wybierają rower czy tramwaj zamiast samochodu w codziennych podróżach. Infrastruktura transportu publicznego czy rowerowa, w przeliczeniu na użytkownika, jest bowiem tańsza niż ta dla samochodów. Większa popularność transportu publicznego przyczynia się do jego większej rentowności, w niektórych miastach dochodzi wręcz do poziomu, w którym wptywy z biletów pokrywają koszty funkcjonowania, jak ma to miejsce np. we Fryburgu Bryzgowijskim²⁶.

Miastom tym będzie też łatwiej zmierzyć się z sytuacją, w której wydobycie ropy osiągnie swój szczyt, a jej cena będzie systematycznie rosta. Może nastąpić już nawet w ciągu najbliższej dekady. Samochody elektryczne, choć ich popularność, zwłaszcza w Niemczech, systematycznie rośnie, ze względu na cenę długo nie będą alternatywą dla większości z obecnych posiadaczy aut.

Wysoka jakość przestrzeni miejskich i dobra urbanistyka przekładają się nie tylko na poczucie jakości życia i dodatnie saldo migracji do takich miast, ale znacząco wspierają politykę prorodziną. Liczne place zabaw, nawet kosztem miejsc parkingowych, doinwestowane szkoly i domy kultury, piękne otoczenie – zachęcają do posiadania dzieci... Niemieckie obserwacje uczą, że w miastach, gdzie jakość życia uznawana jest za najwyższą, rodzi się najwięcej dzieci. Fryburg, Monachium czy Tybinga będące obecnie w awangardzie

26 R.M. Kretschmer, „ÖPNV – Das Freiburger Stadtqualitätsmodell. Erfolgreiche Verkehrspolitik mit Hilfe kommunaler Eigenproduktion”, *Der Nahverkehr*, 7-8 z 2002 r., s. 2-5.

urbanistycznej i transportowej charakteryzują się przyrostem naturalnym znacząco przekraczającym średnią niemiecką.

Na czyich błędach nauka

Przedstawione powyżej przykłady mogą stworzyć nieco złudne wrażenie, iż wszystkie miasta dokonują rewizji swoich poglądów, a ich systemy transportowe oraz struktura urbanistyczna stają się coraz bardziej przyjazne ludziom. Wprawdzie coraz rzadsze, jednak negatywne przykłady nadal występują. Niemniej, należy obserwować procesy zachodzące w innych państwach i wyciągać wnioski. Takiej refleksji w Polsce, niestety, brakuje. Bernard Marqueritte, francuski dziennikarz mieszkający nad Wisłą, celnie podsumował naszą sytuację, mówiąc: „Widzę w Polsce ślepy pęd w kierunku tego, co 30 lat temu przerobiły państwa zachodnie. To my teraz w desperacji organizujemy we Francji dni bez samochodu, bo rozumiemy, że w dziedzinie motoryzacji zapędziliśmy się w ślepy zaułek. Polska ma szansę uczyć się na naszych błędach. Niestety, okazuje się, że każdy musi uczyć się na własnych”²⁷.

Michał Beim (ur. 1979), adiunkt w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, stypendysta Fundacji Humboldta na Uniwersytecie w Kaiserslautern, ekspert Instytutu Sobieskiego, współpracownik „Rzeczy Wspólnych”. Wiceprezes poznańskiego Stowarzyszenia „Sekcja Rowerzystów Miejskich”.

27 Wywiad Marty Lelek i Janusza Korbela z Bernardem Margueritte i Joanną Giećewicz: „Nie można mówić o przyrodzie, nie mówiąc kim jest człowiek”, *„Dziki Życie”*, 3/57, marzec 1999 r.