



**W poszukiwaniu
zaginionej
ciągłości miasta**

**W poszukiwaniu zaginionej
ciągłości miasta**

Muzeum Miasta Łodzi
Łódź / 2014

M U Z E U M
M I A S T A
 Ł O D Z I

Dyrektor Muzeum

Małgorzata Laurentowicz-Granas

Autor projektu, redakcja

Michał Gruda

Opieka merytoryczna

dr inż. arch. Łukasz Pancewicz

Transkrypcje spotkań i ich redakcja oraz montaż plików audio

Marzena Badziak

Opracowanie redakcyjne

Zuzanna Hylla

Opracowanie graficzne, skład

The Endless Summer Studio / Magdalena Lauk

Projekt został zrealizowany dzięki wsparciu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Fundacji Orange w ramach projektu Akademia Orange.

Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego.

Fundacja
Orange 

Publikacja wydana na Licencji Creative Commons Polska 3.0 –
Uznanie autorstwa CC-BY



ISBN 978-83-65026-02-6

S P I S T R E Ś C I

WSTĘP / dr inż. arch. Łukasz Pancewicz _____ s. 5

OD REDAKCJI / Michał Gruda _____ s. 13

CZĘŚĆ I — WYWIADY / Rafał Józwiak

Z arch. Andrzejem Owczarkiem _____ s. 23

Z arch. Zbigniewem Bińczykiem _____ s. 45

Z arch. Jerzym Korszeniem _____ s. 73

Z arch. Aleksandrą Zdziechowską i Piotrem Walerysiakiem _____ s. 93

CZĘŚĆ II — SPOTKANIA / dr inż. arch. Łukasz Pancewicz

Kiedy miasta stają się historyczne?

dr Jacek Friedrich _____ s. 111

Jak budować współczesne kamienice?

arch. Zbigniew Maćków, arch. Maciej Czeredys _____ s. 169

Miasta za małe dla samochodu – przestrzeń historyczna,

a projekty komunikacyjne – Jan Friedberg _____ s. 215

Mieszkanie w śródmieściu – ekonomiczny przymus

czy mieszczańska moda? – Natalia Cyrzan _____ s. 265

CZĘŚĆ III — HISTORIA

Symfonia potu i orientu Igor Rakowski-Kłos _____ s. 305

Makieta Zaginionego kwartału – fotografie _____ s. 317

W S T Ę P

*Publikacja jest zbiorem wywiadów, transkrypcji
i tekstów zgromadzonych podczas realizacji projektu
W poszukiwaniu zaginionego kwartału, przeprowadzonego
przez Muzeum Miasta Łodzi w 2014 roku.*

W poszukiwaniu zaginionej ciągłości miasta

dr inż. arch. Lukasz Pancewicz

Poszukiwanie „zaginionego kwartału”, czyli projekt makiety przedwojennej zabudowy dzisiejszego parku Staromiejskiego, to nie tylko okazja do przygotowania atrakcyjnego ekspozycji, który ma stać się częścią wystawy Muzeum Miasta Łodzi, ale też pretekst do organizacji cyklu edukacyjnego poświęconego przestrzeni miejskiej. Odzyskiwanie pamięci o brakującym fragmencie Śródmieścia – czy to przez makietę, czy serię spotkań – łączy się z chęcią ukazania wielowarstwowości i ciągłości jego historii. Jest to próba ocalenia pamięci miejsca, które powstawało w wyniku stałego nakładania się kolejnych warstw znaczeń i historii, jak i jego powolnego zacierania, przekształceń i odnowy – codziennego rytmu życia miasta. Wymazanie „zaginionego kwartału”, efekt utworzenia getta przez nazistów i jego likwidacji, gwałtownie przerwało życie tej części Łodzi. Celem poszukiwań jest więc odnalezienie łącznika między zniszczoną pamięcią materialną części miasta – tym, co było – i szerszą całością żyjącej przestrzeni Śródmieścia.

Budowa makiety jako eksponatu muzealnego jest fizycznym wyobrażeniem nieistniejącego miejsca. Dla historyka i muzealnika jej tworzenie staje się ciekawym eksperymentem – budowaniem trzeciego wymiaru na bazie detektywistycznej pracy w oparciu o mozolne kompletowanie danych archiwalnych – planów, map, zdjęć. Spotkania, spacer i wywiady – wynik współpracy z urbanistą – miały inny cel. Było nim pokazanie ciągłości poprzez przedstawienie, jak tworzy się współczesne życie miasta historycznego. Nie jest ono jedynie makieta, zamrożonym w czasie muzealnym eksponatem, ale ciągle trwa, odnawia się i ewoluuje. Rośnie w wyniku stałego pojawiania się nowych budynków i ulic, jak i znaczeń, staje się domem dla kolejnych pokoleń mieszkańców, pozostawiających swój ślad w jego strukturze. Wyprawa wstecz to z jednej strony chęć oddania sprawiedliwości „zaginionemu kwartałowi”, który w latach 50. został miejskim parkiem, z drugiej – zaszczepienie bakcyli poszukiwacza zainteresowanym przyszłością łódzkiego Śródmieścia. Wynika to z przekonania, że niezależnie od zmian dokonywanych w przestrzeni miasta zachowana zostaje jego ciągłość historyczna. Poznanie jej często zawilej i złożonej natury pomaga lepiej zrozumieć funkcjonowanie dzisiejszego centrum Łodzi.

Tematyka cyklu edukacyjnego została ułożona w taki sposób, aby opowiedzieć o różnych warstwach historii „zaginionego kwartału”. Spacer po mieście umożliwił poznanie różnych etapów rozwoju łódzkiego Śródmieścia oraz poznanie ich przestrzennego wymiaru. Taki cel miała wycieczka po Starym Polesiu prowadzona przez geografa i miejskiego aktywistę Witolda Kopcia, który pokazał, jak wyglądała struktura XIX-wiecznej dzielnicy z kamienicami

i ich detalami. Podobnie zadziałał spacer prowadzony przez Joannę Podolską, przewodniczkę, dyrektorę Centrum Dialogu im. Marka Edelmana, który pozwolił odkryć historię „zaginionego kwartału” sprzed jego zniszczenia. Opowieść o życiu dzielnicy uzupełniły dwa spacer architektoniczne prowadzone przez dr Aleksandrę Sumorok szlakiem architektury socrealizmu Starego Miasta oraz architekta Andrzeja Owczarka po międzywojennym modernizmie. Oba pokazywały marginalizowane i nieco zapomniane aspekty historii przestrzennej i architektonicznej Łodzi.

Otwarte dyskusje o mieście będące częścią programu edukacyjnego miały nieco inny charakter. Do debaty zostali zaproszeni architekci i urbanisci, historyk sztuki, projektant transportu oraz animatorka kultury. Poruszone tematy odniosły się do współczesnych aspektów życia śródmieść. Celowym zabiegiem było włączenie specjalistów niezwiązanych z Łodzią, co pozwoliło na uniwersalne spojrzenie i uniknięcie dyskusji wyłącznie o lokalnym kontekście. Zachowana struktura miasta historycznego, jeden z atutów Łodzi, stała się pretekstem do zadania pytania, na czym polega budowa współczesnych kamienic, czy przestrzeń śródmieść jest za mała dla samochodów lub czy animacja dzielnic imprezami kulturalnymi i artystycznymi pomaga, czy przeszkadza w integrowaniu nowych i starych mieszkańców.

Doktor Jacek Friedrich, gdyński historyk sztuki, został zapytany o ciągłość historyczną w odniesieniu do architektury miast oraz o narodziny myślenia „historycznego” i tworzenia zabytków. W trakcie dyskusji zastanawiano się, dlaczego niektóre ze stylów architektonicznych – jak XIX-wieczny eklektyzm czy powojenny funkcjonalizm – nie były lub nie są traktowane poważnie. Wspominano także

o ważnej i niejednoznacznej roli architektury w kreowaniu mitów i tożsamości miejskich, mobilizujących i łączących mieszkańców. Stałym wątkiem dyskusji była kwestia niechcianego dziedzictwa modernizmu i powojennego funkcjonalizmu oraz problem jego wymazywania i niszczenia.

W trakcie drugiej debaty, do której zaproszono architektów Zbigniewa Maćkowskiego i Macieja Czeredysa, poruszono zagadnienie budowy nowych kamienic w śródmieściu w formule miejskich kooperatyw. Architekci opowiadali o motywacji „powrotu do centrum” oraz wyzwaniach związanych z realizacją takich projektów. Choć kooperatywy są traktowane jako forma przedsiębiorczości, ich efektywność jest ograniczona w porównaniu z większymi inwestorami. Brakuje tu ukierunkowanej polityki miasta, przykładem takiej jest wsparcie władz Wrocławia przy projekcie modelowego osiedla WUWA2. Budowa własnej kamienicy z partnerami z kooperatywy stanowi nadal wyzwanie dla zdeterminowanych indywidualistów, dlatego nie jest to działanie powszechne, a często decydują się na nie prawnicy i architekci.

Kolejna debata odniosła się do tematyki transportowej, a zaproszonym dyskutantem był planista transportu Jan Friedberg z Krakowa. W trakcie spotkania poruszono wiele wątków związanych z wprowadzeniem samochodu do historycznych śródmieści miast. Uczestnicy spotkania mogli dowiedzieć się, że budowa dróg, często kolidująca z historyczną tkanką miasta, powinna być przede wszystkim narzędziem polityki transportowej, o tym, że zamykanie ulic dla ruchu potrafi ożywić handel oraz że dostęp samochodu do śródmieścia może być przywilejem, a nie prawem.

Spotkanie z Natalią Cyrzan, animatorką kultury i organizatorką znanych trójmiejskich festiwali street artu, pokazało,

jak historyczne dzielnice mogą podlegać różnym procesom ożywiania poprzez działania kulturalne. Organizacja tego typu interwencji nie zastępuje jednak poważniejszych programów rewitalizacji. Wejście artystów musi być procesem przeprowadzanym ostrożnie, z poszanowaniem gospodarzy dzielnic – ich mieszkańców.

Uzupełnieniem o łódzki kontekst stały się wywiady z lokalnymi projektantami i inwestorami, przeprowadzone przez młodego łódzkiego architekta – Rafała Józwiaka. Zbigniew Bińczyk opowiedział o swojej pracy nad koncepcją organizacji przestrzeni ścisłego centrum Łodzi, „Wielkomięskiej Piotrkowskiej”, wyniku jego wieloletnich przemyśleń o idei miasta kompaktowego z lat 70. i 80. Jerzy Korszeń, lublinianin, twórca szeregu inwestycji deweloperskich (m.in. budynku Solaris), dyskutował o barierach i szansach realizacji nowej zabudowy w ścisłym śródmieściu Łodzi. Głos młodego pokolenia architektów reprezentowany był przez Aleksandrę Zdziechowską i Piotra Walerysiaka. Cykl wywiadów zakończyła rozmowa ze znanym łódzkim architektem, koneserem międzywojennego modernizmu – Andrzejem Owczarkiem.

Niniejszy zbiór tekstów – zapis rozmów i spotkań – stanowi zatem integralne uzupełnienie historii zamkniętej w makiecie „zaginionego kwartału”. Choć może być on traktowany zaledwie jako zapis dyskusji o architektonicznych teoriach, nie był to jedyny cel jego powstania. Zapraszając do lektury tekstów zawartych w tym zbiorze, sugeruję potraktowanie go jako przewodnika po tropach i śladach procesów budujących codzienne życie Łodzi.

O D R E D A K C J I

Niniejszy zbiór tekstów jest podsumowaniem całorocznego projektu zatytułowanego „W poszukiwaniu zaginionego kwartalu”. Został on sfinansowany przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Fundację Orange.

Głównym celem działań projektowych było poszerzenie wiedzy odbiorców z zakresu historii, dziedzictwa kulturowego, architektury, urbanistyki i planowania przestrzennego oraz zwiększenie świadomości łodzian na temat walorów architektonicznych i urbanistycznych miasta.

Od kwietnia do grudnia 2014 roku przeprowadzono kilkadziesiąt godzin warsztatów fotograficznych, modelowania 3D oraz urbanistycznych. Łódzcy przewodnicy poprowadzili ponad dwadzieścia spacerów po mieście. Adam Brajter – wiceprezes łódzkiego oddziału Towarzystwa Opieki Nad Zabytkami – zrealizował film, który do chwili pisania tych słów osiągnął liczbę ponad 30 tysięcy odsłon na portalu YouTube. Odbyły się spotkania z ekspertami spoza Łodzi, których transkrypcje znajdują się w tej publikacji. Z działań bezpośrednio skorzystały prawie dwa tysiące łodzian w każdym wieku – od przedszkolaków do seniorów.

Szczególne podziękowania należą się Łukaszowi Brandtowi i Milenie Piskorz, właścicielom firmy Rabbit Form zajmującej się drukiem 3D, oraz Radosławowi Sochali – fotografowi i pedagogowi. Dzięki ich zaangażowaniu i pracy udało się sprawnie i ciekawie przeprowadzić pierwszą część projektu, w której główny nacisk położony został na zorganizowanie warsztatów fotograficznych oraz modelowania detali łódzkich kamienic w trójwymiarze. W rezultacie młodzież z łódzkich szkół ponadpodstawowych stworzyła i wydrukowała kilka unikatowych modeli, które dziś służą w Muzeum Miasta Łodzi jako pomoce naukowe pozwalające lepiej poznać architekturę Łodzi. Dzięki tym przedmiotom i technologii druku 3D także osoby niewidome, które w innych okolicznościach nie miałyby

możliwości doświadczenia kształtów znajdujących się często wysoko ponad naszymi głowami, mogą ich dotknąć i odkryć miasto jak nigdy wcześniej.

Trwałym efektem projektu stała się makieta „zaginionego kwartału”, czyli obszaru ograniczonego ulicami: Ogrodową, Północną, Franciszkańską, dzisiejszą Wojska Polskiego, Zgierską, Lutomiarską i Zachodnią. Teren ten uległ olbrzymim przekształceniom podczas II wojny światowej, gdy okupujący Łódź Niemcy zburzyli część zabudowy, tworząc „linię demarkacyjną” pomiędzy miastem a gettem, nazywając ją *Feuerschutzgürtel*¹, czyli „pasem przeciwpożarowym”. W latach powojennych socjalistyczne władze zadecydowały o ulokowaniu w tym miejscu parku (obecnie zwanego Staromiejskim) oraz nowoczesnego, jak na tamte czasy, osiedla robotniczego. Do dziś przetrwało jedynie kilka procent zabudowy, która stanowiła gęstą siatkę kamienic przedwojennego Starego Miasta.

Dzięki zaangażowaniu wielu osób, w tym licznych wolontariuszy, oraz środkom dotacyjnym udało się odbudować nieistniejący już fragment miasta w skali 1:400. Makiecie można się bliżej przyjrzeć w Muzeum Miasta Łodzi, w dawnym Pałacu Poznańskich, przy ul. Ogrodowej 15. Starano się jak najwierniej oddać wygląd opisywanego fragmentu Łodzi z późnych lat 30. XX wieku. Skorzystano z setek fotografii i wszystkich dostępnych w Archiwum Państwowym w Łodzi planów budynków. Jednakże w przypadku tego typu modeli nie jest możliwe stuprocentowe odwzorowanie rzeczywistości. O ile ikonografia dotycząca głównych ulic jest dosyć bogata, o tyle

¹ Określenie to pochodzi z niemieckiej dokumentacji rozbiórek budynków na rzeczonym obszarze. Dokumenty znajdują się w Archiwum Państwowym w Łodzi w zbiorze Stadtverwaltung Litzmannstadt, Gettoverwaltung.

wygląd wielu podwórek oraz mniej eksponowanych uliczek pozostaje do dziś tajemnicą.

Muzeum Miasta Łodzi jest otwarte na wszelkie sugestie. W przypadku pojawienia się nowych informacji (nieznanych wcześniej zdjęć, planów czy innych dokumentów) na temat przedstawionej zabudowy zobowiązuje się, o ile to będzie technicznie możliwe, do wprowadzenia poprawek na makiecie lub odnotowania uwag w legendzie znajdującej się na ekspozycji.

Budowa historycznej makiety fragmentu Łodzi była znakomitym pretekstem do przeprowadzenia cyklu działań edukacyjnych. Ich treść koncentrowała się wokół idei „zaginionego kwartału”, czyli podejmowania tematów, które na co dzień nie są przedmiotem analiz, rozmów czy spotkań (szerzej wspomina o tym doktor Łukasz Pancewicz).

Niniejsza publikacja jest zbiorem rozmów i dyskusji na temat kilku spośród nieskończonej liczby płaszczyzn, które składają się na skomplikowany organizm zwany Miastem. Doktor Łukasz Pancewicz – opiekun merytoryczny działań edukacyjnych – starał się dobrać podejmowane tematy w sposób różnorodny, aby zarówno słuchacze, jak i przyszli czytelnicy mieli możliwość czerpania z jak najszerszego zakresu zagadnień i wątków.

W związku z tym można dowiedzieć się, jak miasto postrzega historyk sztuki, animatorka kultury czy specjalista z zakresu transportu. Jednakże najwięcej miejsca poświęcono architektom. W sumie czytelnik ma szansę zapoznania się z opiniami aż siedmiu przedstawicieli tego zawodu, głównie dzięki Rafałowi Józwiakowi, który przeprowadził cztery pogłębione wywiady z projektantami. Efektem jest ciekawe, przekrojowe spojrzenie na Łódź, gdyż rozmówcy

Rafała reprezentują kilka pokoleń architektów związanych bezpośrednio z Łodzią.

Miasto jest fascynującym tworem – nie sposób opisać ani zrozumieć go w całości, ale warto poznawać jego poszczególne warstwy, siły, wizje czy grupy interesów. Na końcu publikacji znajda Państwo tekst Igora Rakowskiego-Kłosa, który po wszystkich analizach przeniesie nas do minionych czasów. Na podstawie artykułów z przedwojennych gazet autor starał się odtworzyć klimat i zgiełk życia codziennego w „zaginionym kwartale”. Jakież to musiał być tygiel ludzkich interesów, głosów, zapachów i dźwięków! W bardzo gęstej zabudowie targowiska i stragany wypełniały prawie każdy zaułek. Było to miejsce niezwykle żywe i pełne energii, tak różne od spokojnego dziś parku czy leniwego Rynku Starego Miasta.

Warto przywołać w wyobraźni te obrazy i uświadomić sobie, jak bardzo Łódź się zmieniła. Ciekawe, jak będzie wyglądała za kolejne 70 lat i jakie procesy ją ukształtują?

Życzę miłej lektury,

Michał Gruda
koordynator projektu

Wywiad z architektem Andrzejem Owczarkiem

Rafał Józwiak: **Czym dla Pana jest miasto?**

Andrzej Owczarek: To, co oznacza słowo „miasto”, dobrze obrazuje sens używania go, jaki pamiętam z dzieciństwa. Urodziłem się w Łodzi na rogu ulic Przędzalnianej i Tuwima. Wtedy, w latach 50., było to sielskie miejsce. W podwórku, gdzie mieszkałem, była kuźnia, w której podkuwano konie, a na samej Przędzalnianej było mnóstwo stajni. Granice prywatnych działek oddzielały płoty i drewniane budynki dwukondygnacyjne, tylko czasami pojawiały się tam w pierzei kamienice. Gdy ktoś z tej okolicy wybierał się na zakupy czy do kina na ulicę Piotrkowską, mówił, że jedzie do miasta. Wówczas obszar, który tak nazywano, można było zarysować wokół ulicy Piotrkowskiej, od placu Wolności do placu Niepodległości, w przybliżeniu między Kilińskiego a Żeromskiego. Dziś z całą pewnością należałoby zatoczyć większy krąg.

Wtedy miasto było dla mnie przede wszystkim niezwykle intensywnym zjawiskiem. Z jednej strony kojarzyło mi się z czymś wzniosłym, a z drugiej – bardzo dostępnym, oferującym mnóstwo propozycji zarówno handlowych, jak i kulturalnych, usługowych czy mieszkaniowych. Pamiętam, że w samym centrum, w zasięgu półgodzinnego spaceru, było 10 kin. Wzdłuż ulicy Piotrkowskiej bił blask witryn sklepowych tak mocno, że właściwie ją oświetlał.

Co przecznice można było znaleźć jakiś dom towarowy. Idąc wzdłuż niej, co kilkaset metrów stał sklep obuwniczy lub z ubraniami, była też masa księgarń i drobnych sklepów z ozdobami, wyposażeniem mieszkania czy z artykułami spożywczymi. To nagromadzenie w tej przestrzeni było właśnie dla mnie tym, co stanowiło o miejskości i stało w silnej opozycji do innych fragmentów wokół centrum.

RJ: Czy znajduje Pan wspólne cechy miastotwórcze kształtujące Łódź wtedy i dziś?

AO: Widzę przede wszystkim różnice między tymi okresami. Jedną z najpoważniejszych jest różnica związana ze stopniem dostępności centrum miasta, oczywiście w odniesieniu do charakteru danych czasów. Dziś miasto nie zaspokaja w odpowiedni sposób potrzeb w zakresie komunikacji publicznej i samochodowej. Natomiast już na początku XX wieku ulica Piotrkowska była bardziej dostępna, bo nie tylko jeździł po niej tramwaj, ale wokół istniał wydajny system komunikacji zbiorowej. Czasami pod cienką warstwą asfaltu można dziś dostrzec wylaniającą się tory. Wówczas można było niemal z każdej części miasta i okolic szybko dojechać do centrum środkiem komunikacji publicznej. Nie można zapominać, że to właśnie na ulice Łodzi na przełomie XIX i XX wieku wyjechał pierwszy elektryczny tramwaj w Królestwie Polskim.

Historię miasta Łodzi można określić jako przypadek „kurczenia” się linii tramwajowych. To, co nazywamy obecnie tramwajem regionalnym, jest najmniej regionalne w historii miasta. Można nim dojechać z Łodzi do Zgierza i Pabianic. Niemal 100 lat temu takim tramwajem można było dostać się do Ozorkowa, Lutomińska, Pabianic,

Tuszyna, Aleksandrowa czy Rzgowa. To była duża sieć regionalna, stanowiąca niezwykle sprawny środek komunikacji jak na tamte potrzeby.

Odnoszę wrażenie, że dziś w obszarze komunikacji miejskiej jest dużo zaniedbań. Przez lata jako efekt procesów cywilizacyjnych pojawiały się samochody. Do czasów obecnych ich liczba w mieście stała się ogromna. Miasto zamiast rozwijać pewne „wykrojone” rozwiązania, popadło w pewną bierność. Wprowadzenie dodatkowego środka transportu zbiorowego, jakim był autobus, nie rozwiązało problemów w dostateczny sposób. Infrastruktura komunikacyjna nie została odpowiednio dostosowana do warunków, z jakimi przyszło się zmierzyć Łodzi dziś.

Czasami nie trzeba wprowadzać wielkich zmian, żeby usprawnić funkcjonowanie w tym zakresie. Na przykład na ulicy Łagiewnickiej, Narutowicza czy Kopernika zostały zastosowane te same pasy i przystanki dla tramwajów i autobusów. Wzdłuż ulic Śmigłego-Rydza, Kopcińskiego i Palki poprowadzono buspasy. Takie zabiegi w oczywisty sposób zwiększają komfort użytkowników komunikacji publicznej.

Wróćmy do Śródmieścia. Jak już mówiłem wcześniej, ulica Piotrkowska przestała być dostępna. Związane jest to głównie z tym, że tramwaje jeżdżące równoległe aleją Kościuszki nie zapewniają w wystarczającym stopniu komfortowego dostępu do ulicy Piotrkowskiej. Dla poruszających się samochodem nie ma możliwości parkowania w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Dziś z całą pewnością znacznie wygodniej jest robić zakupy w galeriach handlowych niż na naszej najdłuższej ulicy handlowej, która była dla nich pierwowzorem i kiedyś funkcjonowała jak otwarta „supergaleria”.

Sięgając powtórnie do historii, przypomnę, jak w latach 60. zaczęto na Piotrkowskiej urządzać promenady. Co sobotę zamykano ruch tramwajowy na kilka godzin, by zachęcić Łodzian do spacerów po głównej ulicy miasta. Czuć było wówczas jakies powszechne ożywienie, jakąś ogólną aktywizację mieszkańców, która powodowała, że ulica stawała się na jeden wieczór głównym salonem miasta. Budowa w latach 90. Domu Buta czy Saspolu przy skrzyżowaniu ulic Piotrkowskiej i Tuwima oraz ich obecna kondycja wskazują, jak istotnym elementem jest dostępność. Może czas pomyśleć o małych elektrycznych autobusach.

RJ: Łódź była też pionierskim miastem w wielu aspektach, nie tylko w kontekście przemysłu włókienniczego.

AO: Łódź do II wojny światowej była jednym z prężnie rozwijających się miast w kraju. Była wykwitem rewolucji przemysłowej, będąc jednocześnie miastem globalnym, kontaktującym się z całym światem i podatnym na wpływy z zewnątrz. Dla przykładu wojna secesyjna w Ameryce w XIX wieku miała istotne ekonomiczne znaczenie w Łodzi, ponieważ do Europy nagle przestała przychodzić bawełna amerykańska, więc jakoś trzeba było zastąpić to źródło. Miasto kupowało z Zachodu technologie, by dalej na Wschodzie sprzedawać wytwarzane tu produkty.

Jednocześnie było ważnym ośrodkiem sztuki nowoczesnej. Tutaj powstało pierwsze w Polsce Muzeum Sztuki Nowoczesnej² i pierwsze kino – Gabinet Iluzji³. Wówczas

² Założone w 1930 roku na skutek reorganizacji łódzkiego muzealnictwa. Podstawą kolekcji był zbiór dzieł artystów reprezentowanych przez grupę „a.r.”, tj. m.in. Katarzynę Kobro, Henryka Stażewskiego, Władysława Strzemińskiego. W następnych latach gromadzono dzieła artystów awangardowych z całego świata.

³ Niezachowane do dziś kino mieściło się przy ulicy Piotrkowskiej 120, założone zostało w 1899 roku przez braci Władysława i Antoniego Krzemińskich. Było pierwszym stałym kinem na terenach polskich.

Łódź była pionierska. Dopiero skutki wojny wpłynęły w sposób zasadniczy na to, że miasto zastygło – przeżyło tak dotkliwie czystki etniczne, że zostało wypełnione zupełnie inną społecznością. Z trudem postępujący proces tworzenia się nowych elit często łączył się z brakiem szczęścia do światłych, perspektywicznie myślących władz. Na początku lat 90. śp. prezydent Grzegorz Palka wniósł wiele nowej energii do tego miasta, realizując śmiałą, czytelną koncepcję. Niestety tragiczny wypadek samochodowy przerwał jego działalność.

Dziś wiele miast rozwija się dzięki świetnym prezydentom i skupionym wokół nich specjalistom. Przykłady Gdyni, Wrocławia czy Krakowa świadczą o tym, że rozkwit miast może być naprawdę dynamiczny. W Łodzi w okresie międzywojennym, trwającym niespełna 20 lat, ruch budowlany uzupełnił i nadał nową jakość kształtowi Śródmieścia. Aleja Kościuszki od ulicy Struga do alei Mickiewicza, południowa część ulicy Piotrkowskiej, Narutowicza i wiele innych miejsc określiły nową wartość i wielkomiejski charakter Śródmieścia.

RJ: Czy uważa Pan, że pewne wartości miejskie zanikają, kiedy mówimy o obecnym ograniczeniu dostępności do centrum miasta?

AO: Tak. Problem dostępności okolic ulicy Piotrkowskiej w naturalny, niesterowany sposób próbują rozwiązać właściciele pustych fragmentów działek zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Taka sieć spontanicznych parkingów powstała wzdłuż alei Kościuszki i ulicy Zachodniej, teraz powstaje przy ulicy Sienkiewicza. Działalność ta pobudza także wprowadzanie parkomatów i ograniczanie

parkowania na i tak wąskich ulicach Śródmieścia. Te samoistne, odpowiadające na sytuację tendencje wskazują, jak istotne jest wspomaganie i zorganizowanie bardziej cywilizowanej sieci parkingów, które wraz z rozwiązaniami komunikacji publicznej wytworzą nową wartość dostępności i zaktywizowanie Śródmieścia.

W aspekcie dostępności nie możemy zapominać o tym, że Łódź zlokalizowana jest na styku autostrad A1 i A2. Mam wrażenie, że zamiast wykorzystać tę sytuację, tworząc system sprawnych wjazdów do miasta, robi się wszystko, żeby się od nich oddzielić. Wszyscy, którzy jadą z Warszawy do Łodzi, narzekają, że największym wyzwaniem jest odcinek ze Strykowa do centrum. Rzeczywiście, czasami zajmuje on tyle samo czasu, co pokonanie odcinka między Warszawą a Strykowem.

W aspekcie dostępności jest zdecydowanie więcej wątków do poruszenia, ale formuła wywiadu nie wyczerpie w pełni tego zagadnienia. W dyskursie planistycznym, architektonicznym zderzają się często zupełnie różne koncepcje i podejścia do rozwiązywania problemów, zarówno w kwestii urbanistyki, komunikacji, jak i estetyki czy stylistyki architektonicznej. W Łodzi, mieście festiwalu designu i aspirującym do miana Europejskiej Stolicy Kultury, w ramach najnowszej modernizacji przestrzeni publicznej, to znaczy remontu ulicy Piotrkowskiej, zrealizowano chyba najbardziej archaiczne wzornictwo. Budowa pseudowiktoriańskich latarni jest tego dobitnym przykładem. To się wiąże z dawnymi „wojnami ideologicznymi”, w których zderzają się dwa podejścia w kontekście odbudowy lub budowy nowych struktur miejskich. Padło wówczas pytanie, czy zawsze najlepsze dla przestrzeni wokół zabytków jest

„podrabianie ich” i kopiowanie historycznych wzorów, czy też lepiej pokazywać poprzez kontrast to, co historyczne, i to, co nowe. Ja jestem zwolennikiem raczej tego drugiego podejścia.

RJ: W Łodzi dominuje architektura przełomu XIX i XX wieku, ale jest też sporo obiektów modernizmu międzywojennego, który w znacznym stopniu był kontrastowy wobec istniejącej tkanki. Jak Pan sądzi, czy one też się wpisują w dziedzictwo miasta?

AO: Tak, myślę, że nawet bardzo. W kontekście kulturowym do pewnego stopnia przyzwyczailiśmy się, że w Łodzi eklektyzm jest czymś wyjątkowym i unikatowym. A to był w równym stopniu styl międzynarodowy, co ten rodzaj modernizmu międzywojennego. Ale żeby dobrze opisać dziedzictwo miasta, należy zrobić przekrój przez niemal wszystkie istotne miastotwórcze etapy jego rozwoju. Bo to, z czym najmocniej dziś identyfikujemy Łódź, to rzeczywiście kamienice z XIX i początku XX wieku. Ale nie można zapominać, że one zazwyczaj projektowane były na podstawie katalogów berlińskich czy wiedeńskich. Część ozdób była nakładana na elewacje jako gotowe, przemysłowe, importowane wyroby. To była pierwsza uprzemysłowiona, skomercjalizowana architektura, przeciwko której powstała secesja jako powrót do „prawdziwej sztuki”.

Łódź jest bogata w przestrzenie, które od samego początku ulegały ciągłym przekształceniom. Często myślimy o Łodzi jako o czymś skryształizowanym, jednolitym, a tu bez przerwy miały miejsce różne procesy miastotwórcze. Plan, na którym została zbudowana Łódź, był koncepcją osady rękodzielników. W ramach nowatorskiego projektu

w pierwszej połowie XIX wieku wytyczono plan tej osady z działkami, na których poza stypizowanymi i objętymi kredytowaniem domkami rękodzielników przewidywano także ogrody do uprawy roślin – surowców do wyrobu tkanin.

Niemal bezpośrednio po wybudowaniu osady struktura zabudowy zaczęła być pochłaniana przez gwałtowny, niekontrolowany rozwój. Rembieliński wraz z rządem Królestwa Polskiego nie przewidział, że nowe technologie „wieku pary” nie tylko będą wypierały na Wschód rzemieślników, ale niedługo same staną się tu powszechne. W sielskim krajobrazie osady z ogrodami lnu i konopi wyrastały ogromne, nowoczesne fabryki. Wraz z budową całej infrastruktury wokół nich powstawały pierwsze obiekty o charakterze wielkomiejskim – kamienice.

Kiedy patrzymy na budynki przy ulicy Piotrkowskiej, łatwo możemy zorientować się, jak długo stały przy niej parterowe domki tkaczy. Czas, w którym powstawały te budynki, to znaczy druga połowa XIX wieku i lata 30., 50. i 70. XX wieku, to okres burzenia ostatnich świadków pierwotnej osady. Do dziś mamy po niej wąskie i rzadko wytyczone ulice z wielkimi, niezbyt miejskimi kwartałami.

W te transformacje w okresie międzywojennym wpisał się nowy styl, którego wyjątkowość tworzyły zupełnie inne środki wyrazu niż w eklektyzmie. To nowe pojęcie dla architektury przyswoiło sobie wielu czynnych zawodowo architektów, w czasie kiedy po kryzysie nadszedł *boom* budowlany. W Łodzi było wówczas wiele ekstenywnie zabudowanych lub pustych działek w centrum, natomiast potrzeby wymuszały konieczność budowy nowych obiektów mieszkalnych. Charakteryzowały się one



Ul. pl. Komuny Paryskiej 1, fot. A. Owczarek.

nową jakością funkcjonalną, przestrzenną, nowym stylem połączonym z nowymi możliwościami technologicznymi. Te interesujące idee zostały chętnie przyjęte przez użytkowników i ówczesne środowisko architektów, posiadające staranne wykształcenie akademickie, zaznajomione z historycznymi wzorcami urbanistycznymi. Dzięki temu zrealizowano w mieście 300 nowych budynków wtapiających się naturalnie w tkankę miejską. Ich znaczna część



Ul. pl. Komuny Paryskiej 1, fot. Rafał Józwiak.



Al. T. Ż 52, fot. Andrzej Owczarek.

tworzona była w pierzei z bogatą frontową elewacją, podobnie jak w eklektyzmie bogatszą niż tylna, wewnątrz podwórka. Z reguły wybierano tereny, które już wcześniej zostały uzbrojone w kanalizację i wodociągi. Zazwyczaj każdy deweloper wie, że poza jakością budynku ważny jest adres, a oni wtedy wybierali dobre adresy. Dlatego w latach 30. budowała się aleja Kościuszki, ulice Narutowicza, plac Komuny Paryskiej i Gdańska, a także Piotrkowska od Radwańskiej do Mickiewicza. Na peryferiach miasta punktowo powstawały również małe domy kilkumieszkańciewe. Wszystkie wyróżniały się tym, że były bardzo luksusowe. Przywołując wspomnienia z dzieciństwa, pamiętam, że chodząc do rówieśników mieszkających w takich budynkach, wchodziłem niejako do innego świata, o zdecydowanie innym poziomie życia i wyższym standardzie.

RJ: Mógłby Pan opisać, jakie architektoniczne cechy charakteryzowały budynki modernizmu międzywojennego?

AO: Przeważnie były tworzone przez dobrych architektów, którzy korzystali z nowoczesnych wzorców. Dotyczyły one układu mieszkań, odpowiedniego naświetlenia czy technologii. Często nawiązywały do zabudowy XIX-wiecznej, odwołując się nie tylko do skali kontekstu, ale i do pewnych elementów funkcjonalnych. Na przykład służba obsługująca niektórych lokatorów miała również tam mieszkać. To także ilustruje, dla kogo przeznaczone były te budynki – dla klasy wyższej niż średnia. Z tej samej klatki schodowej było wejście dla lokatorów do głównego holu i służbówki połączonej z kuchnią. Kuchnie były bardzo nowoczesne, wraz z łazienką miały ogrzewaną wodę w bojlerach.

RJ: To był też okres silnego wpływu zachodnich tendencji funkcjonalistycznych.

AO: Tak, a wraz z tymi tendencjami adaptowano nowe technologie budowlane, konstrukcyjne i instalacyjne. Akurat w tym wypadku pojęcie „maszyny do mieszkania”⁴ było realizowane w tym najlepszym aspekcie. Zamiast amfiladowego układu stosowano hol jako centrum mieszkania i z niego wchodziło się do wszystkich pozostałych pomieszczeń. Dzięki temu w dość elastyczny sposób można było zaplanować sposób użytkowania pokoi, które miały już podział na część dzienną i nocną. Wszystkie te rozwiązania uzasadnione były nie tylko pod względem komfortu funkcjonalnego, ale również stopniem nasłonecznienia pomieszczeń. Duży salon oddzielony był od jadalni przesuwными, przeszklonymi drzwiami. Pozwalało to wedle potrzeb dzielić lub łączyć pomieszczenia, powiększając przestrzeń dzienną.

To budownictwo nie wytwarzało takich kontrastów, jakie dominowały w zabudowie XIX i początku XX wieku. Jakość mieszkań na wszystkich kondygnacjach była identyczna, nie stosowano też „lepszego” frontu i „gorszej” oficyny, choć często adresowano je do różnych klas. Te standardy były również wyrównane między budynkami w centrum a tymi na przykład w okolicach Radiostacji czy Stoków. W historycznej zabudowie kontrasty te formowały czasami dwa zupełnie różne światy. Nawet suterena i poddasze z głównymi mieszkaniami na pierwszym i drugim piętrze – pomimo bezpośredniego styku – tworzyły odmienne sfery bogactwa i skrajnej biedy.

4 „Dom jest maszyną do mieszkania” (tłum. z francuskiego „Une maison est une machine-à-habiter”) – hasło wypowiedziane przez francuskiego architekta, projektanta mebli i urbanistę Le Corbusiera w książce *Vers une architecture* (Paryż 1923) [W stronę architektury (Centrum Architektury, Warszawa 2012)], opisujące duże jednostki mieszkaniowe.

RJ: W międzywojniu powstało też wiele budynków, których styl można określić jako międzynarodowy bądź okrętowy. Czy takie budynki również istotnie wpłynęły na krajobraz Łodzi?

AO: Tak, można wręcz powiedzieć, że zapanowała pewna moda na stosowanie tych charakterystycznych zaokrągleń na końcach balkonów bądź okien na rzucie łuku w klatkach schodowych. Wzorce te zrodziły się z corbusierskiej fascynacji i obserwacji transatlantyków. Miały swoje odbicie w wielu krajach Europy Zachodniej i w USA. Jednak tu, w Łodzi, weszły w interakcję z pewnymi zastanymi warunkami miasta, tworząc dość unikatowe formy architektoniczne. Wiązało się to chociażby z „reżimem” szerokości działek. Łódzkie miały około 20 metrów i architekci musieli się do tych parametrów dopasować. Często wykorzystywano takie uwarunkowania przestrzenne jak skośna działka do stworzenia ciekawej formy. Na przykład na ulicy Gdańskiej 74 pokazany został skos działki poprzez zastosowanie wycięcia w elewacji frontowej powyżej parteru. W innych przypadkach ciekawie projektowano elewacje podwórkowe, nakładając na te po stronie południowej duże balkony, obudowane szklane werandy przykuchenne, coś na wzór zimowych ogrodów. Te pomieszczenia połączone z kuchnią są bardzo funkcjonalnymi schowkami, w których można trzymać na przykład produkty w zimie. Takich rozwiązań nie widziałem nigdzie indziej poza Łodzią.

W latach 30. czerpano również z myśli modernistycznej w kontekście urbanistycznym. Na działkach budowano poprzeczne oficyny. Funkcjonowały jako opozycja do długich „podwórek-korytarzy” tworzonych przez podłużne oficyny.

Często w realizacjach tego okresu poszerzano przestrzeń miejską, stosując cofnięcia frontu do wnętrza działki. Powstawanie takiego frontowego podwórka wynikało z chęci odsunięcia czoła budynku od ulicy i wprowadzenia do środka większej ilości światła.

RJ: Czy można oddzielić modernizm międzywojenny od sfery ówczesnie panującego ustroju społeczno-politycznego, to znaczy rozwijającego się narodowego socjalizmu i faszystów?

AO: W dużej mierze nie można oddzielić obu rzeczywistości. One oddziaływały na siebie wzajemnie. Na przykład w drugiej połowie lat 30. powstawały obiekty modernizmu klasycyzującego, do których trudno jest się dziś odwoływać po tym, co się stało podczas II wojny światowej. Pośrednio ta estetyka nawiązywała do architektury Alberta Speera⁵, a także – a może przede wszystkim – do publicznych projektów Benito Mussoliniego. To był taki modernizm klasycyzujący związany z futuryzmem powstałym we Włoszech, zapowiadającym później socrealizm. Zarówno nazizm, jak i stalinowski komunizm odrzucały modernizm, wprowadzając odgórnie mniej lub bardziej historyzujące style jako oficjalne.

Pomimo pewnego egalitaryzmu społecznego, a nawet wyraźnych sympatii dla idei społeczeństwa socjalistycznego, architektura realizowana od drugiej połowy lat 20. do roku 1939 była mocno skomercjalizowana. Zjawisko to dotyczyło zarówno Zachodu, jak i naszego kraju, z wyjątkiem architektów teoretyków, często bardzo ortodoksyjnych,

⁵ Architekt pracujący na zlecenie Adolfa Hitlera.

k którzy zajmowali się głównie poszukiwaniem rozwiązań dla problemów mieszkaniowych najsłabszych ekonomicznie warstw społecznych, tworząc równocześnie nowe koncepcje estetyczne, jak na przykład w Bauhausie z Walterem Gropiusem na czele. Znaczna część architektów o dobrej edukacji akademickiej, znając styl modernistyczny, dopasowała go do realiów finansowych, przestrzennych i kulturowych, odpowiadając na zapotrzebowania klientów.

Jednocześnie nie można zapominać, że ruch nowoczesny w okresie międzywojnia swoją estetyką oddziaływał szerzej na kulturę. Charakterystyczna wówczas była awangarda, zarówno w muzyce, modzie, w pewnym stylu życia, która również wyrażała się w zapotrzebowaniu na architekturę o stylistyce modernistycznej. Ludzie chcieli tego typu przestrzeni, bo to było podkreślenie konwencji życia całej ówczesnej cywilizacji, jaka wytworzyła się międzywojennymi. Ci architekci, wiedząc to wszystko, wychodzili naprzeciw tym oczekiwaniom, stojąc jednocześnie mocno na ziemi. Byli bardzo umiejętni warsztatowo, tak jak Wiesław Lisowski, który pierwszą wersję budynku YMCA na ulicy Moniuszki 4 wykonał w stylu eklektycznym, z kolumnami i dekoracjami, za co dostał reprimendę z USA. To jest ciekawe, ponieważ Ameryka była dużo bardziej zafascynowana. Dopiero na początku lat 30., po dojściu Hitlera do władzy, wielu aktywnych uczestników ruchu nowoczesnego wyemigrowało do USA i tam z opóźnieniem rozwijały się wzorce modernistyczne. Do Łodzi ta nowoczesność z YMCA przyszła stamtąd, z Zachodniej Europy przez USA.

W latach 80. mogłem uczestniczyć w interesującym wydarzeniu – pokazowym „sklejaniu miasta”, które zorganizował Senat Berlina Zachodniego. Berlin był zupełnie

rozbitym miastem, zbombardowanym tak, że na ogromnych obszarach zniknęły całe kwartały zabudowy. W tej zniszczonej przestrzeni powstawały bloki, co stało się później elementem drwin, że urbanisci w latach 50. bardziej zniszczyli Berlin niż alianci w czasie wojny. Podczas tego „sklejania” zrobiono coś bardzo dobrego – odtworzono dawną strukturę miejską. Zaproszono wtedy wielu wybitnych architektów, żeby zaprojektowali plomby. Zrealizowane przez nich budynki bardzo przypominały te, które znałem z Łodzi z lat 30. Równoległe podobieństwo budynków z tych miast, pomimo różnicy 50 lat od czasu ich powstania, było niezwykle uderzające, ponieważ opowiedziane było niemal tym samym „językiem architektonicznym”.

RJ: Czy modernizm w ogóle pojawia się w dyskursie środowiska architektonicznego jako istotny element dziedzictwa kulturowego Łodzi?

AO: To ciekawe, że po II wojnie światowej nauczanie architektury było realizowane głównie przez elity modernistów ortodoksyjnych. My w ogóle się nie uczyliśmy tego, że istnieją takie fragmenty architektury jak ta komercyjna zabudowa międzywojenna. Wszyscy wiedzieli, że są to najlepsze mieszkania, ale one nie istniały w obiegu edukacyjnym. Były jakby zapomnianym dziedzictwem.

Na studiach uczyłem się, jak należy projektować osiedla wedle zasad Karty Ateńskiej⁶. Jednym z moich profesorów był Kazimierz Wejchert, autor przebudowy miasta

⁶ Dokument uchwalony na IV. Międzynarodowym Kongresie Architektury Nowoczesnej (tłum. z francuskiego Congrès international d'architecture moderne) w 1933 roku, pod przewodnictwem Le Corbusiera. Stanowił on zapis zasad kształtowania nowoczesnej przestrzeni urbanistycznej w oparciu o podporządkowanie się trzem wartościom – słońcu, przestrzeni i zieleni.

Nowe Tychy, i bynajmniej nie była to wyjątkowa sytuacja. Corbusierowski model patrzenia na urbanistykę występował wówczas dość powszechnie na uczelniach wyższych. Obecnie można spoglądać na to z pozycji krytycznej, natomiast wówczas było to popularne czy wręcz pożądane myślenie o mieście.

Dziś zdecydowanie bardziej pluralistycznie można oceniać system edukacji architektonicznej. Pojawia się przy tym coraz więcej ciekawych monografii i opisów „zapomnianych czasów”. W Warszawie grupa młodych ludzi opisała Saską Kępę, a teraz przygotowuje monografię Żoliborza. Powstają książki biograficzne o takich architektach jak Szymon i Helena Syrkusowie, Bohdan Lachert i Józef Szanajca czy Oskar Hansen. Pionierską rzecz w Łodzi zrobiła profesor Joanna Olenderek, wydając najpierw na Politechnice Łódzkiej książkę o kształtowaniu przestrzeni w Łodzi w II Rzeczypospolitej⁷, a potem opisując modernizm międzywojenny w ramach dwóch monografii⁸. Obie prace mają ogromną wartość teoretyczną i poznawczą, jednak ta druga zdecydowanie ma większą szansę zaistnieć w świadomości łodzian, bo jest bardzo przystępnie opracowana.

RJ: Modernizm międzywojenny przez wielu wrzucający jest do jednego worka wraz z blokowiskami, które nie powstałyby, gdyby nie wielkie programy socjalno-polityczne.

⁷ Proces kształtowania przestrzeni w Łodzi II Rzeczypospolitej a awans administracyjny miasta: wposzukiwaniu przesłanek rozwoju Łodzi III Rzeczypospolitej, Wyd. PŁ, Łódź 2004.

⁸ Łódzki modernizm i inne nurty przedwojennego budownictwa, tom 1 i 2, Księży Młyn, Łódź 2011 i 2012.

AO: Oczywiście cały czas modernizm jest sprowadzany tylko do Retkini, Dąbrowy czy Widzewa. Tak właśnie wypowiada się wielu łódzkich miłośników secesji. Nie można zapominać, że miał on kilka faz, co było wynikiem wielu przekształceń przestrzennych i zmian społecznych po wojnie.

Zaczął się od przestrzeni dawnego getta na Bałutach. Nowe przebiecie ulicy Zachodniej i pierwsze osiedla przy zachodniej części ulicy Wojska Polskiego zrealizowano w stylu socrealistycznym, próbując tworzyć zwarty układ kwartałowy między pozostawionymi do dziś starszymi budynkami. Po „odwilży” w końcu lat 50. powstało osiedle Doły przy wschodniej części ulicy Wojska Polskiego. Ten okres w budownictwie lat 60. można nieco porównać do realizacji w latach 30., bo to był taki następny etap rozkwitu myśli racjonalnej u części architektów modernizmu. Zbliżony jest on w skali mikro do lat międzywojennych, wtedy również powstawały plomby w wielu miejscach. Na przykład na ulicy Piotrkowskiej 141, naprzeciwko OFF Piotrkowskiej.

Następna była Dąbrowa, która również powstawała w latach 60. Właściwie można wtedy mówić o początkach tzw. modernizmu administracyjnego. Już w końcowej epoce Gomułki i na początku Gierka podejmowano centralne decyzje, w którym miejscu i w jakim stopniu należy inwestować. PRL był wówczas jednym ogromnym inwestorem, który realizował także program budowy wielkich osiedli mieszkaniowych. Zakupiono i zbudowano „fabryki domów”, powołano Centralny Związek Spółdzielczości Budownictwa Mieszkaniowego z centralą w Warszawie i zaczęło się takie „superinwestowanie”.

Skończyło się wówczas indywidualne projektowanie. Obligatoryjne było realizowanie trzech, czterech sekcji

mieszkaniowych, z których składały się bloki. Narzucano ogromne wydajności, robiono na przykład 100 mieszkań i każde z nich musiało być takie samo. Powstał system prefabrykacji, który sam w sobie nie jest zły, ale wówczas był narzędziem dość mechanicznego działania. Ta wielka machina administracyjna powodowała dość dużą automatyzację działania. Powstały ambitne jak na ówczesne możliwości techniczne i ekonomiczne plany ilościowe. Można powiedzieć, że Retkinię „przywieziono” prawie gotową, w modułach, ciężarówkami.

Jednocześnie działo się to w pewnym chaosie prawnowłasnościowym, o czym m.in. świadczą obecne mapy z niezmienionymi starymi podziałami własnościowymi. Wieś Retkinia niemal automatycznie zniknęła z krajobrazu, gdyż planowanie inwestycji miało formę wywłaszczenia, a nie rekompensaty poprzedzonej negocjacjami. Równoległe powstawały ogromne założenia komunikacyjne i infrastrukturalne. Wszystko było realizowane wedle wspomnianych wcześniej zasad Karty Ateńskiej, ale w trybie, który wypaczał jej sens.

RJ: Realizacja tych programów socjalno-politycznych, za sprawą których powstawały wielkie osiedla mieszkaniowe, była odpowiedzią na dość powszechne problemy standardu mieszkań w PRL-u.

AO: Oczywiście, ocenianie tych osiedli mieszkaniowych z dzisiejszej perspektywy nie jest do końca uczciwe. Trzeba pamiętać, że duża część starej zabudowy Łodzi była substandardowa. Mieszkania były przepelnione, brakowało toalet, nie było dostępu do ciepłej wody. W każdym, nawet małym mieszkaniu w tych nowych osiedlach była

łazienka, toaleta, ciepła woda, kilka pokoi. To były rzeczy nieosiągalne w ogromnej liczbie mieszkań w centrum. To był skok cywilizacyjny. Z jednej strony zostało to stare miasto, z drugiej strony wiele ludzi przeniosło się do nowego miasta, żeby mieć to minimum standardu.

RJ: Czy Pańska pracownia czerpie inspiracje z modernizmu międzywojennego?

AO: Źródła modernizmu są wciąż żywe i wciąż oddziałują, mimo tego, że wielu ludzi tego nie zauważa. Ogromna część dzisiejszej architektury jest swego rodzaju wielkim rozwojem [idei] modernizmu. Okazuje się, że pewne idee tego nurtu tak wyprzedzały czas i ówczesną technologię, że w pewnych aspektach dopiero dziś jesteśmy do nich mentalnie przygotowani. Wielu młodych architektów projektuje bardzo modernistyczne domy z ogromnymi przeszkleniami, grą brył, pewnym formalnym minimalizmem, i ten ruch nie powstaje tylko dlatego, że oni tak chcą, ale dlatego, że jest coraz więcej klientów, którzy chcą mieć takie domy. Oczywiście idzie to w parze z pewnym przekonaniem tych młodych architektów. Ich twórczość jest kolejną wersją modernizmu i jednocześnie tworzenia nowych środków wyrazu, swojego rodzaju dodawania pewnych wartości do tego nurtu, ale to tylko dlatego, że ludzie chcą mieszkać w takich obiektach. To zainteresowanie jest również żywe na wtórnym rynku mieszkań z lat 30. Te budynki wciąż tworzą przestrzeń, która jest uznawana za wysoki standard.

Kiedy w latach 80. zaczynałem prywatną praktykę architekta, wyznacznikiem piękna były domy z czerwonymi dachami. Najlepiej, gdyby taki dom przypominał dworek lub

wzór zaczerpnięty z niemieckiego pisma „Schöner Wohnen”⁹, w którym swoisty ideał prezentował właśnie taki domek z czerwonym dachem, ciemną, drewnianą stolarką, białymi ścianami i czerwonymi pelargoniami na balkonie. Wówczas miałem dylematy, do jakiego stopnia moje pojmowanie architektury styka się ze wzorcami estetycznymi i kulturowymi klienta, bo w końcu to on ma tam mieszkać, a ja tylko mam mu w tym pomóc.



Dom-willa Fritza Tugendhata, Brno, Czechy, fot. Andrzej Owczarek.

W Brnie w Czechach w końcu lat 20. Ludwig Mies van der Rohe zaprojektował i zbudował dom-willę dla przemysłowca Fritza Tugendhata. Podziw mój jest tym większy, bo skierowany jest w stronę nie tylko architekta, ale także inwestora, który był świadomy, czego oczekuje. Budynek powstał w czasach, gdy dopiero rozwijało się radio, pojawiały

⁹ Miesięcznik wydawany w Niemczech od lat 60., opisujący trendy z obszaru budownictwa mieszkaniowego i wystroju wnętrz.

pierwsze samochody, a dziś jest on nowocześniejszy niż obiekty powstające współcześnie. Co ciekawe, gdy już w latach dwutysięcznych prezentowałem ten dom na jednym z wykładów, uczestnicząca w nim pani profesor architektury dziwiła się, jak można żyć z tak dużą szklaną ścianą w salonie. To pokazuje, że obecnie mentalnie wciąż nie dla wszystkich jest do zaakceptowania rozwiązanie sprzed niemal dwóch czy trzech pokoleń.

Dziś, podobnie jak kiedyś, modernizm jest pewnym otwartym i rozwijającym się sposobem wyrazu. Przez swoją specyfikę zyskuje coraz szersze, bardzo świadome grono użytkowników. Jednocześnie jest tak ponadczasowy, że dopiero teraz mam wrażenie, że staje się coraz bardziej zauważalny, doceniany, a przez to często pożądany przez ludzi. Zresztą szersza obserwacja tendencji współczesnej architektury na świecie dowodzi, że czerpie ona właśnie z modernizmu. Dlatego uważam, że źródło modernizmu wciąż bije.

Andrzej Owczarek

Łodzianin, architekt, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, współwłaściciel biura architektonicznego NOW, nauczyciel akademicki i były wieloletni dziekan Wydziału Architektury w Wyższej Szkole Sztuki i Projektowania w Łodzi. Autor wielu realizacji w Polsce i za granicą, m.in. Galerii Łódzkiej, University Business Park w Łodzi, Biblioteki Uniwersyteckiej w Zielonej Górze.

Wywiad z architektem Zbigniewem Bińczykiem

Rafał Józwiak: Co znaczy dla Pana hasło konkursu „Wielkowiejska Piotrkowska”?¹⁰

Zbigniew Bińczyk: Kiedy poznałem tytuł konkursu, w pierwszej chwili poczułem dysonans, że nie do końca odpowiada on istocie problemów przestrzennych w śródmieściu Łodzi. Wielkowiejskości nie można zbudować zgodnie z przesłaniem fraszki Sztaudyngera, w której pada stwierdzenie: „Jest największą łodzian troską zmieścić wszystko na Piotrkowską”. Sam tytuł konkursu brzmi zachęcająco, choć można odczuć pewne zaniepokojenie, wynikające zapewne z przecucia coraz większej liczby mieszkańców Łodzi, że gdzieś nam ta wielkowiejskość ucieka, że pewnych aspektów wielkowiejskości zaczyna nam brakować.

Co dla mnie znaczy hasło „Wielkowiejska Piotrkowska”? Piotrkowska jest esencją wielkowiejskości Łodzi, a jednocześnie sercem metropolii, budującym tożsamość naszego miasta. Tak naprawdę istotą tego pytania powinno być to, jak zachować na możliwie wysokim poziomie metropolitalny charakter Łodzi. Wtedy wielkowiejskość Piotrkowskiej nie będzie wymagała komentarza i taka ogólna refleksja będzie powszechna w świadomości ludzi. Chyba każdy z nas jest w stanie rozpoznać wielkowiejski charakter przestrzeni,

¹⁰ Konkurs „Wielkowiejska Piotrkowska” zorganizowany został przez Miejską Pracownię Urbanistyczną w Łodzi w 2010 roku, jej przedmiotem było opracowanie urbanistyczne przestrzeni wokół północnej części ulicy Piotrkowskiej.

w której się porusza. Tam się „lepiej oddycha”, bynajmniej nie z powodu lepszego przewietrzania.

RJ: Co więc należy zrobić, aby zachować na wysokim poziomie metropolitalny charakter miasta?

ZB: Przede wszystkim trzeba określić pewne minimum – jakie warunki tworzą metropolitalny wymiar struktury miejskiej. Z całą pewnością na takim obszarze należy stwarzać warunki do koncentrowania funkcji ponadlokalnych. Ich nasycenie powinno nadawać pewną rangę przestrzeni, którą można by określić mianem skali wojewódzkiej, choć lepiej byłoby, gdyby były to funkcje o charakterze krajowym, nie wspominając o ośrodkach o randze światowej. Jeżeli na takim obszarze możemy znaleźć tego typu obiekty, wtedy mamy pewien dodatkowy potencjał rozstrzygający o wielkomiejskości. Nie jest też bez znaczenia jakość przestrzeni w obszarze, na którym cała ta wielowymiarowa rzeczywistość funkcjonuje.

RJ: Czy w centrum Łodzi brakuje takich funkcji? Mamy tu przecież światowej rangi zbiory w Muzeach Sztuki ms czy ms², obiekty tak charakterystyczne jak Biała Fabryka, Manufaktura czy Pałac Poznańskich – Muzeum Miasta Łodzi.

ZB: Wielorakość takich funkcji i obiektów decyduje o wielkomiejskości. W Łańcucie mamy Muzeum Powozów, zdaje się, że jedno z najlepszych na świecie. Łańcut nie będzie nigdy metropolią. Musi pojawić się także kategoria ilościowa. Jednostkowe wydarzenie nie jest w stanie decydować o metropolitalnym charakterze miejsca. Ważna jest ilość, jakość i różnorodność. Mówiąc o wielkomiejskości

i metropolii, zapewne nieświadomie wprowadziliśmy do naszej rozmowy dwa pojęcia, które postrzegane poprzez europejski dorobek cywilizacyjny nie muszą być równoważne. Dla przykładu Los Angeles spełnia przywołane przed chwilą warunki, jest niewątpliwie dużym miastem i jednocześnie metropolią, lecz charakter struktury przestrzennej sprawia, że dla oddania ducha tego miasta bardziej adekwatnym terminem byłoby „600 przedmieść w poszukiwaniu miasta”.

Miejskości i wielkomiejskości nie można postrzegać w oderwaniu od mieszkańców. Nie może tak być – i na szczęście tak nie jest – że mamy do czynienia z prestiżowym elementem programu miejskiego, a obok znajdują się ludzie kompletnie oderwani od tego zjawiska. Każdy z nas, poruszając się w przestrzeni miejskiej, „dotyka” tych funkcji. Jeśli nawet nie bezpośrednio wchodząc do Muzeum Sztuki, to sama możliwość, potencjał sytuacji, która jest mu oferowana, lokuje mieszkańca na korzystniejszej pozycji. Po części jest to także jego dorobek, mimo że z tym konkretnym elementem nie jest bezpośrednio związany, ale jako mieszkaniec miasta, płacąc podatki, budując to miasto w jakiejś innej sferze, dokłada swoją cegiełkę, tworzy jego bogactwo, tożsamość. Swego rodzaju ćwiczeniem z podmiotowości mieszkańca miasta i bezpośrednią ilustracją tego problemu jest realizacja Pomnika Łodzian Przełomu Tysiącleci. Na ulicy Piotrkowskiej uczestniczący w tym przedsięwzięciu mogą wskazać bezpośrednio im przynależny fragment publicznej przestrzeni miasta.

Miasto jest wyjątkowym, bo jedynym takim miejscem, gdzie oprócz osobistych doświadczeń możemy czerpać z oferowanej przez nie różnorodności. Będąc w jednym

miejscu i czasie, na dotknięcie ręki, w promieniu kilkuset metrów możemy znaleźć takie bogactwo zdarzeń, że nie może nie mieć to wpływu na jakość naszego życia.

RJ: Łódź jest miastem stosunkowo „młodym”, powstającym głównie na przełomie XIX i XX wieku. Czy warunkiem koniecznym dla budowania wielkomiejskiego charakteru musi być zbiór pewnych procesów wytwarzanych latami, a może nawet dekadami?

ZB: Nie uważam, aby budowanie wielkomiejskości było determinowane poprzez odległość historii powstawania miasta. Oczywiście sukcesywne nakładanie się kolejnych warstw zdarzeń stwarza sprzyjające warunki zwiększania potencjału miasta. Poruszając się po nim, możemy odkrywać tym więcej informacji, im więcej upłynęło wieków. Zyskujemy pewność, że sytuacje kryzysowe – a prawie każde miasto ma za sobą lepsze i gorsze chwile – mają charakter przejściowy. To niewątpliwie wartość dodana w budowaniu tożsamości miejsca.

Łódź była tym wyjątkowym miastem, podobnie jak kilka innych przykładów ze świata, jak Chicago, Nowy Jork czy tu bliżej, jak Manchester i Lille, gdzie miasto potrafiło „wybuchnąć” w kilka dziesięcioleci. Zarówno wtedy, jak i dziś o potencjale rozwoju decydowała struktura miejska, materialna i niematerialna. Tworzy ona przestrzeń do życia, pracy i innych aktywności. Najlepiej, gdy jest wypełniona bogatą ofertą kulturową, edukacyjną oraz funkcjami handlowo-usługowymi i wypoczynkowymi.

W Łodzi bardzo szybko, bo w kilkadziesiąt lat od początku jej imponującego rozkwitu, utrwaliło się określenie *Lodzermensch*, dumnie nazywające ludzi związanych

z tą przestrzenią. To byli fantastyczni ludzie. Nie posiadali nawet instytucji odpowiedniej rangi, które tradycyjnie organizowały i konstituowały miasta tej wielkości. W Łodzi nie było nawet władz powiatowych, a stolica guberni była w Piotrkowie Trybunalskim. Mimo wszystko mieli oni tyle energii, wytwarzając ogromny potencjał, a co za tym idzie – poczucie, że tworzą przestrzeń wielkomiejską.

RJ: Co przerwało tę ciągłość wspaniałego rozwoju Łodzi? Czy ogromny napływ ludzi ze wsi, którzy być może nie potrafili szybko wchłonąć wzorców charakteryzujących typowego „mieszczucha”?

ZB: Wówczas *Lodzermensch* to był taki nowoczesny „mieszczuch”. Oprócz niego byli zwykli ludzie, robotnicy, pracownicy niższych szczebli, którzy rzeczywiście zasiedlali miasto, przybywając tu z zewnątrz, to znaczy ze wsi. Proces zwany urbanizacją to rzecz zupełnie naturalna, dziejąca się również dziś na całym świecie. Z reguły były to jednostki najbardziej aktywne i kreatywne. Ich chęć „wybicia” często szła w parze z pracowitością i rzetelnością.

Co przerwało ciągłość rozwoju? Pierwszym uderzeniem była I wojna światowa i jej skutki, to znaczy zmiana zewnętrznego otoczenia, zwłaszcza w sferze gospodarczej, oraz wyjazd ludności narodowości rosyjskiej. Jednak rozstrzygające były skutki II wojny światowej. Szczególnie mam tu na myśli aspekt związany z tym, jak wpłynęło to na ludzi, którzy zbudowali to miasto. Jeden totalitaryzm dokonał eliminacji mieszkańców narodowości żydowskiej, istotnej grupy dla tożsamości Łodzi. Drugi pozostałych łodzian potraktował wyjątkowo podle. Komunizm w imię kolektywizmu sił wydarł z nich indywidualizm. Odcisnął

tym samym piętno nie tylko na elicie tego miasta, ale również na zwykłych mieszkańcach, także tych, którzy przesiedlili się tu ze wsi. W sumie zmiany uległy nie tylko ogólne warunki funkcjonowania gospodarki, ale wraz ze zwycięskim komunizmem nastąpiła całkowita zmiana rzeczywistości jednostkowej, także w sferze świadomości.

Dzisiaj popadliśmy w drugą skrajność, gdzie być może zduszony wówczas indywidualizm wybucha na obrzeżach miast, co uzewnętrznia się w postaci „oryginalnych” domków. Każdy z nich musi być indywidualny i lepszy od sąsiednich. Jednocześnie ci ludzie wyjeżdżają na suburbia w przekonaniu, że czekają ich tam lepsze warunki do życia. Wygody realizują właśnie tam, załatwiając swoje „użytkarstwo” sprawy w centrum. Dzieje się to z oczywistą szkodą dla miasta. Pozornie, dzięki samochodom, zachowują możliwość uczestnictwa w różnorodności struktury miejskiej, ale ilu z nich jest „dzisiejszymi Lodzermenszami” i ile to kosztuje ich samych oraz całą społeczność?

RJ: Jak długo Pan pracował nad projektem „Wielkomijska Piotrkowska”?

ZB: Praca nad projektem jako pracą konkursową trwała około trzech miesięcy, natomiast sam proces poznawania miasta oraz wszelkich uwarunkowań planistycznych, które wywarły duży wpływ na projekt, trwał zdecydowanie dłużej. Mógłbym powiedzieć, że dla mnie konkurs ten był rozwinięciem pewnej konwencji i modelu, który został zbudowany w mojej pracy magisterskiej na przełomie lat 70. i 80. W tamtym czasie wraz z kilkoma kolegami artykułowaliśmy pretensje do rzeczywistości i alarmowaliśmy o stopniowym zanikaniu wielkomijskości naszego miasta. Powołaliśmy

grupę architektoniczną „urząd® miasta”¹¹, a w 1981 roku odsłonił się Pomnik Kamienicy. Była to swego rodzaju manifestacja i protest przeciwko dalszym wyburzeniom w centralnej części miasta. Lata 70. były czasem „wielkich modernizacji”. Wtedy m.in. poszerzano ulicę Główną (obecnie al. J. Piłsudskiego), budując łódzką trasę W-Z – kilkupas-mową drogę miejską w „wyczyszczonym” z tkanki miejskiej paśmie. Na ulicy Piotrkowskiej 164 wśród masy wyburzeń tego obszaru została jedna, samotna kamienica. Ku „pamięci” walorów XIX-wiecznej struktury odsłonił się tę kamienicę jako świadka historii pozostałego na terenie planowanej nowej, zupełnie obcej rzeczywistości.

Kiedy w centrum miasta burzono kamienice, na obrzeżach budowano osiedla mieszkaniowe. Oś rozwoju Łodzi przechyliła się na zewnątrz. W nowo powstających osiedlach nie było przedszkoli, szkół, sklepów i innych funkcji charakterystycznych dla dużego miasta. Tymczasem równolegle w centrum można było realizować niemal w 100 % swoje miejskie potrzeby. Nie boję się użyć określenia, że te nowe, pseudomijskie struktury „żerowały” na starej tkance miasta. Koszty tego procesu były tak wielkie, że możemy mieć uzasadnione obawy, czy centralny obszar miasta uda się uratować w jego historycznym kształcie.

Wówczas, mimo zupełnego braku zawodowego doświadczenia, przekonanie o słuszności takiego protestu wynikało z próby szerszego spojrzenia na zjawisko, jakim jest miasto. Wskazywało ono, że należy działać inaczej. Jednocześnie

11 Grupa „urząd® miasta” została założona na początku lat 80. przez architektów Włodzimierza Adamiaka, Zbigniewa Bińczyka, Marka Janiaka i Wojciecha Saloni-Marczewskiego. Łączą ich działalność naukową z zakresu architektury i urbanistyki oraz nauk humanistycznych z niekonwencjonalnymi formami komunikacji społecznej: akcjami artystycznymi i happeningami, których główną ideą było zwrócenie uwagi na niszczący potencjał miasta.

pozwalalo znajdować odpowiedzi na szereg pytań dotyczących struktur miejskich: jak gęsta powinna być sieć uliczna w mieście, jak powinna działać komunikacja, jak powinny być rozmieszczone funkcje miejskie w strukturze urbanistycznej. Wypracowany model, nazwany „modelem Miasta Poprawnego”, daje jasne odpowiedzi na problemy, jakie napotykamy w kształtowaniu struktury przestrzennej miast. Może uda mi się w kilku słowach wyjaśnić istotę. Gęstość funkcji powinna być jak największa na jak najmniejszym obszarze. Wtedy mamy najbardziej atrakcyjny, częsty kontakt z różnorodnym programem miejskim. Jednocześnie te obiekty generujące ruch nie powinny być zbyt duże. Oczywiście opera czy huta muszą mieć odpowiednią skalę i otoczenie, ale pomniejsze funkcje powinny być rozdrobnione na pewnym obszarze. Tendencja ta w sposób kierunkowy powinna dążyć do nieskończoności. Jeśli więc mamy pewną gęstość usług, handlu, kultury, rekreacji na określonym obszarze, to wielkość powiązań między nimi – odległości – stają się relatywnie małe. Większość celów podróży może znajdować się w zasięgu pieszego. Oznacza to, że ilość energii, którą trzeba wydatkować, aby skorzystać z tych funkcji, może być jak najmniejsza. Model ten wyraża się prostym wzorem – formułą „Energia Miasta Poprawnego dąży do zera”. Chodzi tu o wszystkie aspekty funkcjonowania miasta, tak aby przy zachowaniu sprawności funkcjonowania struktury miejskiej wydatek na ten cel był jak najmniejszy, a mieszkańcy mogli sami dla siebie przeznaczyć jak najwięcej wypracowanego i zaoszczędzonego potencjału. To w największym skrócie.

Praca konkursowa „Wielkomiejska Piotrkowska” w całości została oparta na tym właśnie modelu, a zdobyte

doświadczenie umożliwiło dość sprawne powiązanie kluczowych elementów dla poprawnego funkcjonowania śródmieścia Łodzi. Kładę szczególny nacisk na słowo „poprawne” – opisujące taki stan, w którym każde podejmowane działanie jest najmniej szkodzące i absorbujące lokalną społeczność, w tym przypadku łodzian. Twierdzę, że od kiedy człowiek opuścił Raj, mówienie o rozwiązaniach idealnych nie przystoi odpowiedzialnym projektantom.

Miasta mają swoje różne walory, poczynając od oryginalnych włodarzy poprzez wyjątkowe instytucje po innowacyjne przedsięwzięcia gospodarcze. Często mają jeszcze coś ciekawego w sobie, jak na przykład unikalną strukturę urbanistyczną, wspaniałe obiekty, wyjątkowy układ terenu, rzekę czy inne elementy rzeczywistości fizycznej. One także mają istotne znaczenie dla odbioru klimatu miasta. Są elementami dodanymi do tego ujętego w ścisłe reguły anтураżu miejskiego, o którym mówiłem wcześniej. Decydują o jego wyjątkowości i konkurencyjności we współczesnym świecie. Łódź ma taką jedną rzecz. Jest nią XIX-wieczna struktura zabudowy. Stanowi jedną z większych w tej części Europy, o specyficznym charakterze, szybko powstałą, stąd też tak spójną i wyjątkową. Odkąd zajmuję się projektowaniem, wydawało mi się kuriozalnym, że do niedawna w żadnym dokumencie planistycznym owa XIX-wieczna tkanka nie była osią rozwoju nowoczesnej struktury miejskiej. Zawsze były to jakieś jednostkowe elementy, takie jak oś ulicy Piotrkowskiej albo skrzyżowanie „marszałków”, albo Zielony Krąg Tradycji i Kultury, w najlepszym przypadku wybrane kwartały¹² zabudowy.

¹² Wstępne wytyczne do Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego.

Nasuwa się refleksja, że w większości nasze elity planistyczne w sposób nieodpowiedzialny stoją na stanowisku, że to jest niewystarczająca wartość, by stała się kanwą rozwoju. Dopiero Strategia przestrzennego rozwoju Łodzi¹³ podejmuje próbę zmiany tego stanu rzeczy.

Przystępując do pracy konkursowej, byłem przekonany, że jest to jedyna tak wyjątkowa wartość, która wyróżnia Łódź. W innych aspektach, nawet poza tą fizyczną rzeczywistością, to znaczy w dyskursie intelektualnym czy kulturowym, nie mamy zbyt wiele do zaoferowania i tym bardziej niszczenie tej fizycznej ostoji miasta wydaje się być zbrodnią przeciw wielkomiejskości.

RJ: Uproszczona charakterystyka struktury miejskiej centrum Łodzi, którą można przedstawić w taki sposób: ogromne, „przerośnięte kwartały”, wąskie, ciasne ulice, niska jakość przestrzeni publicznych, brak centralnego placu, agory miasta – stanowi nieosiągalne wyzwanie dla obecnych elit urbanistyki i planistów rozwoju miasta. Zdecydowanie łatwiej jest wyjść im poza tę strukturę, po to, by swoje wizje wcielać w życie na „pustym polu”.

ZB: Jak już wcześniej mówiłem, dla mnie to zjawisko jest niezrozumiałe. Przecież mamy doświadczenia, choć tak skrajne, ale jednak dające do myślenia, jak na przykład miasto Brasilia czy nowo wybudowane osiedla w Chinach, tzw. miasta-widma, gdzie jest totalny brak życia, tylko jakaś fatalistyczna, wszechogarniająca pustka.

Modernizm jako pewna myśl urbanistyczna nie stwarza dobrych szans rozwoju miasta. Nawet nasi najzdolniejsi

¹³ Uchwała nr LV/1146/13 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 16 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii przestrzennego rozwoju Łodzi 2020+.

urbanisci nie są w stanie np. na Kozinach lub Radogoszczu stworzyć znakomitego miasta, do którego tłumy turystów miałyby walić drzwiami i oknami. Obiektywnie jest to niemożliwe, co wynika z prostej konstatacji. W tych miejscach mamy do czynienia z tak dalece rozwiniętą monokulturą, że każdy, kto jest zmuszony się po nich poruszać, może poza samymi mieszkańcami, cierpi. Znajduję pewną okoliczność łagodzącą takie doznania. Mówiąc kolokwialnie, to impreza, na którą się tam właśnie udajemy. Są, co prawda, jakieś pojedyncze miejsca pracy czy usługi i instytucje o charakterze ogólnomiejskim, ale nie stanowią one wystarczających przesłanek dla postrzegania takich przestrzeni jako miejskich. Możemy co najwyżej mówić o przedmieściach. Przybysz, chodząc po takim osiedlu na obrzeżu miasta, nie może spotkać nic poza monotonią. Mogę spierać się z każdym o to, że na „pustym polu” jest trudniej.

RJ: Jak w takim razie powinna wyglądać właściwa odpowiedź na „budowanie miasta” bez robienia szkód, na przykład jak budowanie na obrzeżach?

ZB: Z doktrynalnego punktu widzenia byłoby idealnie, gdyby terytorialny rozwój miasta podążał utartymi ścieżkami odwołującymi się do tożsamości i europejskiej tradycji. Dziś mamy kontynuatorów tej idei w twórcach „nowego urbanizmu”, a z przeszłości kilka przykładów.

W połowie XIX w. hiszpański inżynier, urbanista, polityk Ildefonso Cerdá na „przedmieściach” Madrytu i Barcelony, w odpowiedzi na eksplozję demograficzną i postępującą industrializację, zorganizował wielokrotnie większe od ówczesnie istniejących miast przestrzenie do zabudowy.

W czasach, kiedy nikomu nie śniło się o samochodzie, zmienił on tylko nieznacznie skalę wybranych elementów zagospodarowania terenu dla niezbędnych już wtedy elementów infrastruktury technicznej. Udało mu się zintensyfikować zabudowę mieszkaniową do regularnych kwartałów. Dążył do realizacji w możliwie największym stopniu jednorodności w mieście, co miało zapewnić najlepsze warunki dla mieszkańców oraz dla połączeń komunikacyjnych. Dzieło Cerdy było na tyle efektywne, że dziś hiszpańskie miasta, zachowując klasyczną strukturę, jeśli chodzi o ruch samochodowy, należą do najmniej zatłoczonych wśród miast europejskich.

Łódź miała trochę mniej szczęścia od Madrytu czy Barcelony. Powstała bardzo podobna struktura, jednak o małomiasteczkowej skali przestrzeni publicznych, niedostosowana do ówczesnych potrzeb infrastrukturalnych. Aby zachować klasyczne zasady konstruowania miast i zaradzić tej niedogodności, z uwagi na ograniczony obszar opracowania, praca konkursowa „Wielkowiejska Piotrkowska” w pewnych aspektach odniosła się do terenów poza samym centrum. Wynikało to ze świadomości, że bez rozwiązania niektórych problemów w otoczeniu centrum miasta zrobienie porządku w samym Śródmieściu będzie niemożliwe.

Jednym z tych problemów jest kwestia słabo funkcjonującej infrastruktury transportu indywidualnego i publicznego, złych relacji komunikacyjnych między postmiejskimi strukturami, osiedlami mieszkaniowymi i dzielnicami przemysłowymi a samym centrum. Działanie związane z podniesieniem efektywności transportu publicznego ograniczy komunikację indywidualną. Usprawnienie układu komunikacji indywidualnej w bezpośrednim otoczeniu

centrum przyniesie analogiczny efekt na tym obszarze dla przewozu zbiorowego.

Istotną propozycją było zhierarchizowanie wybranych elementów sieci tramwajowej – stworzenie systemu szybkiego tramwaju poprzez przypisanie mu pewnych cech metra, to znaczy możliwie daleko idącą separację tras tramwajowych od innych uczestników ruchu. Hierarchizacja polegałaby na stworzeniu odrębnego systemu tras tramwajowych tam, gdzie taka sytuacja jest możliwa, oraz wydzieleniu pozostałych linii jako systemu uzupełniającego. Przeobrażenie to jest możliwe bez większych ingerencji w istniejącą strukturę urbanistyczną. Budowanie systemu zakładało uzupełnienie sieci linii tramwajowych w północnej części miasta, gdzie jej gęstość jest dalece niewystarczająca.

W kwestii komunikacji indywidualnej głównym problemem jest brak ciągłości sieci ulicznej oraz sprawnej obwodnicy centrum miasta. Wyjątkowe uciążliwości występują w relacjach wschód–zachód. W zasadzie poza trasą W-Z, biegnącą przez sam środek miasta ze swoimi uwarunkowaniami, nie istnieją ciągi umożliwiające płynny przejazd w tym kierunku. W godzinach szczytu miasto jest zakorkowane, w związku z tym kierowcom jest wszystko jedno, czy przemieszczają przez centrum, czy obok niego. W pracy konkursowej nadałem pewnym ulicom biegnącym w tym kierunku ważniejszą rangę w całościowym systemie komunikacji. Chodzi tu o poprawienie połączenia między ciągami alei Jana Pawła II, alei Włókniarzy na zachodzie a ulicą Kopcińskiego, aleją Śmigłego-Rydza, wcześniej już projektowanymi korytarzami Wojska Polskiego i Milionowej. Proponowanie takiego rozwiązania z pozoru wydaje się być działaniem na przekór zasadom Miasta Poprawnego,

choć w tym przypadku z konieczności zastosowano regułę „mniejszego zła”. Taka koncepcja jest relatywnie najmniej uciążliwa dla miasta i jego mieszkańców. Wciąż wychylający się przeciwnicy ruchu samochodowego poza samym aktem protestu powinni wskazać rozwiązanie, jak przechodniom i rowerzystom, a także tam zamieszkałym, zmienić swoisty, panujący w godzinach szczytu klimat ulic: Pojezierskiej, Limanowskiego, obecnej Wojska Polskiego, Próchnika, Rewolucji 1905 roku, Jaracza, Tuwima, Zamenhofa, Żwirki, Wigury, Radwańskiej, Brzeźnej, Czerwonej, Sieradzkiej, Bednarskiej. To tylko wybrane przykłady.

Kolejnym elementem, który przedstawiony został w pracy konkursowej, jest wprowadzenie nowych ulic i pasaży wewnątrz kwartałów. Oczywiście nie tego typu ulic, do jakich jesteśmy przyzwyczajeni, ponieważ poza nielicznymi wyjątkami stworzenie nowych w takim kształcie spowoduje rozbitcie istniejącej struktury przestrzennej oraz bardzo cennych budynków. Dostosowane do istniejącej zabudowy ulice wewnętrzne służyłyby zapewnieniu dojazdu do Integratorów, o których opowiem później, i poszczególnych posesji, w znacznej mierze odciążając podstawową sieć uliczną. Taka wewnętrzna ulica pełniłaby funkcję nie tylko drogi pożarowej, ale też – i co istotniejsze – „otworzyłaby” wnętrza kwartałów, które dziś są często niezagospodarowane, na nowe inwestycje. Powstałyby warunki dla procesu przywracania sprawności technicznej i ekonomicznej poszczególnych obiektów. Utrzymanie istniejącej i nowej zabudowy byłoby o wiele tańsze, a rewitalizacja zdecydowanie bardziej skuteczna. Dzisiaj tak bardzo utrudniony dostęp do wnętrza kwartałów stanowi realną barierę rozwojową i inwestycyjną.

RJ: Co oprócz pasaży wewnątrz kwartałów jest jeszcze przedmiotem opracowania konkursu, co tak bezpośrednio można by włączyć do dokumentów planistycznych, a potem wdrożyć?

ZB: To pytanie skłania do refleksji, na ile skuteczne są zapisy w planach w przypadku, gdy brakuje woli bądź determinacji do ich wdrażania. Warto w tym miejscu przywołać nawet obecnie obowiązujące dokumenty, które mówią na przykład o potrzebie realizacji pasaży czy też ścieżek rowerowych przez środki kwartałów, budując tym samym dodatkowe elementy przestrzeni publicznej i sieci powiązań funkcjonalnych. Zgodnie z wyznaczonym kierunkiem planistycznym nie zrealizowano jeszcze ani jednego takiego projektu w naszym mieście. Natomiast jedną z ulic przekształcono w tzw. woonerf. A przecież miejsc na zrobienie znakomitych pasaży dla pieszych, ulic o spowolnionym ruchu, ścieżek rowerowych są setki. Rozwiązania te wymagają sprawnej organizacji i sprawnego zarządzającego, który umie pogodzić interesy mieszkańców, właścicieli nieruchomości, całej społeczności łódzkiej. Ktoś zapewne w końcu to zrobi, bo takie rzeczy są na świecie realizowane. W naszej rzeczywistości łatwiej jest wybudować podwórzec w miejscu ulicy, których w Śródmieściu tak bardzo nam brakuje. Podobnie jak w przypadku Bałuckiego Rynku – o wiele łatwiej było zbudować plac niż zmienić jego otoczenie.

Jeśli jesteśmy już przy placach, to ważnym elementem opracowania było wyszukanie wolnych obszarów w centrum dysponujących potencjałem dla wytworzenia placów miejskich. W tych miejscach udało się na tyle zbudować wzajemne relacje pomiędzy infrastrukturą, komunikacją,

możliwościami zabudowy, że powstawały interesujące i przyjazne mieszkańcom przestrzenie. Istotną propozycją tej pracy było przeniesienie otwartego korytarza komunikacyjnego wzdłuż alei Piłsudskiego i fragmentu alei Mickiewicza pod ziemię i wypełnienie go zabudową miejską. Inwestycja, która prowadzona jest w tym momencie, to znaczy budowa nowej trasy W-Z i przystanku Piotrkowska Centrum, całkowicie niweczy proponowane w pracy konkursowej rozwiązanie. Obecna realizacja przenosi jedynie część ruchu pojazdów pod ziemię, pozostawiając tramwaj i pozostałą część ruchu samochodowego w istniejącym układzie przestrzennym. Wiele ulic kierunku północ-południe nadal będzie podzielonych przez trasę W-Z. Co najgorsze, to rozdarcie w strukturze miasta, jakim jest korytarz tej wielopasmowej trasy, nie zostanie wypełnione zabudową. Jestem przekonany, że w tej chwili umyka nam historyczna szansa. Ta inwestycja kosztuje gigantyczne pieniądze, a ja twierdzę, że zapewne mogłaby pochłonąć w dłuższej perspektywie czasu znacznie mniejsze środki, uwzględniając możliwość odzyskania renty gruntowej, przy budowie nad tą trasą obiektów dedykowanych przedsiębiorcom. Rozwiązanie proponowane w pracy konkursowej przywracało przestrzenną spójność XIX-wiecznej strukturze Śródmieścia i ciągłość ulicy Piotrkowskiej. Mam wątpliwości, czy kiedykolwiek jeszcze będzie można wrócić do tego elementu projektu.

RJ: W projekcie konkursowym zaproponował Pan obiekty zwane Integratorami. Czym one są?

ZB: W strukturze kwartałów w centrum miasta można zauważyć pewne wady i niedogodności. Przede wszystkim

są one zbyt duże i w efekcie ich wnętrza wykorzystuje się w ograniczonym zakresie. Mają wąskie podwórka, gdzie zazwyczaj nie ma jak zaparkować, nie ma miejsca na postawienie pojemników na odpadki. Przykłady dość trywialne, ale jakże ważne dla jakości najbliższego otoczenia i komfortu funkcjonowania. Co równie istotne – brakuje choćby minimum potrzebnego oddechu i zorganizowanych przestrzeni i zieleni, aby móc wyjść z dzieckiem na bliski spacer. Choć to właśnie we wnętrzach kwartałów, z uwagi na ich ekstensywne zagospodarowanie, zieleni jest najwięcej. Tych problemów można wymienić jeszcze wiele. Stąd propozycja, aby w obszarze ścisłego centrum miasta, wewnątrz każdego kwartału, wprowadzić tzw. Integratory. Są to wielofunkcyjne obiekty, które niwelują deficyt elementów, o których mówiliśmy wcześniej. W Integratorach będą parkingi dla mieszkańców, ale również dla klientów usług znajdujących się na tym terenie. Można tam będzie lokować usługi i funkcje publiczne, takie jak szkoły czy przedszkola, boiska sportowe czy ogrody na dachach, których tak bardzo brakuje w Śródmieściu. Będzie wystarczająco dużo miejsca dla pomieszczeń technicznych z infrastrukturą obsługującą zabudowę – stacje transformatorowe, grupowe węzły cieplne, pomieszczenia na odpadki, magazyny i tym podobne. Projektowany obiekt za pośrednictwem dróg wewnętrznych byłby dostępny z terenu każdej nieruchomości w obszarze kwartału.

Takie działanie z całą pewnością wytworzy warunki dla podniesienia standardów zamieszkiwania i użytkowania tych terenów Śródmieścia. Wzrośnie jednocześnie atrakcyjność rynkowa nieruchomości, powstaną warunki dla zwiększenia intensywności zabudowy i w ślad za tym renty

gruntowej. Nie rozstrzygając o formach organizacyjnych realizacji tego przedsięwzięcia, należy mieć nadzieję, że właściciele i zarządcy nieruchomości uznają atrakcyjność projektu i zintegrują się wokół budowy takich obiektów.

RJ: W uzasadnieniu jury konkursu „Wielkowiejska Piotrkowska” padło stwierdzenie, że propozycje zawarte w Pańskim projekcie w znaczący sposób nadają się do bezpośredniego przełożenia na plany miejscowe. W jakim stopniu w strategii rozwoju miasta realizowane są postulaty zawarte w Pańskim projekcie?

ZB: Oczywiście propozycja jak zachowanie zasady zabudowy pierzejowej zapewne jest realizowana w pełnym zakresie, ale obecnie nie jest to specjalnie odkrywczy postulat. Kilka chwil temu wyraziłem pogląd o konieczności synergicznego postrzegania przestrzeni miasta. To był najistotniejszy przekaz zawarty w opracowaniu, a jednocześnie jego najwyższa wartość. Przeciw temu przesłaniu jest całe doświadczenie ostatnich 20 lat. Ustawa o planowaniu przestrzennym z 1993 roku odeszła od praktyki wykonywania opracowań planistycznych dla terenu całego miasta, umożliwiając przygotowywanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nawet dla pojedynczych działek. Mimo że doświadczenia z planowaniem przestrzennym w „minionej epoce” wszyscy wspominają nie najlepiej, to praktykowanie planowania przestrzennego na jednej działce jest kpina z gospodarki przestrzennej. W tej skali nie jest możliwe rozwiązanie jakiegokolwiek ogólnomiejskiego problemu. Teoretycznie i praktycznie sposoby rozwiązywania problemów tej skali powinno przedstawić Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania

Przestrzennego. Formalnie Łódź dysponuje takim dokumentem. Nie mamy możliwości omówienia merytorycznej strony tego obszernego materiału, ale niech mi Pan wierzy, studium zostało opracowane w oparciu o tak błahy system wartości i zawiera tak wiele wewnętrznych sprzeczności, że nie może stanowić o ładzie przestrzennym w naszym mieście. Na potwierdzenie swoich słów dodam, że krótko po uchwaleniu tego dokumentu przystąpiono do opracowywania nowego SUIKZP. Miasto dysponuje także innymi instrumentami rozwiązywania ogólnomiejskich problemów. W ramach przygotowywania nowego SUIKZP opracowano Studium Komunikacyjne. W tym dokumencie nie przewidziano realizacji sprawnej obwodnicy Śródmieścia, a trudności z przejazdem z zachodniej do wschodniej części miasta pozostaną takie, jak są obecnie.

Praktyka inwestycyjna także nie sprzyja rozwiązywaniu ogólnych problemów miasta. Przebudowa trasy W-Z niesie za sobą znacznie dalej idące skutki przestrzenne dla funkcjonowania całej struktury, niż wskazuje tytuł inwestycji – „Przebudowa linii tramwajowej”. Zestawiając skalę zjawiska z jego nazwą, spostrzegamy konflikt semantyczny. Niech mi Pan wierzy, znajdzie on swoje odbicie w konfliktach przestrzennych na tym obszarze. Zapewne podejmujący decyzję o takim sposobie realizacji tej inwestycji działali w określonych uwarunkowaniach i mają swoje racje. Sposób przebudowy linii tramwajowych w rejonie dworca Łódź Fabryczna ogranicza możliwości wprowadzenia postulowanej wcześniej hierarchizacji systemu tramwajowego. Obawiam się, że struktura systemu tramwajowego stopniowo zmierza bardziej w kierunku kolejki Piko niż parametra.

Zapewne bardzo dobrze poznał Pan pracę konkursową i dostrzega, jak wiele elementów nie będzie mogło być zrealizowanych. Jednak część z nich nie przepadła, w znacznym stopniu wykorzystane zostały we wspomnianej wcześniej Strategii rozwoju [przestrzennego] Łodzi, z główną ideą rozwoju miasta „do środka”, zastosowaniem Integratorów, sposobem podejścia do rewitalizacji kwartałów z wewnętrznymi uliczkami i szansą zbudowania niektórych z projektowanych placów. Daje się zauważyć zwiększenie skali obszarów obejmowanych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Patrząc z pozycji autora pracy konkursowej i mieszkańca Łodzi, pragnę stwierdzić, że powyższa lista mogłaby być dłuższa.

Potwierdzeniem tej oceny będzie fakt naszego dzisiejszego spotkania. Po niemal pięciu latach od rozstrzygnięcia konkursu jest Pan pierwszą osobą tak żywo zainteresowaną przesłaniem zapisanym w tej pracy. Skłamałbym, gdybym nie powiedział, że przez chwilę zainteresowana była Miejska Pracownia Urbanistyczna. Niestety nie wiem, ile pożytku ta incydentalna współpraca przyniosła naszemu miastu i praktyce zawodowej. Zapewne też Biuro Architekta Miasta wykorzystuje pracę konkursową do realizacji swoich zadań. Ale w jakim stopniu? Tego już nie wiem.

RJ: Wróćmy do planów miejscowych. W ich docelowym kształcie mają pojawić się Integratory, co wynika z wytycznych planów miejscowych. Czy w obecnym czasie możliwa jest realizacja takich inwestycji?

ZB: Lokalizacja Integratorów w planach miejscowych to dobry sygnał i wyraz woli działania mimo nie najlepszych doświadczeń. W tym miejscu warto przywołać nieudaną

próbę przeprowadzenia inwestycji o podobnej skali, to znaczy ulicy od placu Komuny Paryskiej przez ulicę Nawrot do alei Piłsudskiego. Świadczy to o tym, że miasto dość nieskutecznie wchodziło w dialog z mieszkańcami, a przede wszystkim z właścicielami nieruchomości. Działania o tak strategicznej roli muszą być poprzedzone doskonałą przeprowadzoną mediacją i ustaleniem warunków partycypacji wszystkich zainteresowanych. Uzgodnienie interesów wszystkich, którzy skorzystają na takiej budowie lub uzyskają stosowny ekwiwalent, miasto musi podeprzeć bardzo mocnym planem biznesowym, który przekona i skonsoliduje właścicieli nieruchomości wokół takiego przedsięwzięcia. W perspektywie czasu miasto na pewno zaoszczędzi, choćby w sferze utrzymywania infrastruktury. Zyska też na rozwoju lokalnych przedsięwzięć handlowych i usługowych.

RJ: Na pewno nie da się tego przeprowadzić w jedną kadencję władzy samorządowej, a co za tym idzie, pewnie będzie to niewykonalne. Realne za to wydaje się wybudowanie wspomnianego już wcześniej woonerfu, czyli podwórca. Jaki jest Pana stosunek do inwestycji zrealizowanej na ulicy 6 Sierpnia i planowanych nowych – na przykład na ulicy Traugutta czy Piramowicza?

ZB: Kadencyjność w tym aspekcie stanowi pewne utraπienie, zważywszy na fakt, że przygotowanie i skuteczne przeprowadzenie negocjacji – celowo nie używam terminu „konsultacje społeczne” – wymaga czasu i najlepiej stałych negocjatorów. W Pana głosie pobrzmiewa nutka niechęci do instrumentalnego postrzegania polityki. Rzeczywiście, sprawnie funkcjonującego miasta nie można rozwijać

poprzez działanie akcyjne, ale nie wiem, czy w tej kwestii wyznajemy te same wartości jak osoby i instytucje o tym rozstrzygające. A to wartości mają niebanalny wpływ na hierarchię potrzeb, celów i środków.

Wracając do konkretnych przykładów. Ulica Piramowicza nie funkcjonuje w głównym systemie komunikacji, choć mogłaby zostać włączona w strategię zagęszczania siatki ulic, ale i tak w tym miejscu dużych strat dla funkcjonowania całego miasta nie będzie. Inaczej należy postrzegać ulicę 6 Sierpnia. Jej usytuowanie w strukturze miasta powoduje, że staje się istotnym korytarzem i jednym z nielicznych możliwych dojazdów z tej części miasta do miejsca, które ma być tym „energetycznym odbiciem się miasta”, „sprężyną rozkwitu metropolii”, nowym potencjałem, w końcu – Nowym Centrum Łodzi. Ograniczony kontakt, z uwagi na projektowaną funkcję, będzie realizowany poprzez ulicę Zieloną. Woonerf na ulicy 6 Sierpnia i Traugutta po prostu będzie stanowił fizyczną przeszkodę w strukturze komunikacyjnej. Prosty dojazd tymi ulicami rozwiązywałby naprawdę wiele. Jest bezpośredni, mógłby być zorganizowany w układzie ulicy jednokierunkowej. Brak tego rozwiązania będzie generował dodatkowe obciążenia dla projektowanej ulicy Nowotargowej i nie tylko. Wszystkie lokalne kontakty będą musiały być przeniesione na ulicę Nawrot i Piłsudskiego, zagęszczając tamtejsze potoki ruchu oraz generując dodatkową aktywność w tym rejonie. Nowe Centrum Łodzi w maksymalnym stopniu powinno być zintegrowane z rejonem ulicy Piotrkowskiej. Najwłaściwszym rozwiązaniem byłoby „rozciągnięcie” istniejącej struktury przestrzennej na obszar Nowego Centrum Łodzi, z korektą gęstości sieci ulic i przestrzeni

publicznych, co najmniej do poziomu odpowiadającego gęstości w zachodniej części centrum. Skutkiem takiego działania mielibyśmy jedno centrum Łodzi, spójne przestrzennie, tylko trochę większe.

RJ: Wiemy, że miasto otrzyma wkrótce ogromne pieniądze na rewitalizację centrum. Ale już dziś mamy takie programy jak „Miasto kamienic”. Czy w wystarczającym stopniu odpowiedzą one na potrzeby miasta w kontekście rewitalizacji kamienic?

ZB: Program „Miasto kamienic” jest niewątpliwie dobrym początkiem, świadectwem zmian w sposobie myślenia o walorach XIX-wiecznej zabudowy. Cieszy również fakt, że będą dodatkowe środki na rewitalizację miasta. Nie byłbym jednak sobą, gdybym nie zgłosił choćby jednego zastrzeżenia. W zasadzie nurtuje mnie odpowiedź na fundamentalne pytanie. Czy ten program i towarzyszące mu środki oraz potencjał mieszkańców są wystarczającym zasobem pozwalającym na rewitalizację centrum Łodzi w skali umożliwiającej zachowanie historycznej struktury przestrzennej? Pragnę przypomnieć, że w czasach świetności miasta budowano 200–300 kamienic rocznie. To oznacza, że aby nastąpiło proste odtworzenie majątku w analogicznym czasie, należy remontować podobną ilość budynków. Uzyskanie na obszarze Śródmieścia choćby zbliżonego poziomu inwestowania wymaga ogromnej koncentracji działań nie tylko remontowych, ale także w sferze mentalnej i informacyjnej. Łodzianie inwestujący w swe domy i mieszkania na terenie sąsiednich gmin i na peryferiach miasta, będą skutecznie, świadomie lub nieświadomie, sabotować ten program.

RJ: Czy Łódź jest dobrym poligonem pracy dla architekta?

ZB: Myślę, że tak. Ale w kontekście przedmiotu naszej rozmowy pragnę zwrócić uwagę na fakt operowania przez architektów na dwóch poligonach – architektury i urbanistyki. Dla mnie są to aktywności tak odległe od siebie, że chyba niepotrzebnie architekci wykonują jeden i drugi zawód. Ten dualizm sprawia ogromne zamieszanie w sferze pojęć oraz sposobów działania. Jestem jedną z nielicznych osób, które architekturę i urbanistykę oddzielają grubą kreską.

Zajmujący się przestrzenną strukturą miasta powinni odwoływać się do ducha i potencjału z reguły dużej społeczności. Architekt zaś może precyzyjnie uzgodnić potrzeby jednej osoby czy instytucji i zaproponować najlepsze warunki dla ich realizacji. Posiada też pełną informację, jakimi środkami dysponuje zamawiający. Ten aspekt relacji architekt – zamawiający oraz czas, w jakim przebiega ten proces, pozwalają określić kreowanie architektury jako działanie w układzie zamkniętym, statycznym.

W przypadku urbanistyki nie jest możliwe utrzymanie tak oczywistych relacji. Po pierwsze proces budowy i rozwoju miasta trwa dziesięciolecia. Po drugie konsumentów naszego działania są setki, tysiące, a często nawet miliony mieszkańców. Bezpośredni dialog jest niemożliwy. W tej sytuacji funkcję zamawiającego pełnią władze miejskie. Pojawia się niezwykle dynamiczny czynnik, to znaczy polityka. Co za tym idzie, powstaje spór o wartości, o wizję rozwoju. Towarzyszą nam wątpliwości, czy te aktualnie preferowane są zgodne z duchem miejsca i czasu. Naszą rzeczywistość kształtują demokratyczne zasady, co

dynamizuje ten czynnik jeszcze bardziej, z uwagi na kadencyjność władz. Po trzecie nasza wiedza, jakimi środkami dysponujemy, także podlega dynamicznym procesom. Mamy okresy koniunktury, ale zdarzają się też kryzysy, czasami bardzo dramatyczne. Te wszystkie okoliczności stanowią o zupełnie innych warunkach działania urbanisty w relacji do architekta. Zupełnie różna odpowiedzialność wiąże się z uprawianiem jednego i drugiego zawodu. Architekt decyduje o formie jednego przedsięwzięcia. Jeśli nawet popełni błąd, a jego skutki będą dotyczyć lokalnej społeczności, będzie to zdarzenie incydentalne, bez znaczącego wpływu na klimat całości struktury. Urbanista podejmuje decyzje dotyczące ogromną liczbę ludzi, pokolenia, tu błędy są bardzo kosztowne i równie duża jest odpowiedzialność. Natomiast w relacji do wagi spraw diametralnie różna jest egzekucja odpowiedzialności. Odpowiedzialność architekta, zwłaszcza za błędy techniczne, może być i jest egzekwowana natychmiast, natomiast w stosunku od urbanisty w zasadzie jest to niemożliwe.

Wyjaśnienie uwarunkowań warsztatu architekta i urbanisty przy tak sformułowanym pytaniu wydało mi się koniecznością. A co do samego miejsca? Z pozycji architekta uważam, że każde miejsce dla uprawiania tego zawodu jest dobre. W każdym miejscu, obojętnie, czy architektowi zostanie zlecony do zaprojektowania domek nad potokiem, fabryka, apartamentowiec, wieża telewizyjna, czy jakkolwiek inny obiekt, w swej pracy powinien wykazać się kunsztem w kształtowaniu urządzonej przestrzeni i smakowaniem dla niej odpowiedniej formy. Charakter zadań stojących przed architektem jest taki sam na całym świecie. Zapewne różne są warunki wykonywania zawodu,

kształtowane przez rynek i otoczenie prawne. Ale ten problem proponuję zostawić na inną okazję.

Reasumując, architektura to błyskotliwe wydarzenie z udziałem jednego aktora. Urbanistyka to wielka inscenizacja w wielu odsłonach, z udziałem wielu aktorów. Spektakl trwa, trzeba panować nad akcją, by całość była spójna, fascynująca i miała smak, a inscenizacja realizowana relatywnie niskim kosztem.

RJ: Czy „Wielkowiejska Piotrkowska” jest takim spektaklem?

ZB: Jeśli pyta Pan o pracę konkursową, to nie. My rozmawialiśmy jedynie o mającym nieco interwencyjny charakter, pewnym scenopisie. Jestem przekonany – i jak się okazało, nie tylko ja – że bardzo poprawnym. Natomiast jaka sztuka będzie grana, kto będzie reżyserem, kto suflerem? O tym decyduje rada programowa i dyrektor teatru. Czasami aktorzy wyrażają swój pogląd w tej sprawie i bywa, że jest to głos rozstrzygający.

Zbigniew Bińczyk

Łodzianin, architekt i urbanista, twórca biura Fronton, prezes łódzkiego oddziału Stowarzyszenia Architektów Polskich (SARP), członek grupy „urząd @ miasta”, w ramach której w 1981 roku odsłonięto Pomnik Kamienicy na Piotrkowskiej 164 oraz w 2011 roku na Piotrkowskiej 58, autor Pomnika Łodzian Przełomu Tysiącleci, laureat wielu konkursów, m.in. na Muzeum Techniki i Nauki w EC-1 Wschód (wraz z Mirosławem Wiśniewskim), którego realizacja dobiega końca, konkursu zorganizowanego przez MPU w Łodzi – „Wielkowiejska Piotrkowska” – który dotyczył urbanistyki Śródmieścia, dając podstawę do wytycznych dla Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego w tej części miasta.

Wywiad z architektem Jerzym Korszeniem

Rafał Józwiak: **Czym jest dla Pana miasto?**

Jerzy Korszeń: Miasto to środowisko, w którym dominuje człowiek, przekształcając je tak, aby stworzyć w nim jak najlepsze warunki do funkcjonowania. Funkcjonowanie to najlepiej realizuje się w ścisłym centrum, gdzie stopień zintensyfikowania przestrzeni wytworzonej przez człowieka jest ogromny, a przy tym odizolowany od środowiska naturalnego. Na przedmieściach zabudowa jest częścią krajobrazu naturalnego i trudno tu określić, który z elementów przeważa – środowisko naturalne czy zabudowa. Oczywiście są osoby, które chcą mieszkać poza miastem, postrzegają je jako coś złego albo uważają, że nie jest takie, jak by chcieli. Czasami wiąże się to z realnymi obawami o bezpieczeństwo, skutkami zanieczyszczeń, hałasem czy innymi niekorzystnymi oddziaływaniami. Często jednak negatywna opinia o mieście wynika ze stereotypów. Być może jest to też spuścizna ideologii modernistycznej, która kreowała przywilej dostępu do zieleni, odpowiedniego nasłonecznienia, ciszy oraz całkowitego odseparowania od uciążliwości miasta. Niestety jest to iluzja, bo takie rozproszenie izoluje człowieka od życia miejskiego jako istotnego elementu budowania postawy obywatelskiej. Osiedla na obrzeżach miast, w blokowiskach czy domkach wielo- i jednorodzinnych zdejmują z mieszkańców poczucie

przynależności do przestrzeni i traktowania jej jako swojej. Według mnie mieszkający w centrum miasta w znacznej przewadze inaczej identyfikują swoje otoczenie, jest im ono bliższe.

Od dziecka mam pozytywny obraz centrum miasta. Urodziłem się w centrum Lublina, potem mieszkałem w różnych dużych miastach i zawsze wybierałem ściśle śródmieście, bo dawało poczucie, że mam to, czego nie mają żyjący poza nim. Chodzi tu o dostęp do wszelkich dóbr, funkcji, usług, ofert kulturalnych, rekreacyjnych, handlowych i wielu innych na wyciągnięcie ręki. Czasami nawet sama świadomość dostępności wystarcza, żeby mieć poczucie, że jest się częścią miasta.

RJ: Zdarzyło się Panu żyć na przedmieściach?

JK: Tak, mieszkając przez rok na peryferiach Filadelfii w czasie studiów. Tam też doświadczyłem, że przedmieścia nie są dla mnie miejscem do życia, pomimo pozornie wysokiego standardu, jaki mi zaoferowano. Miałem do dyspozycji wspaniały dom z funkcjonalnymi rozwiązaniami, duży ogród, basen, ciszę, spokój, sąsiadów na tyle daleko, że nawet nie musiałem ich widzieć, istny *American dream*, może nawet coś więcej. Przez cały ten czas walczyłem z sennością, bo nie wiedziałem, co mam ze sobą zrobić w otoczeniu drzew i wody. Nie otrzymywałem z otaczającej mnie przestrzeni bodźców, do których byłem przyzwyczajony przez całe moje życie. Było ciężko wyrwać się stamtąd, głównie z powodu tak rozleniwiającego kontekstu przestrzennego. Wówczas było to dla mnie na tyle mocne przeżycie, że postanowiłem już więcej nie wracać na przedmieścia.

Jako młody człowiek miałem możliwość mieszkania w różnych miastach świata. Po kilkuletnim pobycie w USA, na początku lat 90., znalazłem się w Berlinie, gdzie miałem okazję obserwować zmiany po zjednoczeniu. Miasto przeobrażało się niezwykle dynamicznie, szczególnie w dzielnicy Prenzlauerberg. Niesamowite było to, że mogłem widzieć, jak ze zrujnowanych budynków odradza się ta dzielnica miasta, stając się przy tym jedną z najmodniejszych części Berlina. Myślę, że istotne w tym procesie było to, że położona jest w ścisłym centrum miasta. Już wtedy przy wyborze miejsca zamieszkania ważne było dla mnie to, że miałem możliwość dojścia piechotą do pracy w ciągu 15 minut. Za wszelką cenę chciałem uniknąć konieczności przemieszczania się środkami komunikacji publicznej czy samochodem. Zawsze wydawało mi się to niepotrzebną, męczącą operacją. Większość moich znajomych w Berlinie nie posiadała samochodu, natomiast w przypadku potrzeby jego użycia korzystano z wypożyczalni, co było znacznie tańsze i wygodniejsze.

Odpowiednia lokalizacja miejsca zamieszkania stanowiła dla mnie istotną rolę dla komfortu funkcjonowania w mieście bez konieczności używania samochodu. Złudna fascynacja samochodem jako namiastką luksusu i komfortu powoli przemija, co możemy już obserwować w polskich miastach, a o czym dawno przekonali się nasi sąsiedzi z Północy i Zachodu. W tym kontekście jestem zwolennikiem twierdzeń profesora Jana Gehla z Danii, który wręcz z pewną wrogością traktuje samochód w mieście.

RJ: Mieszka Pan w Lublinie, a jednak realizuje Pan znaczną część projektów w Łodzi. Czemu akurat tutaj?

JK: Pierwszym budynkiem zrealizowanym przeze mnie jako inwestora była plomba na ulicy Zamenhofa 18, chociaż wcale tego nie planowałem. 15 lat temu miasto Łódź ogłosiło przetarg na kupno pustej działki pod tym adresem. Pierwotnie planowałem kupić grunt, by zrobić tylko projekt, a następnie znaleźć kupca na działkę wraz z opracowaną wcześniej koncepcją. Taki mechanizm inwestycyjny podpatrzyłem w Szwajcarii w biurze Atelier 5. Działalność tego biura polegała na wyszukiwaniu działek spełniających odpowiednie warunki i założenia dla inwestycji, następnie wykonaniu projektu, który był przedmiotem sprzedaży razem z terenem. Takie działanie pozwala utrzymać wysoki poziom architektoniczny, ponieważ w fazie opracowywania koncepcji nie ma miejsca na negocjacje związane ze zbytnim ograniczaniem kosztów inwestycji, co bywa częstym działaniem typowego dewelopera. Projekty są bardziej spójne, bo nieobciążone wymuszonym kompromisem, a co za tym idzie, przynoszą lepsze efekty, korzystne dla architektów, inwestorów, a także – co jest może najważniejsze – dla przyszłych mieszkańców. Tak też chciałem zrobić w Łodzi. Niestety pewne okoliczności zmusiły mnie do podjęcia ciężaru realizacji budynku samemu. Wiązało się to z tym, że łódzki rynek nie był przygotowany na przyjęcie tego typu inwestycji, to znaczy wysokiego standardu mieszkalnego w ścisłym centrum miasta. Średnie ceny mieszkań w sąsiednich budynkach były dużo niższe niż zakładane w Solarisie I, co stanowiło podstawę odrzucenia wszelkich propozycji współpracy z deweloperami. Mając teren i projekt, podjąłem decyzję o sprzedaży mieszkań. Oczywiście był to trudny proces, musiałem podejmować różne działania deweloperskie, ale też marketingowe, aby sprzedać mieszkania w trakcie ich powstawania.

Czynnikami zachęcającymi do inwestowania w tamtym czasie były ulgi dla mieszkańców. Jedna z nich, zwana ulgą na wynajem, wyglądała tak, że przedsiębiorcy decydujący się na zakup mieszkań z przeznaczeniem na wynajem przez okres co najmniej 10 lat mogli odliczyć wydatki od podatku, który w tamtym czasie wynosił maksymalnie 40%. W rzeczywistości oznaczało to zmniejszenie ryzyka takiej inwestycji o wysokość ulgi, co ułatwiło mi sprzedaż mieszkań o wyższym standardzie. Nabywcy chętnie kupowali u mnie mieszkania, bo zastosowałem odpowiednią strategię działania, uzyskując od nich kapitał potrzebny do realizacji inwestycji w trakcie budowy. Taki schemat działania sprawdził się przy okazji pierwszej inwestycji, dlatego uznałem, że warto w tym mieście realizować kolejne podobne obiekty w centrum, tym bardziej że inni inwestorzy nie podejmowali takich działań i w tym obszarze rynku nieruchomości w praktyce nie było konkurencji.

Poza tym miałem taką refleksję, że bardzo dobrze się tutaj odnajduję. W moim rodzinnym Lublinie zrealizowałem w centrum tylko jeden budynek. Niestety nie widzę tam potencjału, przynajmniej na razie, na kolejne tego typu przedsięwzięcia. Być może wynika to z braku dostępnych terenów w centrum miasta, a może z trochę innej mentalności tamtejszych mieszkańców i urzędników. W Warszawie również poszukuję możliwości realizacji budynków w centrum, ale do tej pory bez powodzenia, głównie z powodu braku odpowiednich terenów posiadających prawo własności czy horrendalnych cen gruntów, skutkujących bardzo wysoką ceną mieszkań w centrum. Poza tym liczba deweloperów i firm aktywnych w podobnym zakresie działania narzuca niezwykle szybkie tempo, które nie do

końca mi odpowiada. Gdzieś pośrodku znajduje się Łódź, która idealnie pasuje do takiej firmy jak moja.

RJ: Ulgi dla mieszkańców zapewne były głównym powodem podjęcia decyzji o kupnie mieszkania. Co jeszcze stanowiło zachętę?

JK: Nastawienie na wysoką jakość w ścisłym centrum miasta. Wtedy musiałem to ludziom tłumaczyć, mając pewną intuicję, dziś mogę przytoczyć liczby. Cena mieszkania w moim budynku wynosiła wówczas 2500 złotych za metr kwadratowy. Dla porównania w nowych osiedlach na obrzeżach Łodzi ceny wynosiły około 2000 złotych za metr kwadratowy. Różnice w cenach wynikały głównie z tego, że do wykończenia zastosowałem szlachetne, trwałe materiały, takie jak kamień i drewno, zamiast na przykład tynku. Dziś, po ponad dziesięciu latach, jakość architektoniczna Solarisa I nie zmalała. Oczywiście budynek jest lekko przykurzony, ale można go doprowadzić do stanu prawie idealnego, to znaczy takiego jak na początku jego istnienia. Patrząc z perspektywy ponad dziesięciu lat na nieruchomości na Zamenhofa, jest oczywiste, że dla nabywców mieszkań była to dobra inwestycja. Obecnie ceny tych mieszkań wahają się między 7500 złotych a 8000 złotych za metr kwadratowy. W mieszkaniach na wspomnianych wcześniej obrzeżach miasta oczywiście można również odczuć wzrost cen, ale nie sięga on wyżej niż 4000–4500 złotych za metr kwadratowy. To jest dobitny przykład, że mieszkania drożeją szybciej w centrum niż poza nim.

Ciekawy jest przykład typowego mieszkania na wynajem o powierzchni 60 metrów kwadratowych na ulicy

Zamenhofa 18. Oprócz trzykrotnego wzrostu ceny w okresie 10 lat wpływy z wynajmu równały się dwukrotnej cenie tego mieszkania. Oznacza to, że zainwestowane środki potrzebne do wybudowania mieszkania na wynajem zwróciły się pięciokrotnie. Z jednej strony cena nieruchomości wzrasta, z drugiej wynajem spłaca koszty poniesione na początku. To wydaje się nieprawdopodobne, ale tak właśnie się zadziało w perspektywie ponad 10 lat. Na tym przykładzie przekonuję nabywców, że warto inwestować w centrum miasta w budynki o wysokim standardzie, który jest możliwy do utrzymania przez długi czas.

RJ: Nie brakuje chętnych do wykupu czy najmu takich mieszkań?

JK: Zdecydowanie nie, pomimo dosyć wysokiej ceny. Zależało mi na jakości, ponieważ wiedziałem, że będę w stanie przekonać przyszłych lokatorów, że budynek za kilkanaście czy kilkadziesiąt lat będzie wciąż w dobrej kondycji. Rynek, w szerokim tego słowa znaczeniu, w sposób krótkowzroczny oferuje dziś przeciętną jakość, ponieważ nastawiony jest na szybki zysk. Takie budynki starzeją się szybciej, na dodatek w taki sposób, że nie jesteśmy w stanie ich odnowić bez dużych nakładów finansowych. Mając odpowiednią wiedzę i doświadczenie, można podejmować gorsze lub lepsze decyzje. Dla mnie priorytetem jest dążenie do tworzenia architektury wysokiej jakościowo i w ścisłym centrum. Często wyróżniałem się taką ofertą, uczestnicząc w targach mieszkaniowych i budowlanych w Łodzi. Co ciekawe, po roku 2000, kiedy pojawiłem się na rynku z makiętą Solarisa I, inni deweloperzy patrzyli na mnie ze zdziwieniem. To był czas ekonomicznego spowolnienia, a ja byłem właściwie

tym jedynym na rynku łódzkim, który nie miał problemu ze sprzedażą mieszkań.

RJ: Czy w każdym obiekcie zrealizowanym przez Studio 3 zastosowano ten sam model finansowania?

JK: Proces inwestowania w każdym obiekcie wybudowanym w Łodzi wyglądał tak samo. Ciężar inwestycji opierał się na wpłacających, którzy byli chętni do kupna mieszkania w ratach w trakcie jego budowy. Inaczej nic by nie powstało. Banki były gotowe udzielić kredytu wtedy, gdy już nie był potrzebny. Na początku inwestycji, kiedy potrzebne są środki do jej rozpoczęcia, banki z obawy przed niepowodzeniem inwestycji odmawiają kredytu. W moim przypadku było szczególnie trudno ze względu na to, że nie mogłem udowodnić zakładanej wartości za metr kwadratowy. Banki opierają się na analizie średnich cen mieszkań w danym rejonie. Moje znacznie przekraczały przeciętne ceny. Na początku było najtrudniej, bo nie mogliśmy się odnieść do jakiegoś konkretnego przykładu na rynku łódzkim. Później, przy kolejnych inwestycjach, było już trochę łatwiej. I tak przy realizacji budynku na ulicy Nawrot 19 udało nam się dostać kredyt inwestycyjny, bo mogliśmy się oprzeć na cenach w naszych wcześniejszych realizacjach. Można by rzec, że przy każdej realizacji podstawą działania było przede wszystkim zaufanie ludzi. To zaufanie udawało nam się zdobyć w dużej mierze dlatego, że jesteśmy architektami, a nie typowymi deweloperami.

Pierwsza realizacja na ulicy Zamenhofa była szczególna. Wtedy jeszcze działałem sam, jako przedsiębiorca zupełnie anonimowy, z zewnątrz. Po podpisaniu umów

z większością osób poczułem ogromną odpowiedzialność, bo oto na mnie spoczął obowiązek zrealizowania całego przedsięwzięcia. Przeraziłem się, że jakby coś się stało, jakieś zdarzenie losowe, to cała inwestycja mogłaby skończyć się porażką i utratą nakładów ze strony przyszłych mieszkańców. Wtedy stwierdziłem, że konieczne jest założenie spółki. Następne budynki realizowaliśmy w ramach spółki pod tą samą nazwą Studio 3, ale już w składzie trzyosobowym – z Hanną Klimczak i Victorem Archutowskim. Z Hanną miałem okazję już pracować przy okazji pierwszej łódzkiej inwestycji, co w naturalny sposób przerodziło się w bliższą współpracę. Victor z kolei był moim klientem, który nabył mieszkanie na Zamenhofa. Nie jest architektem, lecz osobą z dużym doświadczeniem biznesowym, zdobytym głównie w Anglii. Współpraca układała nam się dobrze, czego wyrazem były kolejne realizacje. W 2005 roku kupiliśmy działkę na ulicy Nawrot 21, potem 19, a pięć lat później na ulicy Tuwima 15.

RJ: Z jakimi problemami najczęściej spotyka się Pan lub inni inwestorzy chcący postawić nowy budynek na niezagospodarowanej działce w centrum miasta?

JK: Problem wydaje się dosyć banalny i zapewne dlatego jest tak powszechnie ignorowany. Chodzi o działki, które są odpowiednie dla nowej zabudowy, ale otaczają je ściany szczytowe z wybitymi oknami. Teoretycznie nie powinno być tego problemu, bo takie okno w świetle prawa jest wybite nielegalnie. Bierność ze strony nadzoru budowlanego przejawia się w taki sposób, że inwestor postawiony jest w sytuacji konieczności dogadania się z sąsiadem. W momencie sporu wynikającego z konfliktu interesów między

dwoma stronami pomóc mógłby jedynie ktoś niezależny, to znaczy urzędnik reprezentujący miasto.

Na ulicy Nawrot przy okazji inwestycji Solarisa II mieliśmy taki kłopot. Okazało się, że osoby, które dokonały przebić okien, dostały pozwolenia tymczasowe w latach 80. Takie pozwolenia nie mogą mieć żadnych racji prawnych, nie ma czegoś takiego jak tymczasowe pozwolenie. Z ich strony spotykaliśmy się z nieustannymi problemami, nawet próbami zatrzymania inwestycji, czego efektem było prawie sześcioletnie procesowanie się z jednym z nich. Żaden urząd nie mógł sobie poradzić z tak prostym tematem, choć nadzór budowlany powinien od razu nakazać zamurowanie takiego okna. Kuriozum stanowił fakt, że urzędnicy



Kamienica Solaris II i III na ulicy Nawrot, fot. - Rafal Józwiak.



Budynek Solarisa II odsunięty od ściany szczytowej sąsiada, fot. - Rafal Józwiak.

wydający pozwolenie na budowę oczekiwali zgody sąsiadów na zrealizowanie zabudowy, pomimo faktu, że w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu określono, że budynek ma być pierzejowy. Pozostawieni z problemem musieliśmy odsunąć się na półtora metra, tracąc cenne powierzchnie budynku. Taka sytuacja pokazuje pewną słabość instytucji stojących na straży prawa, co być może wynika z braku świadomości skali zjawiska. Dziś, nie chcąc spotkać się z podobnymi problemami, podczas szukania miejsca na inwestycję muszą odrzucić niemal 90% działek w centrum miasta.

RJ: To nie jedyny problem, z którym prędzej czy później muszą zmierzyć się władze miasta. Dotyczy to też kwestii ruchu publicznego i prywatnego, gdzie zarządzający są zobligowani do określenia priorytetu komunikacyjnego dla mieszkańców. Jak Pan ocenia planistykę w Łodzi w tym kontekście?

JK: Sytuacja w tym mieście nie jest klarowna. Z jednej strony komunikacja publiczna nie działa najsprawniej, z drugiej przepustowość pojazdów osobowych jest bardzo ograniczona. Na przykład ulica Tuwima przejęła znaczną część ruchu z alei Piłsudskiego, co powoduje, że tam raczej się stoi niż jedzie. Przyglądamy się temu z tłoczeniu, patrząc z okien naszego biura. Ale myślę, że należy spojrzeć na to w sposób pozytywny. Okoliczność ta wymusza na mieszkańcach szukania alternatywnych środków komunikacji.

Gdy wiele lat temu pracowałem nad konkursem na pewną szkołę w Poczdamie, doznałem zdziwienia, analizując wymagania projektowe. Organizatorzy tego konkursu celowo zmniejszyli liczbę miejsc parkingowych, wychodząc z założenia, że przyczyni się to do zmniejszenia generowania ruchu samochodowego. Ludzie świadomi braku miejsc parkingowych zmuszeni są do wybrania innego rozwiązania dostania się do szkoły. Ale takie działania wymagają odważnych i mądrych decyzji. Czy zarządzających Łodzią na to stać? Nie wiem, ale obserwując pewien porządek dziejów, rozwoju świadomości w różnych miejscach świata, zauważam, że wraz z osiągnięciem odpowiedniego etapu rozwoju cywilizacyjnego poprawia się też sytuacja w aspekcie komunikacji.

RJ: Miasto oprócz nierozwiązanej koncepcji komunikacyjnej boryka się jeszcze m.in. z problemem niezagospodarowanych kamienic, pustostanów popadających coraz mocniej w ruinę. Jak można rozwiązać ten problem?

JK: Łódź posiada – z tego, co słyszałem – ponad 50 tysięcy lokali, z których nie ma pożytku. Jeśli coś nie przynosi pożytku, to znaczy, że nie ma wartości. Miasto nie jest w stanie zarządzać takim zasobem, czego wyrazem są te ogromne liczby pustostanów. Taki stan rzeczy powinien wymusić na władzach wprowadzenie bezkompromisowego i odważnego rozwiązania, to znaczy pozbycia się tych lokali.

RJ: Ale to jest duże ryzyko. Znane są liczne przypadki, kiedy to inwestorzy kupujący nieruchomości nie spełniają obietnic zawartych w umowie z miastem. Wykazują bierność zapewne do momentu skoku ceny gruntu. Czy istnieje jakiegokolwiek zabezpieczenie przed taką praktyką?

JK: Teren na ulicy Tuwima 15, gdzie dziś stoi Solaris Park, został kupiony od miasta na niezbyt korzystnych dla niego warunkach przez pewną brytyjską firmę. Transakcji dokonano w momencie stosunkowo niskiej wartości terenu, po to, by następnie sprzedać go z zyskiem. Podobnie jest z wieloma gruntami w Łodzi, gdzie właścicielami są spekulanci. Prawnie nie są zobowiązani żadnym terminem budowy. Teren, który chcieliśmy kupić, był przedmiotem trzyletnich negocjacji, które tak naprawdę zakończyły się w momencie, gdy wartość działki była już całkiem duża,

to znaczy w 2009 roku. Oni dokładnie wiedzieli, kiedy ten moment nastąpi, bo mieli doświadczenie z wielu krajów, jak działają pewne mechanizmy rynkowe. W momencie sprzedania naszej spółce tej działki, podpisaliśmy umowę, która zobowiązywała nas do wybudowania obiektu mieszkalnego w określonym terminie. Skorzystaliśmy z konstrukcji prawnej zwanej odkupem, mówiącej o tym, że jeśli nie uda się nam postawić budynku, to wcześniejsi właściciele będą mogli odzyskać teren na warunkach obowiązujących przed sprzedażą.

Miasto również może korzystać z takiego rozwiązania prawnego. Na wielu spotkaniach konsultacyjnych z władzami miasta, na które byłem zapraszany, starałem się do tego przekonać. Miasto może na przykład sprzedąć kamienice lub niezabudowane działki za preferencyjną cenę w przetargu, ale pod warunkiem realizacji inwestycji w przeciągu na przykład pięciu lat. W przypadku niepowodzenia ma prawo odebrać własność za tę samą cenę. Prawo odkupu zapisane w księdze wieczystej wyklucza możliwość spekulacji, co od razu skutecznie odstrasza ewentualnych graczy nieruchomościami.

W kontekście powszechnego zastosowania takiego prawa upatruję pewien potencjał w strategii rozwoju miasta. Na pewno jest to trudne, ale uważam, że Łódź powinna się otworzyć na tego typu działanie. To miasto od początku istnienia takie było. Ludzie tu przyjeżdżali, aby budować swoje majątki, bo mieli na przykład zwolnienie z podatku przez 12 lat. Łódź była miastem interesu. Dziś, po upadku przemysłu tekstylnego, „zakorkowała się”. Ten stan rzeczy mógłby się zmienić, jeżeli na przykład można byłoby tu kupić tanio kamienicę lub grunt pod zabudowę.



JK-3 - budynek Solaris Park, fot. - Rafał Józwiak.

RJ: Widzi Pan szansę na przyciągnięcie inwestorów w związku z planowanymi ogromnymi funduszami na rewitalizację Śródmieścia?

JK: W 2015 roku mają być przekazane środki na rewitalizację istniejącej struktury nie tylko dla miasta, ale też dla prywatnych osób. Mam pewne obawy co do skuteczności działania na przykład wspólnot w zakresie skutecznego zarządzania i wydatkowania środków z takiego dofinansowania. Na pewno łatwiej jest działać dwóm, trzem czy nawet pięciu osobom, które mają wspólny cel. W większej grupie, jaką jest na przykład wspólnota, odpowiedzialność się rozmywa. Oczywiście nie ma reguły. Najważniejsza jest skuteczność podmiotu niebojącego się podejmować decyzje obarczone ryzykiem. Trzeba pamiętać, że pieniądze nie przyniosą oczekiwanych rezultatów bez skutecznego działania tych jednostek. Przez Łódź przetoczyła się

fala inwestorów hiszpańskich, irlandzkich, francuskich, którzy wykupili wiele nieruchomości, przy czym robili to przy okazji pojawienia się funduszy z zewnątrz. Dziś pozbywają się swoich majątków, bo nie udało im się nic z tym zrobić.

Nie chcę oceniać skuteczności łódzkich urzędników w porównaniu do innych miast, ale wydaje mi się, że tutaj nie jest ona zła. W mieście, z którego pochodzę, czyli w Lublinie, w takiej konfrontacji z urzędnikiem wszelkie nieścisłości prawne oddziałują na moją niekorzyść. W Łodzi zaś spotkałem się z taką postawą, że interpretacja prawna nie powinna obciążać przedsiębiorcy. Często idzie to w parze z bardzo merytorycznym podejściem, ścisłą współpracą i zrozumieniem. To bardzo dobrze rokuje, stawiając miasto w pozycji przyjaznej inwestorom.

RJ: Mógłby Pan opisać, jak przebiegała realizacja ostatniego budynku przez Studio 3?

JK: Po dostrzeżeniu tak atrakcyjnej działki na ulicy Tuwima 15 zabraliśmy się za szukanie jej właściciela. Udało nam się nawiązać kontakt z prawnikami, którzy reprezentowali wspomnianą już wcześniej angielską firmę deweloperską – prawnego właściciela terenu. Początkowo spotykaliśmy się z pewnym oporem wobec naszego pomysłu, słysząc, że działka nie jest na sprzedaż, że właściciel ma już koncepcję architektoniczną w tym miejscu. W momencie skomunikowania się bezpośrednio z firmą okazało się, że są bardzo otwarci na negocjacje, choć ten etap wydłużył się do prawie trzech lat. Z kilku możliwych opcji, partnerstwa do wybudowania czy sprzedaży całej

działki, wybraliśmy transakcję związaną, która gwarantowała, że otrzymają kilka mieszkań po postawieniu obiektu. To pokazuje, że nie chcieli pozbywać się całkowicie swojej własności, mając na uwadze istotną wartość terenu. Równoległe z prowadzonymi negocjacjami realizowaliśmy projekt koncepcyjny.

RJ: Z jakimi trudnościami spotkaliście się na tym etapie?

JK: Trudność stanowiło wymyślenie sposobu komunikacji dla tak wielkiego założenia przy zastosowaniu tylko jednego wejścia do budynku i systemu korytarzy połączonych z garażem. Zależało nam na zachowaniu jednorodności bryły, bo każda strona budynku miała inny charakter ekspozycji, a także kąt padania promieni słonecznych. Chodziło o to, żeby budynek „czytało się” jako jeden, a nie na przykład trzy. Dlatego dla każdej strony zastosowaliśmy te same szlachetne materiały, choć równie dobrze moglibyśmy to zrobić tylko od strony frontu. Tak zresztą robiliśmy w poprzednich obiektach, bo były w zabudowie pierzejowej. We wnętrzach użyliśmy jury, która dziś jest trochę zapomnianym marmurem, ale bardzo typowym dla budownictwa w Polsce w latach 30. Na zewnątrz zastosowaliśmy trawertyn, ponieważ jego natura i pewna surowość przywoływała skojarzenia z czymś długowiecznym, trwałym i klasycznym, jak Rzym, który zbudowany jest z tego materiału. Budynek ma ponad 100 mieszkań, trzypoziomowy garaż, basen, sale ćwiczeń, a także bezpośrednie wyjście do parku Sienkiewicza. W tym momencie prawie wszystkie mieszkania są wykupione.

RJ: Część projektowa dla architekta należy do przyjemniejszych. Do pełnego sukcesu, oprócz tych technicznych działań, potrzebny jest też skuteczny marketing. Jak ten aspekt wygląda w Państwa firmie?

JK: My jako firma Studio 3 wypracowaliśmy sobie pewien model działania. Nie możemy czegoś nie dopracować albo pominąć. Spoczywa na nas za duża odpowiedzialność, wyrażona zaufaniem klienta, a także poczuciem pewnej szczerości w działaniu. Nie jest dla nas priorytetem kreowanie wspaniałego wizerunku, nie interesuje nas wyłącznie zysk. Chcemy, aby nasze budynki były na swój sposób wyjątkowe i wartościowe, zarówno dla mieszkańców, jak i w perspektywie miasta.

Marketing w naszej firmie nigdy nie był najważniejszy. Oczywiście musimy w podstawowym stopniu przekazać treści związane z naszą działalnością, jednak sposób, w jaki one są opakowane, nie gra tu głównej roli. Wizerunek to jedno, natomiast konfrontacja z rzeczywistością to co innego. Przecież w ramach tworzenia takiego sztucznego wizerunku możemy sobie na przykład na modelu dorobić zieleń, dokleić radosne tłumy na wizualizacjach czy stworzyć taki opis, który nie dotknie aspektów niekorzystnych.

My jako architekci związani ze Studium 3 wiemy z własnego doświadczenia, gdzie by się nam dobrze mieszało, gdzie moglibyśmy realizować nasze miejskie potrzeby w sposób komfortowy, praktyczny i zdrowy. Dzięki temu, że sami doskonale czujemy te zasady, łatwiej jest nam nie tylko tworzyć taką architekturę, ale też sprzedać ją klientowi. Ja na przykład w każdym budynku, który

wybudowaliśmy, mam mieszkanie. Bynajmniej nie z powodów marketingowych, ale właśnie dlatego, że chcę tam mieszkać i jest to opłacalna inwestycja na wynajem.

RJ: Zbudował Pan w ramach Studia 3 już cztery Solarisy w Łodzi, każdy kolejny był większy i droższy. Jakie są Państwa kolejne plany realizacyjne w Łodzi?

JK: Zawsze po inwestycji mamy moment odpoczynku i jednocześnie refleksji „Co dalej?”. Każda inwestycja to ogromny wysiłek fizyczny i mentalny. Teraz, po skończeniu Solarisa IV, jesteśmy na etapie szukania najlepszego rozwiązania spośród kilku opcji. Nie chciałbym, żeby firma rozwijała się, powiększając swój zespół tylko po to, by robić więcej i szybciej. Ja się dobrze czuję, gdy realizuję jedno zadanie, potem kończę i robię następne. Chciałbym, żebyśmy rozwijali się, czerpiąc z kolejnych działań nowe doświadczenia, których przejawem będą coraz lepsze budynki, a nie ich wielkość czy liczba.

W poszukiwaniach kolejnej realizacji rozważamy bardzo poważnie, czy nie kupić istniejącej kamienicy, po to, by ją wyremontować. To byłby dla nas nowy temat, który wymagałby dużej pokory, objawiającej się w podporządkowaniu się architekturze. Jest to niezwykle pociągające – włączyć się w pewien klimat, historię i ludzi tworzących jakiś obiekt lata temu.

Teraz w centrum Łodzi jest dużo prywatnych nieruchomości, których ich właściciele nie zdołali wyremontować zgodnie z pierwotnym planem. Miasto ma też kilka interesujących ofert. Mam nadzieję, że decyzję podejmiemy jeszcze w 2014 roku.

Jerzy Korszeń

Lublinianin, architekt, współwłaściciel firmy Studio 3 Development, członek zarządu lubelskiego oddziału SARP, którego wcześniej był prezesem. Autor wielu realizacji, m.in. obiektów biurowych, handlowych, usługowych i mieszkalnych w Berlinie, Lublinie, Łodzi, Warszawie. Projektant i inwestor łódzkich Solarisów – budynków mieszkalnych położonych w ścisłym centrum Łodzi.

Wywiad z architektami Aleksandrą Zdziechowską i Piotrem Walerysiakiem

Rafał Józwiak: **Wcześniej Tamizo, teraz zw A, ale nie-
zmiennie Łódź. Czemu nie wolicie funkcjonować w in-
nym mieście?**

Aleksandra Zdziechowska: Czuję więź z miastem, tutaj się urodziłam, zdobyłam wykształcenie, tutaj mam rodzinę i przyjaciół. Poza tym moja aktywność zawodowa związana była od zawsze z tym miastem i nie wyobrażam sobie, żeby przenieść się gdzieś indziej. Z Łodzi jest wszędzie blisko. Oczywiście pod wieloma względami nie zawsze jest tu kolorowo. Z drugiej strony wydaje mi się, że nie ma takiego miejsca na ziemi, które jest idealne i pozbawione jakichkolwiek problemów. Poza tym żyjemy dziś w „globalnej wiosce” z niemal nieograniczonym dostępem do Internetu. Prędzej czy później nie będzie to miało znaczenia, czy jako architekt masz swoje biuro w Łodzi, Warszawie, Berlinie, Tokio czy Toronto.

Piotr Walerysiak: Dopóki architekt ma do zrealizowania mały projekt, jest w stanie „ogarnąć” go, niemal nie ruszając się z miejsca. Przy dużym temacie jest masa technicznych utrudnień. Między innymi są to uzgodnienia z branżystami i urzędnikami, nadzór nad budową, korygowanie bieżących błędów, ktoś jednak musi lokalnie czuć

nad inwestycją. W związku z tym architekt realizujący duże, skomplikowane przedsięwzięcia powinien być bezpośrednio na miejscu inwestycji. Tak też się dzieje u nas w biurze, czasami funkcjonujemy poza Łodzią.

RJ: Czy Łódź jako miasto może Was inspirować?

AZ: Miasto postrzegam na dwa sposoby. Z jednej strony myślę o mieście w kontekście pewnej fizycznej struktury, a z drugiej jako o ludziach. Oczywiście oba spojrzenia wzajemnie się przenikają. W Łodzi często mam do czynienia z niezwykle inspirującymi osobami, głównie mieszkańcami miasta. Ich lokalny patriotyzm, energia do działania, twórczość powodują, że pozornie żyje się tutaj lepiej. Poza to, bo niestety miasto nie jest w stanie z jednej strony zagospodarować tej niesamowitej energii, a z drugiej nie radzi sobie z wieloma podstawowymi problemami. Ich liczba czasami przytłacza te pozytywne aspekty związane z Łodzią. Panuje tutaj na przykład dosyć powszechnie bieda jako wynik trudnej sytuacji ekonomicznej i społecznej jej mieszkańców. Dosyć znaczna ich część zamieszkuje Śródmieście, co często bezpośrednio oddziałuje na stan przestrzeni, budynków, lokali.

W kontekście miasta jako struktury uważam, że stan, w jakim obecnie się znajduje, pozostawia wiele do życzenia. Często mam okazję wyjeżdżać do różnych polskich miast, głównie do Krakowa, Warszawy, Wrocławia, co pozwala mi spojrzeć w sposób porównawczy na stopień ład przestrzennego. W tamtych miastach widać planowanie, które konsekwentnie jest realizowane, ponieważ dba się o detal miejski, o małą architekturę, wygląd ulic, estetykę elewacji czy wszechobecną reklamę. Mając okazję robić

jeden projekt w Kielcach, zauważyłam, że są pewne różnice, przez które Łódź pozostaje nieco w tyle.

PW: W Kielcach jest bardzo silny odpowiednik architekta miasta – jest to dyrektor Wydziału Architektury i Urbanistyki. Posiada on bardzo duże możliwości decyzyjne, czuwając nad każdym realizowanym projektem w sposób kompetentny, trzymając się spójnej wizji. Inna rzecz, że Kielce są mniejsze, a co za tym idzie, zapewne łatwiej jest nimi zarządzać aniżeli Łodzią. Są też stolicą województwa, więc funduszy na utrzymanie miasta mogą dostawać proporcjonalnie więcej.

RJ: Z Waszego opisu rysuje się raczej negatywny obraz Łodzi jako struktury miejskiej. Czy mimo wszystko dostrzegacie pozytywne aspekty?

AZ: Łódź jest wyjątkowa. Możemy poszczycić się tym, że w ścisłym centrum w zabudowie śródmiejskiej mamy ogromne liczby unikatowych fabryk i pięknych pałaców oraz wyjątkowe wille i kamienice. Myślę, że wiele polskich miast może nam po prostu tego zazdrościć. Wyrazem tego są opinie przyjezdnych, na których Łódź zazwyczaj wywiera ogromne wrażenie. Miasto potrafiło zauroczyć ich do tego stopnia, że nie dostrzegali wielu zdewastowanych przestrzeni. To ciekawa obserwacja, bo są również tacy, którzy z powodu tego zaniedbania odbierają miasto negatywnie. Łódź budzi skrajne emocje, albo się podoba, albo nie, co uważam za pozytywne.

PW: Potencjał Łodzi jest niewykorzystywany, ponieważ miasto jest źle zarządzane. Nie chodzi tutaj wyłącznie o deficyt nakładów finansowych. W miejscu, w którym obecnie znajduje się nasze biuro, to znaczy na OFF Piotrkowskiej,

nie przeprowadzono żadnych poważnych operacji finansowych. W odpowiedni sposób udało się ożywić tę przestrzeń, jednocześnie nadając jej duże znaczenie w procesie odbudowy potencjału miasta.

W Śródmieściu znajduje się ogromna liczba instytucji zarządzających majątkami w postaci kamienic czy fabryk, które ulegają ciągłej degradacji. Wspólnoty mieszkaniowe czy prywatni właściciele zazwyczaj są obojętni na te procesy. Przeważnie wynika to z braku odpowiedniej polityki miejskiej, która powinna stymulować działanie obywateli, oferując im na przykład odpowiednie programy czy ulgi podatkowe. Problem ten nie jest najwyraźniej na tyle istotny wśród władz samorządowych. Dowodzi tego również fakt, że liczne majątki miejskie także popadają w ruinę. Przykładem jest fabryka Schmidera na ulicy Sienkiewicza 75/77, pozostająca w gminnym zarządzaniu. Budynek stoi dosłownie na granicy z działką, na której znajduje się fabryka Ramischa, to znaczy OFF Piotrkowska, co powinno w naturalny sposób zmotywować właścicieli do podjęcia odpowiedniej rewitalizacji. Otwarcie się na lokalny biznes działa, co pokazuje sąsiedni przykład, choć równie dobrze mogłaby tam być zrealizowana funkcja mieszkaniowa. Lokalizacja jest prawie idealna.

RJ: Łódź powstawała najpierw w umysłach wizjonerów, którzy musieli być przy tym niezłymi zarządcami. Oczywiście władze miejskie oferowały hojną pomoc, ale to było tylko dopełnienie działań tych ludzi. Czy uważacie, że takich jednostek dziś nam brakuje?

PW: Zdecydowanie tak, wróćmy do przykładu OFF Piotrkowskiej. Zarządca tego terenu ma określoną wizję, która

determinuje kierunek decyzji. Dla potencjalnych przedsiębiorców chcących wynajmować przestrzeń w budynku stwarza określone wymagania. Nie dopuszcza wszystkich, tylko skrupulatnie ich weryfikuje i selekcionuje. Na przykład taki projektant, twórca czy właściciel restauracji musi coś wnieść do tego miejsca. Nie ma możliwości, by pojawił się na OFF Piotrkowskiej przedsiębiorca, który jest nastawiony wyłącznie na zarabianie pieniędzy. Tutaj są inne priorytety.

AZ: Tylko że z tymi unikatowymi usługami dziś jest większy problem niż to było w XIX wieku. W czasach, gdy powstawała Łódź, potrzeby były dużo bardziej skonkretyzowane. Fabrykanci mieli swoje cele, za którymi stały dużo bardziej pragmatyczne potrzeby. Wówczas było to zaspokajanie potrzeb poprzez deficytowe produkty czy usługi. W dzisiejszej rzeczywistości jest takie nagromadzenie produkcji, handlu i usług, że znalezienie własnej niszy działalności jest niezwykle trudne. Ale ludzi chcących takie działania podjąć nie brakuje. Wsparcie przemysłów kreatywnych daje niezwykle szansę na rozwój małych przedsiębiorstw, które są motorem rozwoju miasta.

RJ: Czy poprzez budowę Nowego Centrum Łodzi mają szansę wyłonić się pozytywne zjawiska w kontekście odbudowy potencjału miasta, również w szerszej skali?

AZ: O ile ta ogromna inwestycja się powiedzie, to z całą pewnością miasto na tym skorzysta. Z dwóch powodów. Po pierwsze będzie to rewitalizacja dosyć zdegradowanej przestrzeni w samym centrum Łodzi, a po drugie w przestrzeni tej będą mogły pojawić się dodatkowe zjawiska miejskie. Oprócz funkcji kulturalnej i rekreacyjno-turystycznej ma

się tam również rozwijać biznes. Jeśli nie w najbliższej przyszłości, to na pewno w niedalekiej ma powstać kolej dużych prędkości, co spowoduje, że odległość między Łodzią a Warszawą zdecydowanie się skróci. Na pewno część przedsiębiorców dzięki temu zechce zainwestować w Łodzi, mając tu niższe koszty prowadzenia biura, to znaczy najmu i wynagrodzenia pracowników. A może nawet zdarzy się, że ktoś po prostu zechce uciec z pędzącej stolicy do nieco spokojniejszej, „ludzkiej” przestrzeni.

PW: Mówiąc o obszarze Nowego Centrum Łodzi, nie można zapominać o jej wschodniej części, bliżej ulicy Kopcińskiego. Tam planowana jest realizacja dużego zespołu nowej zabudowy mieszkaniowej. Mają tam zostać zapewnione w podstawowym zakresie potrzeby związane z funkcją mieszkaniową, przy zaniedbaniu innych istotnych funkcji miejskich. Taki charakter przestrzeni tworzy ryzyko powstania tzw. „sypialni miejskiej”, gdzie nie ma chociażby zakładów pracy. Takie planowanie dalekie od koncepcji zrównoważonego rozwoju stawia mieszkańca w sytuacji, w której będzie musiał realizować swoje potrzeby miejskie – takie jak praca, edukacja, rozrywka – poza tym obszarem. Powstaje ryzyko, że w samym centrum miasta wytworzy się gigantyczne osiedle mieszkaniowe.

Z kolei zachodnia część Nowego Centrum Łodzi, nastawiona na funkcję komercyjną, usługowo-handlową, rozwinięta pod warunkiem udziału kapitału zewnętrznego. Jedynie inwestorzy, urzeczywistniając swoje biznesplany, będą w stanie utrzymać przestrzeń wokół swoich przedsiębiorstw. Jeśli zaś miasto zamierza zrealizować swój plan bez ich udziału, to zapewnienie rentowności tym przestrzeniom będzie graniczyło z cudem. Już teraz słychać

gorące dyskusje wokół kwestii utrzymywania budynków EC1 Wschód i EC1 Zachód, w których dominuje funkcja kulturalno-turystyczna. Jest duże ryzyko, że obiekty te nie będą w stanie na siebie zarabiać. Mam nadzieję, że władze miasta nie zignorują tego problemu.

RJ: Oprócz realizowanego już Nowego Centrum Łodzi miasto ma otrzymać z Unii Europejskiej duże pieniądze na rewitalizację Śródmieścia. Czy jasne są dla Was zasady, w jaki sposób te środki mają być wydatkowane?

PW: Do publicznej wiadomości przedostają się dwa komunikaty. Jeden mówi o tym, że miasto ma otrzymać fundusz rewitalizacyjny, drugi określa, w jakim kierunku ma iść uzupełnianie zabudowy w oznaczonych na mapie ośmiu kwartałach Śródmieścia. W związku z tą okolicznością mieliśmy okazję zobaczyć kilka wizualizacji na tydzień przed pierwszą turą wyborów samorządowych. Według mnie jest jeszcze za wcześnie, żeby odnieść się do tego przedsięwzięcia. Musimy poczekać, aż powołany przez Panią Prezydent zespół stworzy odpowiednią strategię. Byłoby bardzo dobrze, gdyby była ona spójna z tworzonymi planami miejscowymi.

AZ: Miasto dostaje szansę i warto, żeby skorzystało z niej jak najlepiej. Zespół pod opieką architekta miasta Marka Janiaka nie może przy tym zapominać o swojej tożsamości. Dotychczas mieliśmy okazję poznać jego stanowisko w sprawie uzupełniania zabudowy, natomiast to, co tworzy ten unikatowy charakter Łodzi, to kamienice. Ich odnowa powinna stanowić najważniejszy punkt w działaniu rewitalizacyjnym. Część z nich jest pod opieką gminy, ale nie wszystkie. Czasami tymi nieruchomościami zarządza

gmina wspólnie z prywatnymi właścicielami, a czasami tylko ci drudzy. To przede wszystkim na tych budynkach powinno koncentrować się całe przedsięwzięcie. Stworzenie odpowiednich narzędzi zarządzania w tym sektorze powinno być priorytetem dla tego zespołu.

PW: Podoba mi się to, co zaproponował zespół biura architekta miasta na początku 2013 roku w ramach Strategii rozwoju przestrzennego Łodzi¹⁴. W dokumencie tym opisany został podział miasta na obszar wielkomiejski, współczesnego rozwoju strefy wielkomiejskiej i zewnętrznego, to znaczy osiedla i tereny przemysłowe i niezurbanizowane. Wraz z tym opisem stworzono kryteria rozwoju przestrzennego, których wyrazem jest m.in. to, że miasto powinno rozwijać się „do wewnątrz”. Jest to bodaj pierwsze takie działanie, które dotyka niezwykle istotnej kwestii planistyki miejskiej. Mam nadzieję, że w oparciu o ten dokument będzie realizowana cała polityka miasta, tak aby rozwój rejonów dookoła Śródmieścia ograniczać na rzecz jego ścisłego centrum.

RJ: **Przejawem takiego działania jest realizowany program „Miasto kamienic”. Czy w wystarczającym stopniu odpowiada on na problem rewitalizacji Śródmieścia?**

PW: Program wpisuje się pozytywnie w kontekst potrzeb miasta, ale w niewystarczającym stopniu. Na dłuższą metę nie rozwiąże on problemu remontu kamienic, które tego wymagają. W Łodzi jest ponad 10 tysięcy kamienic, z czego znaczna część wymaga natychmiastowej

¹⁴ Uchwała nr LV/1146/13 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 16 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii przestrzennego rozwoju Łodzi 2020+

interwencji. W ramach działającego prawie cztery lata programu wyremontowano ich przeszło 100. Taka liczba jest za mała, aby nastąpiło proste odtworzenie majątku. Oczywiście program ten jest potrzebny, ale należy znaleźć sposób na jego szybszą realizację.

AZ: Program „Miasto kamienic” na pewno nie rozwiąże problemów przestrzennych miasta, nawet gdyby realizowany był szybciej. Przestrzeń wokół zabudowy śródmiejskiej powinna być również objęta przekształceniami. Mam tu na myśli działania zmierzające do zwiększenia dostępności kwartałów. Z jednej strony należy tworzyć ścieżki pieszo-rowerowe wewnątrz podwórek, z drugiej strony zadbać o odpowiednią liczbę miejsc parkingowych, budując parkingi wielopoziomowe w tkance miejskiej. Zapewnienie tej dostępności nie tylko usprawni ruch lokalny, ale także ożywi napływ z ludzi zewnątrz.

PW: Uważam, że komfort funkcjonowania w mieście polega na tym, że mieszkając w centrum, jestem w stanie załatwić wszystkie swoje potrzeby w ciągu 15 minut, nie używając przy tym samochodu. On jedynie mógłby być używany w wyjątkowych sytuacjach. Idea miasta zrównoważonego wcielana w życie wiązałaby się z tym, że w śródmieściu powinno się stawiać na komunikację rowerową i miejską.

Bardzo pozytywnym aspektem jest to, że w dobrym kierunku rozwija się kolej regionalna. Na razie liczba połączeń wokół miasta nie jest zbyt duża, ale wkrótce ma się to zmienić. Dla przykładu planuje się skrócenie czasu przejazdu między Zgierzem a Widzewem do 15 minut. Dziś pokonanie tej trasy samochodem zajmuje około 40 minut, natomiast autobusem ponad półtorej godziny. Takich połączeń ma być więcej, dzięki czemu w pewnym stopniu uda się usprawnić

komunikację publiczną, zmniejszając tym samym ruch samochodowy.

RJ: Powstały woonerf na ulicy 6 Sierpnia wpisuje się w koncepcję uspokajania ruchu samochodowego w centrum miasta. Czy uważacie, że ten kierunek działania jest dobry dla miasta w kontekście rozwoju?

PW: Ulica 6 Sierpnia w tym fragmencie nie stanowi istotnej roli w całościowym systemie komunikacji. Nie ma ciągłości, bo jest przzerwana przez aleję Kościuszki, co nadaje jej funkcję drogi dojazdowej. Woonerf nie tylko jest dobry w wymiarze komunikacji, przyczyniając się do spowolnienia ruchu samochodowego w ścisłym centrum, jest również odpowiedni w kontekście ładu przestrzennego. Znajduje się on w strefie wielkomiejskiej i swoim kształtem wzmacnia ten prestiżowy charakter. Oby takich działań było jak najwięcej.

RJ: Ciągłe słyszymy o jakiejś zawałającej się bądź burzonej kamienicy w centrum miasta. Co jest główną przyczyną degradacji tej struktury architektonicznej w Łodzi?

PW: Wydaje mi się, że jest to spowodowane złym zarządzaniem przez dziesiątki lat. Teraz jest już trochę za późno na ratowanie niektórych kamienic, a wspomniany wcześniej program „Miasto kamienic” działa niewspółmiernie do potrzeb. Te zaniedbania mogą wynikać z tego, że skala problemu jest rzeczywiście ogromna i może dotyczyć tysięcy mieszkańców. Znaczna ich część nie utożsamia się z przestrzenią, w której żyje, jest obojętna na losy budynku i jego otoczenia. Często idzie to w parze

z niepłaceniem czynszów. Być może należy szukać sposobu, aby „przenieść” tych mieszkańców ze strefy wielkomiejskiej na obrzeża miasta.

Dla lepszego opisu tych problemów posłużę się przykładem, z którym spotkała się moja koleżanka. Chcąc przeprowadzić się do centrum miasta, wystartowała w przetargu ogłoszonym przez Urząd Miasta Łodzi na wynajem mieszkania na czas nieokreślony. Udało jej się wygrać ofertę i zamieszkała w kamienicy w Śródmieściu. Wydawałoby się, że zarówno lokalizacja, jak i standard mieszkania nadają wysoką rangę miejscu. Okazało się, że znaczna liczba jej sąsiadów należy do bardzo niskiej warstwy społecznej, a ich mieszkania w dużej części są zadłużone. Wraz z biernością, a czasami wręcz szkodliwością tych mieszkańców przestrzeń wspólna nieustannie ulega degradacji. Ona, płacąc regularnie czynsz, nie ma możliwości w pojedynkę przebić się z pewnymi działaniami, związanymi chociażby z utrzymaniem względnego ładu w otoczeniu własnego mieszkania. Taki przykład pewnie nie jest odosobniony w mieście, gdzie zderzają się przedstawiciele skrajnie różnego stosunku do przestrzeni wokół domu. Z jednej strony problem tkwi w pewnej beczynności i ubóstwie, a z drugiej w niewykorzystanych możliwościach świadomych obywateli.

RJ: W miastach na Zachodzie życie w centrum jest pewnym przywilejem, natomiast na obrzeżach zazwyczaj wiąże się z niższym standardem mieszkaniowym. W Łodzi można dostrzec odwrotny schemat. Dlaczego tak się dzieje?

AZ: Ludzie dziś uciekają z centrum miasta, ponieważ uważają, że na jego obrzeżach mają względnie lepsze

warunki życia. Tylko że to życie może być pozorną ucieczką od pędzącego dziś świata, gonitwy za karierą i pieniędzmi. Może być też wymuszone głęboko zakorzenionymi stereotypami, że w śródmieściu jest niebezpiecznie, brakuje miejsc do rekreacji, że jest za mało zieleni. Wydaje im się, że w takim osiedlu mieszkaniowym bądź wokół domu znajdują to, czego im brakuje w śródmieściu. To ciekawe, że na Zachodzie jest zupełnie odwrotnie. Na przykład w miastach we Francji statystycznie więcej patologii i ubóstwa można znaleźć w blokowiskach na obrzeżach miast. Ludzie uciekają więc do centrum w poszukiwaniu bezpieczeństwa. U nas tendencje są zdecydowanie odwrotne.

Poczucie wartości architektonicznej Łodzi wśród jej mieszkańców jest przyćmione z powodu niskiej jakości ładu przestrzennego w szerszym kontekście miasta. Zaniedbania, które doprowadziły miasto do tego stanu, nie wzmacniają wśród ludzi poczucia więzi i przynależności do pewnej wspólnoty, jaką powinno wytwarzać miasto. Jeżeli mieszkańcy nie utożsamiają się z miastem, przestrzeń wokół nich staje się im obojętna. Wraz z takim stosunkiem ci ludzie nie wnoszą nic wartościowego do przestrzeni publicznej. Wydaje mi się, że musi nastąpić pewna społeczna zmiana mentalności. Aby ją wzmocnić, trzeba z jednej strony pokazywać dobre przykłady, jak taka przestrzeń może wyglądać, z drugiej potrzebna jest odpowiednia edukacja i działanie na polu samorządowym.

RJ: Czy przedstawiciele władzy samorządowej Łodzi liczą się z głosem środowiska architektonicznego?

AZ: Czy dla ludzi władzy liczy się ten głos, trudno mi ocenić. Na pewno warto by się w ogóle zastanowić nad

tym, na ile ten zawód liczy się wśród społeczeństwa. Mamy dosyć dobitny przykład, jak traktowany może być dorobek architektów przy okazji różnych prezentacji w mediach. Oglądając fotografię w gazecie jakiegoś nowo powstałego budynku, możemy się tylko dowiedzieć, ile dana inwestycja będzie kosztowała lub kto jest autorem zdjęcia. Pod fotografią widnieje tylko nazwisko fotografa, a nie autora budynku realizującego projekt, czasami przez kilka lat. Ten przykład pokazuje pewną ignorancję w stosunku do naszego zawodu.

PW: Gdy obserwuję media lokalne, mam wrażenie, że w ogóle architekci są pomijani w dyskusji o mieście i jego rozwoju. Jeśli byłaby taka potrzeba społeczna, to z pewnością władze miasta również by o to zadbały. Myślę, że problem dotyczy raczej kraju niż tylko naszego regionu. Być może mamy do czynienia z procesem postępującej degradacji zawodu. Dziś zostać architektem jest o wiele łatwiej niż 10, 15 czy 20 lat temu. Uczelnie w kraju kończą setki studentów rocznie, chociaż na rynku pracy wcale nie ma takiego zapotrzebowania. W tym sensie tytuł magistra uległ znacznej dewaluacji.

Poza tym uczelnie pobierają za każdego studenta pieniądze z ministerstwa. Z tego powodu ich polityka wygląda tak, że trzeba się bardzo postarać, żeby zostać skreślonym z listy studentów. Praktycznie taka sama liczba osób zaczyna i kończy edukację z tytułem magistra, co świadczy o tym, że prestiż i pewna elitarność studiów już nie istnieje. Oboje zauważamy rodzaj pewnego następstwa tej sytuacji. Bardzo obniżył się poziom projektów wśród studentów i absolwentów architektury, nie tylko na łódzkich uczelniach.

AZ: Jednak główną przyczynę upatruję w tym, że w naszym kraju zawód architekta nie jest uważany jako zawód

zaufania publicznego. My, architekci, po części jesteśmy temu winni. Jako środowisko nie spotykamy się tak jak kiedyś na dyskusjach o architekturze, czyli o tym, co i jak się buduje. Brakuje krytyki, która przecież stymuluje poprawę jakości. Organizacje pełniące dziś rolę takich platform nie działają, jak powinny. Wynika to z tego, że zmalała wśród nas aktywność społeczna. Ten zawód „wyciska” z nas bardzo dużo energii, co idzie w parze z nieustannie przyspieszającym tempem życia. Może poziom materialny wzrósł, ale kosztem większego poświęcenia.

Młodych architektów dotyka to tym bardziej, że często chcą wystartować ze swoją działalnością i skoczyć na głęboką wodę. To zabiera tak znaczną część czasu, że trudno o dodatkową aktywność społeczną w tym zakresie. Głównie z tego powodu młodzi architekci nie są silną grupą społeczną. Bardziej martwią się o zamknięcie zleceń niż o moderowanie dyskusji o architekturze, urbanistyce, rozwoju miasta i tak dalej. Mam nadzieję, że przyjdzie taki czas, kiedy ten deficyt społecznej postawy zmusi nas do większego zaangażowania. Może potrzebny będzie też dobry lider, może powinna nastąpić wymiana pokoleniowa? Czas pokaże.

Piotr Walerysiak

Architekt, absolwent Politechniki Łódzkiej z wieloletnim doświadczeniem zdobytym w łódzkich pracowniach, współzałożyciel (wraz z Aleksandrą Zdziechowską) powstałego w 2013 roku biura architektonicznego biura zw A / Zdziechowska Walerysiak Architekci. Współautor wielu projektów użyteczności publicznej,

m.in. realizowanego właśnie systemu wiat przystankowych w Kielcach. Członek łódzkiej Izby Architektów oraz SARP.

Aleksandra Zdziechowska

Łodzianka, architekt, absolwentka Politechniki Łódzkiej. Współzałożycielka uznanej pracowni architektonicznej Tamizo Architects Group, do której w 2007 roku dołączyli Piotr Walerysiak i Wojciech Jaksa. Współautorka budynków użyteczności publicznej, jak i mieszkaniowej, laureatka wielu konkursów architektonicznych. Od 2013 roku współwłaścicielka biura zw A / Zdziechowska Walerysiak Architekci, członkini zarządu SARP.

Rafał Józwiak

Łodzianin, student architektury, społecznik, pasjonat miasta i zjawisk w nim występujących, założyciel i wieloletni prezes Koła Naukowego KAŹT Studentów Architektury i Urbanistyki PŁ. Współautor wielu projektów realizowanych w przestrzeni miasta, m.in.: 65-lecia Politechniki Łódzkiej w Manufakturze, 30-lecia Odświeżenia Pomnika Kamienicy na Piotrkowskiej 58, Pawilonu Parametrycznego P³. Współpracuje z instytucjami takimi jak SARP, Fundacja Ulicy Piotrkowskiej, Łódź Art Center, Fabrykancka.

Spotkania

Nagrania dźwiękowe
z poniższych spotkań
można odsłuchać
klikając w ikonę
głośnika oraz na stronie

muzeum-lodz.pl

Kiedy miasta stają się historyczne?

Spotkanie w dniu 5.10.2014 r.

Prowadzenie: dr inż. arch. Lukasz Pancewicz

Gość: dr Jacek Friedrich



kliknij, żeby odsłuchać →

WPROWADZENIE DO DYSKUSJI

Dr Lukasz Pancewicz: Rozpoczynamy cykl spotkań „W poszukiwaniu zaginionego kwartału”. Jego idea polega na tym, by spojrzeć na aspekty historii miasta Łodzi w sposób refleksyjny, czyli zobaczyć pewne procesy, które miały miejsce, a także porozmawiać o tym, jak miasto żyje dzisiaj i jak będzie kształtować się w przyszłości.

Cykl otwiera spotkanie z doktorem Jackiem Friedrichem, który opowie o idei ochrony dziedzictwa – nie tylko historycznego, ale i współczesnego.

Pretekstem do rozpoczęcia tego spotkania była koncepcja osiedla staromiejskiego – osiedla, które jest zbudowane na średniowiecznym układzie i ten układ zachowało, ale jego cała struktura jest już absolutnie nowa, zbudowana po wojnie. Sami autorzy tego osiedla przyznali, że inspiracją była

architektura z czasów Księstwa Warszawskiego, czyli element kulturowo nie do końca pochodzący z Łodzi, bardzo różny od tego, co można zobaczyć, spacerując Piotrkowską od strony południowej, czyli XIX-wiecznego miasta przemysłowego.

Dyskusja o dziedzictwie toczy się cały czas, jest dosyć żywa, na pewno śledzą państwo debaty miejskie. Dziedzictwo Łodzi jest często kojarzone z XIX wiekiem. Natomiast na temat tego, co działo się w okresie międzywojennym i powojennym, debatuje się sporadycznie.

Przygotowując się do dzisiejszego spotkania, czytałem wypowiedź doktora Friedricha z 2005 roku, kiedy organizował wystawę o architekturze modernistycznej i współczesnej w Gdańsku pt. „Niechciane dziedzictwo”. Wystawę wówczas pionierską. Temat został odkryty jeszcze przed publikacją „Źle urodzonych” [Filip Springer, *Źle urodzone. Reportaże o architekturze PRL-u*, 2012], jeszcze zanim stało się to modne. Osobą, która w 2011 roku zainicjowała taką dyskusję w Łodzi, była Aleksandra Sumorok. Napisała tekst bardzo przypominający wypowiedź z tego czasu – o tym, że decydenci, osoby, które wypowiadały się na temat dziedzictwa miasta, traktowały architekturę modernistyczną jako tło dla architektury historycznej. Bardzo często była ona zestawiana w takim kontraście, a jeśli cokolwiek powstawało w otoczeniu architektury historycznej, to starało się w jakiś sposób do niej nawiązywać, jako pastisz lub kopia.

Chciałbym poprosić doktora Friedricha o komentarz i naświetlenie tego tematu. Pretekstem jest pytanie: czy miasto jest historyczne? Kiedy miasto staje się historyczne?

Dr Jacek Friedrich: Dziękuję serdecznie za wprowadzenie, które dość dobrze oddaje to, o czym chciałbym dzisiaj mówić z państwem.

Ale najpierw bliżej się przedstawię. Jestem historykiem sztuki, jednak zajmuję się głównie historią projektowania, zarówno architektury, jak i designu. Studiowałem na Uniwersytecie Jagiellońskim, a od 1990 roku pracuję na Uniwersytecie Gdańskim w Instytucie Historii Sztuki, od początku istnienia tej placówki. Od tego czasu staram się tymi rzeczami zajmować, z lepszym czy gorszym skutkiem. Nie unikam też społecznego angażowania się, od lat jestem znany w Gdańsku jako miłośnik falowców – to te potwornie długie, ogromne bloki z lat 60., 70. Wychowałem się w jednym z nich, więc jest w tym element biograficzny. Od roku jestem dyrektorem Muzeum Miasta Gdyni.

Zajmuję się też rzeczą, która szczególnie mnie interesuje, a która jest bardzo ciekawa w Łodzi i ktoś powinien o tym napisać książkę. Mianowicie: jak oddziałuje na nas kultura wizualna? Zarówno architektura, jak i wszystko to, co widzialne, niekoniecznie dzieła sztuki w wysokim sensie, ale także wytwory zupełnie niepozorne: afisze, fotografie, retusze fotograficzne, znaczki pocztowe. Jak to jest powiązane ze zmieniającymi się ideami i ideologiami? Jak zmieniające się czasy, klimat polityczny temu wszystkiemu służą i jak to jest współkształtowane przez obrazy? Przykładowo Niemcy wymazywali polskie orły z fotografii ukazujących gdańskie zabytki, a potem odwrotnie – Polacy wymazywali po wojnie niemieckie napisy. To jest ta wizualna, widzialna rzeczywistość, która nas otacza. To bardzo ciekawe, jak my, nieświadomie na ogół, wchłaniamy to. Jak

ta rzeczywistość nas kształtuje. To są te kwestie, które zajmują mnie zawodowo jako historyka sztuki i architektury.

CO ŁĄCZY GDYNIĘ I ŁÓDŹ?

Gdynia i Łódź mają wiele wspólnego. Są to miasta bardzo ciekawe, fascynujące, ale pozbawione warstwy, która jest najczęściej kojarzona z historią – średniowiecznej, renesansowej, barokowej. Są nowoczesne. Łódź powstała wcześniej, bo w XIX wieku i był to czas, gdy w Europie nowoczesność eksplodowała po rewolucji przemysłowej. Gdynia nieco później. To są dwa ciekawe przypadki, które warto ze sobą zestawić. W obu miastach architektura z jednej strony była, przynajmniej do niedawna, niedoceniana jako element dziedzictwa – właśnie dlatego, że nie była gotycka albo renesansowa. Ale z drugiej strony, moim zdaniem, i Łódź, i Gdynia mają ogromną szansę, by ta architektura stała się takim bardzo ładnym tożsamościowym elementem wykraczającym daleko poza profesjonalne rozumienie ochrony dziedzictwa, zasady, tym czymś, co w tkankę życia społecznego może wchodzić.

Chcę na samym początku powiedzieć: bardzo przepraszam, że nie znam zbyt dobrze powojennej architektury Łodzi. To trochę wynika z tego, że nie jest ona opracowana. Poznańską znam w miarę dobrze, Kraków ma opracowania, Gdańsk i trójmiejską znam siłą rzeczy, zajmuję się nią od lat. Warszawa ma opracowania architektury, zwłaszcza powojennej. W Łodzi jest wiele do zrobienia. Proszę więc nie być rozczarowanym czy zawiedzionym, gdy padną konkretne pytania o konkretne budynki, a ja nie będę wiedział,

o co chodzi. Natomiast mam pewne wyobrażenia o tym, jak ten proces wygląda w kraju, jak tego typu problemy rozwiązuje się w innych krajach, szczególnie w Niemczech, zwłaszcza że tym problemem musiano się zająć po upadku NRD. Jestem otwarty na dyskusyjną formułę, ale proszę o wyrozumiałość, jeżeli niewystarczająco dobrze znam łódzkie realia.

Dr Łukasz Pancewicz: Ja tylko dopowiem, że powstają opracowania o łódzkiej architekturze powojennej i współczesnej. Joanna Olenderk opublikowała bardzo dobre prace, pojawiają się także opracowania dotyczące architektury międzywojennej.

Zacznijmy rozmowę od tego, że Gdynia i Łódź są miastami młodymi. Łódź eksplodowała w okresie rewolucji przemysłowej, w pewnym momencie bardzo mocno ukształtowała się jej wielkość i struktura. Ten drugi skok modernizacyjny, oprócz budowy powojennej, której ślady widać m.in. na terenie Bałut i Starego Miasta, to także realizacja wielu budynków użyteczności publicznej, na przykład obecnej siedziby TVP czy Teatru Wielkiego. Łódź jest miastem młodym, uznanie architektury XIX wieku, a później powojennej, nie było takie oczywiste. Dopiero w pewnym momencie zaczęło to być elementem dyskusji o historii miasta. Proszę nam przybliżyć, jak kształtowała się ta historia.

Dr Jacek Friedrich: Porównanie Gdyni i Łodzi warto poczynić, bo są to miasta, które nie mają tej oczywistej historii, tego, co ludziom na ogół spontanicznie kojarzy z historią. W architekturze tym, co przyciąga do miast ludzi, turystów, jest architektura dawna: średniowieczne kościoły, pałace, Wilanów, warszawska Starówka, Wawel – to są

takie oczywiste zabytki i to one ściągały wycieczki szkolne. Jeśli do Trójmiasta przyjeżdża wycieczka z Łodzi, to nie ogląda Gdyni, tylko Gdańsk: Główne Miasto, Neptuna, Żurawia itd. To jest naturalny odruch.

ZABYTKI I NACJONALIZM

Pozwolę sobie na taką dość teoretyczną część wstępną, ale jestem w końcu historykiem, więc proszę mi to wybaczyć. Myślenie historyczne w takim nowoczesnym sensie zrodziło się w XIX wieku. To jest ten moment gdy – paradoksalnie – z jednej strony kształtuje się nowoczesność, a z drugiej stosunek do historii. Te dwie rzeczy bardzo silnie się ze sobą przeplatają. Niech państwo spojrzą na fenomen typowo nowoczesny, jakim jest nacjonalizm, rodzenie się świadomości narodowej. On się tworzy w XIX wieku. Wcześniej są właściwie pierwociny, takie proto-narodowe wyobrażenia. Ale jeśli myślimy o wieku XIX, to pojawia się nacjonalizm – przy czym ja używam tego słowa bez jakiegoś negatywnego zabarwienia, jak to się na ogół robi dzisiaj. Nacjonalizm jako pewna idea narodu. Narodu jako wspólnoty organizującej życie społeczne. To jest idea XIX-wieczna. Na czym ona była budowana? Na historii. Na tym, że przypominało się wspinała przeszłość, zwycięskie bitwy, wielkich królów, odkrywców, artystów. Robili to wszyscy: Polacy, Niemcy, Hiszpanie, Włosi, Brytyjczycy może trochę mniej, bo oni mieli specyficzną historię. W zasadzie cała Europa budowała wtedy swoją tożsamość.

Ogromnie ważną częścią tej tożsamości były właśnie historyczne zabytki architektury. Popadające w ruinę stare pałace właśnie wtedy zaczęto odnawiać, królewskie siedziby kształtowano jakby na nowo. Wawel jest doskonałym przykładem. To, co my oglądamy jako Wawel, naszą królewską siedzibę, to jest w dość znacznej mierze kreacja nowoczesna, dosyć późna, z przełomu XIX i XX wieku. Tak jest właściwie ze wszystkim. Kreacją nowoczesną jest w dużej mierze katedra Notre-Dame w Paryżu, która wcale nie wyglądała we wszystkich szczegółach tak, jak ją znamy dzisiaj. Ogromna część zabytków, które podziwiamy jako budowle średniowieczne czy renesansowe, swoją ostateczną, taką kanoniczną wersję, uzyskały w wieku XIX ze względu na bardzo silnie podejmowane wówczas prace restauratorskie, konserwujące.

Wprowadzam te pojęcia, bo będą one ważne, gdy będziemy mówili o zachowaniu architektury XX wieku. To uświadomienie sobie, jakie są procedury postępowania, dotykania tej dawnej architektury. Konserwacja to dość zachowawcza procedura, w której to, co przetrwało, staramy się zgodnie z nazwą zakonserwować, żeby nie ulegało dalszemu rozkładowi. A restauracja – to, co czyniono w XIX w. na wielką skalę – to procedura o wiele dalej idąca. To odwzorowanie jakiejś mniej lub bardziej wyobrażonej, domniemanej, hipotetycznej dawnej świetności. I często w tym wszystkim posuwano się daleko, niekiedy mocno ingerując w kształt historyczny tych obiektów.

Dlaczego o tym mówię? To był moment, kiedy te rodzące się, krystalizujące, utwierdzające się w tym swoim jestestwie narody europejskie odkrywały właśnie historię własnej architektury. Pisano książki o tytułach: *Historia*

architektury francuskiej, Historia architektury polskiej, Historia architektury węgierskiej. Tworzono koncept narodowej architektury. Przedtem architektura była po prostu architekturą, formy były mniej więcej takie same w całej Europie, nie poszukiwano specjalnie jakiegoś narodowego wątku. Potem zaczęto go przesadnie podkreślać, co było niesamowicie ważne dla kształtowania się wyobraźni poszczególnych narodów. To wyjaśnia, dlaczego polska młodzież jeździ oglądać Wawel czy Tum pod Łęczycą, a raczej nie ogląda Łodzi, Gdyni czy Stalowej Woli. Bo to nie budzi takiej prądkowości, emocji związanych z tym, że jesteśmy wspaniałym, wielkim europejskim narodem, mamy 1000-letnią historię. Nie jak Amerykanie, którzy „w ogóle nie mają historii”. Proszę zauważyć, to jest bardzo częsty wątek, gdy mówi się o naszej europejskiej wyższości nad Amerykanami, wyższości, powiedziałbym, dwuznacznej. To jest jak kompleks starszego brata, którego młodszy brat przegonił, więc ten starszy musi się jakoś pocieszyć, mówiąc: „Amerykanie! Ich najstarsze zabytki mają 200 lat, a nasze mają po 1000, 2000!”. I przy okazji jeszcze się podczepiamy, my, Polacy czy Finowie, pod zabytki Grecji albo Italii i mamy poczucie, że jesteśmy lepsi. Wskazuję na ten fenomen, bo to nam bardzo dobrze pokazuje, że zabytki architektury i sztuki są niesamowicie ważne w procesach tożsamościowych. Mówimy: „Owszem, ci Amerykanie pod wieloma względami nas prześcignęli, ale nigdy nie będą mieli zabytków renesansowych, gotyckich i romańskich”, i w tym sensie czujemy się lepsi.

Jeśli to sobie uświadomimy, to w jakimś sensie tłumaczy to nam, dlaczego architektura XIX, a zwłaszcza XX wieku przez większość odbiorców w Polsce, w Europie, na świecie

jest intuicyjnie odbierana jako zabytkowa. Jest ona jakby częścią naszej rzeczywistości. Żyjemy w czasach, które tę architekturę ukształtowały, zwłaszcza tę XX-wieczną. Jeżeli patrzymy na ten klocek z 1928 roku, to on się niewiele różni od klocka z 2014 roku. Jasne, różni się, historyk architektury by wskazał, jak, ale w ogólnym odbiorze to jest mniej więcej ta sama architektura. Gdy spojrzymy na samochody z 1928 i z 2014 roku, zobaczymy, że są kompletnie inne. I o tym z 1928 roku powiemy: „Jaki to wspaniały, cenny zabytek”.

Zaś architekturę traktujemy podświadomie jako część naszej codzienności, bieżącego świata, który nas otacza, i nie mamy takiego naturalnego, spontanicznego odruchu, żeby to chronić. Jak coś jest oczywiście historyczne, to ten odruch się pojawia. A gdy coś jest nie do końca historyczne, takie właściwie dzisiejsze, to dlaczego to chronić? Budynek jak każdy inny. W tym sensie jest różnica między XIX i XX wiekiem i Łódź jest pod tym względem w sytuacji innej niż Gdynia. Bo jednak XIX wiek posługiwał się detalem, historyzującymi elementami dekoracyjnymi, porządkami architektonicznymi, i to łatwiej jest uznać za historyczne. Łatwiej odruchowo chcieć to chronić. Przerabiałem to przez długie lata w Gdańsku. Nie było problemu z namawianiem ludzi do tego, by chronić architekturę z XIX czy początku XX wieku. Balkon ozdobny, rzeźba na zwieńczeniu, szczyt dekorowany kamiennymi sowami – to budziło reakcję, że to jest stara architektura. I mógł to być budynek powiedzmy z 1916 roku, późny wilhelmiński neobarok. Ale już budynek z 1925 roku, siedem, osiem lat późniejszy, więc z tego samego czasu, ale o formach nowoczesnych, był właściwie skazany na zagładę, bo uznawano, że nie jest w ogóle zabytkowy.

Pokazuję ten mechanizm po to, żeby spróbować wyłowić różnicę między stosunkiem do wieku XIX i XX. Dzisiaj głównie będziemy mówić o architekturze XX-wiecznej, bo ta jest najbardziej niszczona. To jest problem, którym się zajmuję i który w mojej opinii jest najbardziej bolesny. Mało osób byłoby skłonnych do burzenia czy obkładania styropianem XIX-wiecznych gmachów. Protest czy odruch sprzeciwu społecznego byłby pewnie bardzo silny. Ale jak już patrzymy na ten budynek [dr Friedrich wskazuje na budynek widoczny przez okno, wybudowany w latach 60. XX wieku, plac Wolności 10 – przyp. red.], bardzo ciekawy zresztą, to myślę, że byłoby więcej chętnych, żeby powiedzieć: „Nowoczesne byle co, można to odmalować albo użyć styropianu”. Tak do niedawna się działo i dzieje się do dzisiaj w wielu miejscach Polsce. Tego typu budynki są dewastowane, bo nie odczuwane są jako zabytkowe, historyczne.

Nie wiem, jak jest w Łodzi teraz i jak było w ostatnich latach, więc to jest pytanie do państwa. Moje doświadczenia mówią, że gdybyśmy 10 lat temu w spotkali się Gdańsku i rozmawiali o takich rzeczach, większość publiczności by powiedziała, że to trzeba zburzyć i wybudować coś, co będzie bardziej pasowało do tego placu [odniesienie do wskazanego przed chwilą budynku – przyp. red.]. Plac ma historyczną zabudowę, więc to nie pasuje. To jest taki estetyczny argument, który nieraz podnoszono, i często niszczone budynki nowoczesne, tworząc jakieś koszmary. Przykładowo budynek Centromoru, który był nowoczesnym, nieszczerólnie pięknym, ale jakoś tam zaprojektowanym budynkiem z lat 60. na obrzeżach historycznego

Gdańska, i w imię dostosowania nowoczesnego budynku do otuliny zabytkowego miasta próbowano go w pokraczny sposób przemienić w jakiś taki hanzeatycki. Dodano schodkowy szczyt, cegła na fasadzie, która się przeplata z taflami szkła – takie puszczenie oka, że to jest niby nowoczesne, ale jakby historyczne, o wiele bardziej pasujące. Specjalnie omawiam szerzej ten *casus*, żeby państwu wskazać pewien mechanizm. Tak to było sprzedawane gdańszczanom: ohydny, modernistyczny, peerelowski budynek Centromoru nie pasuje do historycznego Gdańska, w związku z tym musimy go przerobić, by bardziej pasował. Tylko że drugim elementem, o którym nie mówiono, było to, że budynek podwyższono i ze trzy razy rozbudowano. O ile wcześniej był to mały, dość zgrabny klocek peerelowski, to z klocka stał się kłosem. Dodano mu jeszcze jedno gigantyczne skrzydło, które zaprzepaściło bardzo dobrze zaprojektowany wgląd w miasto historyczne. Ale oczywiście wygospodarowano dodatkową powierzchnię biurową, która mogła zarabiać. I to była taka tajna sprężyna, w gruncie rzeczy o to chodziło – był to skok na świetną parcelę w dobrym miejscu miasta. Udało się ten skandal, tę zbrodnię urbanistyczną sprzedać pod hasłem „Dostosowujemy architekturę PRL-u do wymogów estetycznych dawnego miasta”. I publiczność to kupiła. Teraz oczywiście wszyscy się tego wstydzą, bo to jest okropne i po kilkunastu latach nie można na to patrzeć. Ale wtedy to był taki sznyt. Moim zdaniem to ciekawy *casus* pokazujący mechanizmy pewnej manipulacji. I dobry przykład tego, że architekturę po 1989 roku przestano traktować serio.

ARCHITEKTURY NOWOCZESNEJ NIE TRAKTUJE SIĘ POWAŻNIE

Żeby zakończyć część wstępną, postawiłbym tezę: architektury nie traktuje się serio, a architektury nowoczesnej już w ogóle. Można obłożyć styropianem, zrobić malowanki. Przypuszczam, że w Łodzi na osiedlach też mają państwo cudowne przykłady bloków malowanych w wielobarwne zygzaki, choinki na całym bloku, samoloty, żyrafy na ścianie szczytowej, biodronkę przez osiem pięter... Podaję tutaj gdańskie przykłady, nic nie wymyślam, wszystko na osiedlu Zaspą. Moim ulubionym przykładem jest wielki, potężny peerelowski blok, który jest wymalowany w domki z ceramicznymi skośnymi dachami. To obrazuje, że nie traktujemy tej architektury serio i robimy sobie ogromną krzywdę. Nikomu by do głowy nie przyszło, by coś takiego zrobić nawet z XIX-wiecznym budynkiem, tym bardziej renesansowym czy gotyckim. Taką mocną tezę stawiam od razu na początku. A jak ta krzywda się realizuje w szczegółach – do tego wrócimy w dalszej części dyskusji.

Dr Łukasz Pancewicz: To, o czym pan wspominał, jest interesujące. Ostatnio pojawiła się książka Kuby Snopka [Jakub Snopek, *Bielajewo: zabytek przeszłości*, 2014] – kolejna odsłona dyskusji o dziedzictwie architektury współczesnej. Opisał on podmoskiewskie osiedle Bielajewo – wzięło się to z projektu rozpoczętego przez znanego światowego architekta Rema Koolhaasa, który sprowokował do podjęcia debaty o ochronie dziedzictwa, mówiąc, że dyskusja o architekturze współczesnej i jej historii toczy się w tle wielkiego wandalizmu [projekt „Belyayev Forever”, stworzony

pod kuratelą Rema Koolhaasa, 2011 r., Instytut Strelka w Moskwie]. O tym mówił przed chwilą doktor Friedrich.

Chciałbym wrócić do wątku budowania lokalnej tożsamości – to też było ważnym tłem dla dyskusji gdańskiej. Gdańsk w czasie II wojny światowej uległ znacznej zmianie, jeśli chodzi o strukturę ludnościową. Był miastem wielokulturowym i tę wielokulturowość utracił...

WOKÓŁ WIELOKULTUROWOŚCI

Dr Jacek Friedrich: Nie bójmy się tego słowa. Nie był miastem wielokulturowym, był miastem niemieckim. Wielokulturowość Gdańska jest mitem. Po 1989 roku wielokulturowość miała nam złagodzić tę gorzką prawdę, że było to miasto niemieckie. Ludności polskiej było tam parę procent, a jej większość w okresie międzywojennym stanowili urzędnicy pocztowi, portowi, kolejowi i ich rodziny oraz nauczyciele w polskich szkołach. Tej rdzennej ludności polskiej było 0,5%, to wszystko. Warto zdać sobie z tego sprawę. Podobnie w Wilnie – przed wojną było tam jeszcze mniej etnicznych Litwinów niż Polaków w Gdańsku, ledwie 0,3%. Tymczasem dzisiaj Wilno jest najbardziej litewskim z litewskich miast. Wracamy tu więc do punktu wyjścia.

Dr Łukasz Pancewicz: Wydaje mi się, że to jest łącznik w rozmowie o Gdańsku i Łodzi. Proszę zobaczyć, Łódź to miasto drapieżnego kapitalizmu, które właściwie rozbudowuje się bardzo gwałtownie, ale też jest miastem-konglomeratem, gdzie pojawiają się fabrykanci, zagraniczny kapitał, ludność napływowa, które sprawiły, że miasto w momencie powstania było takie utylitarne.

Dr Jacek Friedrich: I Łódź jest naprawdę miastem wielokulturowym, w przeciwieństwie do Gdańska. Peter Oliver Loew, znakomity niemiecki badacz historii Gdańska nowoczesnego, rozprawiając się kiedyś z mitem wielokulturowości, napisał okrutnie, ale prawdziwie, że w ciągu swoich ostatnich kilkuset lat historii, przynajmniej od rozbiorów, choć pewnie można sięgnąć do XV wieku, Gdańsk był tylko w jednym momencie wielokulturowy, a ściślej – dwukulturowy: gdy w 1945 roku było tam kilkadziesiąt tysięcy Niemców, bo jeszcze nie zdążyli uciec do Niemiec, a już kilkadziesiąt tysięcy Polaków przyjechało do miasta. To był jedyny moment, przez te 10, 12 miesięcy. A wielokulturowość Łodzi przepięknie widać choćby na cmentarzach. To coś, co mnie zawsze fascynowało, przy każdej wizycie w Łodzi zawsze starałem się te cmentarze oglądać. Są fascynującym zapisem właśnie tego, co można nazwać wielokulturowością, wieloetnicznością, wielojęzycznością, wieloreligijnością.

I w ten sposób wracamy do sedna naszego spotkania: cmentarze są wspinałym przykładem, doskonałym dowodem na to, jak architektura zapisuje historię oraz to, co wizualne. W Gdańsku nie ma niemieckich cmentarzy. W czasach gomulkowskich zostały zniesione, zlikwidowane i zrównane z ziemią. Nie ma tego śladu niemieckości. Zachowane są pojedyncze tablice z niemieckimi nazwiskami, rozrzucone gdzieś tam, jeżeli została pochowana jakaś rodzina, na cmentarzach gdańskich i sopockich, ale tylko wtedy, gdy była ciągłość, gdy ktoś nie wyjechał do Niemiec po wojnie. Całe wielkie połacie cmentarzy były niszczone, tym samym zacierano ten bardzo istotny ślad niemieckości miasta. Tego nie robili nawet Sowieci, ani

w Wilnie, ani we Lwowie. Moja rodzina nie jest z Pomorza, tylko właśnie ze Lwowa. Siostra ze wzruszeniem ostatnio odkryła w Internecie, że nasze groby rodzinne na Cmentarzu Łyczakowskim cały czas istnieją, nie zostały zniszczone. Nawet Sowieci tego nie zrobili, a myśmy to zrobili w Gdańsku z cmentarzami niemieckimi.

Głos z sali: Ale w Łodzi też się tak działo. W efekcie jest jeden łódzki ewangelicki Stary Cmentarz, natomiast był jeszcze cmentarz ewangelicki przy al. Politechniki, na którym teraz jest skwer i są wyprowadzane psy.

Dr Jacek Friedrich: Czyli zachodziły podobne procesy. Może nie tak radykalne, bo w Gdańsku nie ma właściwie żadnego zachowanego w całości niemieckiego cmentarza. Żydowskie przetrwały, tych nie niszczone. To pokazuje te procesy wymazywania, zacierania. Pewnie też nie chodziło o to, żeby po 1945 roku pokazywać wielokulturowość.

Głos z sali: Cmentarz ewangelicki też stopniowo niszczy się w porównaniu z tym, co było 30, 40 lat temu. W tej chwili jest coraz więcej grobów katolickich. Mało tego, niektórzy użytkownicy nawet nie zmieniają nagrobka, tylko szlifują stare nazwiska i wpisują nowe.

Dr Jacek Friedrich: W Gdańsku często odbywało się to w ten sposób, że odwracano płytę. Tył służył jako podkład pod nową inskrypcję, a ta stara, zarosnięta, jest do znalezienia po drugiej stronie. To nam obrazuje, jak bardzo silne są te bodźce wizualne: jak elementy, które wprowadza się w realną przestrzeń – budynki, grobowce, cmentarze, także zieleń – kształtują wyobrażenie o mieście i równocześnie o historii tego miasta. Wyobraźmy sobie, że w Gdańsku mamy kilka wielkich cmentarzy niemieckich – ewangelickich, ale i katolickich, z tysiącami niemieckich nazwisk.

Wówczas każdy młody człowiek, przechodząc, mógłby zobaczyć i pomyśleć: „Aha, to tu byli jacyś Niemcy”. Ja byłem wychowany w czasach, gdy o niemieckości Gdańska w ogóle się nie mówiło, nie myślało. Miałem jednego kolegę, który opowiadał, że jego babcia mówi po niemiecku. Ja nigdy nie słyszałem mówiących po niemiecku, ale to dawało do myślenia. To są rzeczy, które w latach 80. zaczęły się bardzo silnie odradzać. Rok 1989 to na pewno ważna cezura.

Chcę wrócić do tego kształtowania się tożsamości. Obserwowałem to w ramach tzw. obserwacji uczestniczącej, jak to nazywają socjologowie. Dokładnie w 1989 roku zrobiłem dyplom w Krakowie, wróciłem do Gdańska i zacząłem pracę na uniwersytecie, od początku śledząc, a w którymś momencie włączając się w debatę. I mogę powiedzieć, że na gdańskim przykładzie bardzo dobrze widać – nawet w skali ogólnopolskiej jest to wyjątkowy przykład – jak silnie kultura słowa mówionego i pisanego, kultura literacka wchodziła w dyskusję z kulturą artystyczną, wizualną czy architektoniczną, jak ją przekształcała i jak bardzo można było kształtować wyobrażenie – powiedziałbym: zaskakująco silnie. Gdańszczanie pod tym względem są przedziwną społecznością, oni uwielbiają rozmawiać o tożsamości swojego miasta, o architekturze. Biorąc pod uwagę, że tam prawie nikt nie ma dziadków i pradziadków, jest to zadziwiające. Kiedyś na jednej z konferencji poświęconych architekturze gdańskiej powiedziałem, że jeśli chodzi o dyskusję o architekturze i tym, co zrobić, by architektura w mieście była dobra, Gdańsk jest na pewno liderem światowym. Natomiast z tego właściwie nigdy nic nie wynikało. Nie wiem, czy w Łodzi jest podobnie. Ale tych debat jest mnóstwo. To ciekawy punkt obserwacyjny, pokazujący, jak te rzeczy

się zmieniają. W jaki sposób ludzie kształtowani są przez media, pisarzy, polityków, w Gdańsku mamy kilka takich postaci. Jedna jest znana w skali ogólnopolskiej – Donald Tusk, znany dziś głównie jako polityk, ale wtedy był też bardzo aktywnym działaczem lokalnym przywracającym pamięć o Gdańsku pruskim, sprzed II wojny światowej. Stefan Chwin czy Paweł Huelle, znani w skali ogólnopolskiej pisarze, byli bardzo silnie zaangażowani w przywracanie tego dawnego Gdańska – jeśli pamiętają państwo ich najgłośniejsze książki, *Weiser Dawidek* [Paweł Huelle, 1987] czy *Hanemann* [Stefan Chwin, 1995]. One są właśnie o tym: Polacy po 1945 roku wchodzi do jakichś obcych mieszkań – *Hanemann* pokazuje to najdoskonalej – zastają całe serwisy, serwety z monogramami innych ludzi, i muszą się jakoś z tym ponemieckim dziedzictwem zmierzyć. I znowu dotykamy tego, jak przedmioty odwzorowują przeszłość. Spotykamy się z tymi przedmiotami, małymi albo dużymi, jakimi są budynki, i one zaczynają nas jakoś mobilizować do namysłu nad tą historią, namysłu, który był wycierany przez długie dziesięciolecia PRL-u. Bardzo ważna rzecz, do której na pewno za chwilę wrócimy.

KREOWANIE MITÓW

Po tej traumie PRL-u, po wymazywaniu niemieckości, zaczęto kreować obraz Gdańska wspaniałego, przedhitlerowskiego i przedkomunistycznego. Jak napisał Huelle – Gdańsk był takim wspaniałym miejscem, zanim tej cudowności nie zniszczył totalitaryzm brunatny i czerwony. Bardzo fajna konstrukcja, ale nie do końca prawdziwa.

W XIX wieku Gdańsk wcale nie był wielokulturowy ani specjalnie przyjazny obcym. Był monokulturowym, garnizonowym, pruskim miastem, dość prowincjonalnym, na łeb na szyję spadającym, jeśli chodzi o rangę miast niemieckich. W wiek XIX wszedł jako piąte miasto niemieckie, a w XX jako 28. Proszę zdać sobie sprawę, jaka to była degrengolada.

Ale to nie ma żadnego znaczenia. Mity tworzą się w zupełnie inny sposób. Nawet nie mówię tego złośliwie. Jako historyk jestem zobowiązany do zwalczania mitów i do pokazywania ich fałszywości. Ale ogromnie bym je hołubił jako mieszkanięc Gdańska, Łodzi, Krakowa, Poznania. Bo mity są tym, co sprawia, że chce się o pewne rzeczy walczyć, troszczyć, że ludzie mają to poczucie wspólnoty, które sprawia, że nie są „ludnością” – odnosząc się do przywołanego rosyjskiego przykładu. W Rosji ludzie są „ludnością”, nie stanowią społeczności. Od stuleci są tak ćwiczeni, że jak pojawia się coś w rodzaju wspólnotowości, to władza dobrze pilnuje, by nigdy się ta wspólnota nie zawiązała. To jest w interesie władzy – od czasów mongolskich przez Iwana Groźnego po późniejsze epoki. Szczęśliwie u nas tak nie jest. Poczucie wspólnotowości mamy mniej lub bardziej zdestabilizowane, ale jednak ono istnieje, zwłaszcza gdy porównamy się z Rosją. Nawet na gruncie architektonicznym. Widziałem kiedyś w Internecie, jak w byłym Związku Sowieckim wygląda architektura osiedlowa. Proszę sobie wyobrazić takie bloki jak u nas, z lat 80. czy późnych 70.: wielkie, z surowej, prymitywnej wielkiej płyty, bez żadnych znamion jakiegokolwiek projektowania architektonicznego, ale jeszcze dwa razy większe, dwa razy wyższe, sześć razy gorzej wykonane.

I na tym wszystkim narośnięta taka pleśń indywidualnej przedsiębiorczości: dobudowywane wykusze z desek, nadbudowy, jakieś donżony średniowieczne, do których dolepiane są przedziwne konstrukcje, żeby jeszcze sobie powiększyć o cztery metry kwadratowe poza obręb muru. Niewiarygodne. Nie widziałem tego w Polsce, nigdzie. Tutaj jednak jakaś inspekcja budowlana by interweniowała. Tam – całkowita wolnoamerykanka.

Oczywiście można się pocieszyć, że zawsze może być gorzej. Ale to marna pociecha. By skończyć ten ogromnie ważny wątek tożsamościowy – wróć do Gdańska, Gdyni, i przejdę do Łodzi.

KREOWANIE TOŻSAMOŚCI

Myszę, że w Gdańsku po 1989 roku tożsamość zapisana w architekturze, w dawnych zdjęciach tej architektury, została bardzo silnie wykreowana. Bardzo pozytywnie przyczyniła się do zintegrowania świadomości Gdańszczan i bardzo negatywnie przyczyniła się do stanu zachowania architektury nowoczesnej. Uznano, że jest ona poza kanonem. Poza nawiasem gdańskości. Gdańsk realizuje się w tej wielkiej, dawnej, historycznej architekturze i w tej z XIX wieku. Architektura międzywojenna i powojenna nie wpisywała się w to, w związku z tym można było dowolnie ją niszczyć, przerabiać, burzyć, oklejać styropianem i robić wszystko, cokolwiek przyszło do głowy.

To pokazuje, że te kreacje tożsamościowe mogą być integrujące, ale mogą być także wykluczające. Jeśli są wąsko zakreślone, bywa, że oprócz tych pozytywnych skutków

przynoszą też skutki negatywne. W tym sensie Łódź i Gdynia mają trochę inną sytuację. Gdynia szczególnie – nie ma architektury starszej niż z lat 20. XX wieku. Najstarsze zabytki w Gdyni to powiedzmy 1923–1925 rok, nawet nie mają jeszcze 100 lat. Wobec tego zdecydowana większość tej architektury nosi formy nowoczesne, co miasto w tej chwili dosyć zręcznie wykorzystuje do budowania lokalnej tożsamości gdyńskiej. Tak jak przez pierwsze lata po 1989 roku miałem wrażenie, że istniał taki kompleks wobec Gdańska, „Bo on ma takie zabytki, a co my mamy? Jakies klocki, nic ciekawego...”, to w tej chwili, od kilku lat, widzimy taką bardzo świadomą, bardzo mocno prowadzoną przez miasto strategię brandingu. Gdynia jest miastem nowoczesnym, nowoczesność jest tym jej sznytem, na tym buduje markę. Kojarzą państwo ten międzywojenny konstrukt polityczny „Wolne Miasto Gdańsk”? Jest takie dowcipne powiedzonko, widziałem gdzieś napisane na murze: „Wolne Miasto Gdańsk, Szybkie Miasto Gdynia” [śmiech]. To w jakimś sensie pokazuje taki mechanizm: owszem, ten Gdańsk jest wspaniały i 1000-letni, ale my nie musimy mieć kompleksów, bo jesteśmy inni, jesteśmy szybcy, nowocześni, modernistyczni, prężni, i ta prężność jest naszym gdyńskim *spécialité de la maison*. Tak jak w międzywojniu Gdynia eksplodowała właściwie z niczego, tak teraz my wcielamy tego ducha przedsiębiorczości, kapitalizmu, nowoczesności, postępu, tempa, pędu, cywilizacji. Na tym się buduje tożsamość Gdyni. Proszę zobaczyć, jak w tych dwóch sąsiadujących miastach, w których bardzo często dochodzi do przenikania się publiczności, ta ludność się przemieszcza, a równocześnie tworzą się bardzo wyraźnie konstrukcje ideowe dotyczące tego, jakie te miasta

są. I one się w ogromnej mierze tworzą na gruncie architektury. Teraz zastanówmy się, jak na tym tle wyglądają możliwości Łodzi?

CZY DA SIĘ WALCZYĆ Z CHAOSEM?

Gdańsk jest koszmarnie chaotycznym miastem, ale Łódź jest jeszcze bardziej chaotyczna. Gdy jadę przez Gdańsk, czuję ból, widzę jakieś placki miasta, a pomiędzy nimi takie dziwne przestrzenie niczyje. Ale w Łodzi to jest wręcz istotą, zasadą, która rządzi tym miastem, macie fragmenty na europejskim poziomie, a za 200, dwieście metrów dalej, jest po prostu wioska. Tego w żadnym dużym polskim mieście nie ma. Oczywiście jest to coś, co może powodować konfuzję tożsamościową. „Cholera, czy to jest wielkie miasto, czy małe? Czy jest metropolitalna, czy prawie wiejska?”. To są pytania, na które powinno sobie i miasto, i mieszkańcy odpowiedzieć. Prezydent Wałęsa mówił, że „są plusem dodatnie i ujemne”. Ja bym powiedział odwrotnie – że mamy do czynienia z minusem dodatnim, który można przekuć w sukces. Tylko trzeba rzeczywiście spróbować to jakoś zagospodarować. Na przykład różnica skali w architekturze. Z punktu widzenia metropolitalnego myślenia jest to mankament. Porządna metropolia – przypomnijmy sobie, jak wygląda centrum Paryża, wcielenie wielkiego miasta dla Europejczyka, albo centrum Chicago: wcielenie wielkiego miasta dla Amerykanina. Różnice skali są tam niewielkie. Zabudowa jest zwarta, albo drapacze chmur, albo – jak w Paryżu – kamienice tej samej wysokości, budowane według normatywu haussmanowskiego. W Łodzi tego

nie ma. Są zwarte fragmenty zabudowy, a potem mamy te puste kawalki.

Moim zdaniem od strony architektoniczno-urbanistycznej są dwie możliwości i ciekawy jestem, jak państwo na to patrzą od strony społeczno-emocjonalnej, bo ja jako osoba spoza Łodzi tego nie czuję. Jedna możliwość to ta, którą miasto na pewno by podążyło, gdyby przeżywało okres wielkiej ekonomicznej *prosperity*, chociaż, jak wiemy, tak nie jest. Gdyby Łódź w tej chwili przeżywała *boom* podobny do tego XIX-wiecznego, można być pewnym, że w ciągu 10 lat wszystkie te małe domki – o ile nie są wpisane do rejestru zabytków – zostałyby zburzone, wszystkie puste place pomiędzy kamienicami, które teraz zieją grozą i takim anarchicznym urokiem, zostałyby zabudowane i Łódź zyskałaby taką zwartą, jednorodną w sensie urbanistycznym, choć różnorodną architektonicznie, tkankę miejską. To jest wariant, który niestety wydaje się na razie nierealny, o ile znam sytuację ekonomiczną i społeczną Łodzi.

Natomiast druga rzecz, która dziś jest bardziej realna, to znaczący bez boomeru, który przyciągnąłby tu inwestorów, to stworzenie tego minusa dodatniego: próba stworzenia takiej przestrzeni, w której nie będzie wrażenia tymczasowości, niewyobrażalnego chaosu, śmietniska między dobrymi kamienicami, przez co miasto wygląda jak porzucone w pół drogi. Stosunkowo niewielkimi nakładami można by było spróbować to uporządkować i jeśli mówimy o branding, sznycie, to można stworzyć takie niewielkie przestrzenie najbardziej elementarnie zagospodarowanej zieleni – to od razu wygląda inaczej. Powstaje melanz: architektura, zielen, architektura, zielen. Skwerek, ławka – to nie są gigantyczne koszty, w porównaniu z inwestycjami budowlanymi wręcz

znikome. I natychmiast coś się dzieje wokół tego. Oczywiście doskonale byłoby stworzyć jakiś ruch społeczny. Niech w tych skwerkach ludzie zaczynają się spotykać, niech powstanie jakaś knajpka, ścieżka łącząca te różne miejsca. To by tworzyło styl życia związany z tym nowym obliczem Łodzi. Taka droga ma jeszcze jedną zaletę: organizuje wyobraźnię mieszkańców, aktywizuje. Proponując to, władze miasta równocześnie wyzwalają coś, co się samo zaczyna nakręcać. Teraz pytanie do państwa: czy to jest możliwe? W Gdańsku ruchy są silne, a ludzie kompletnie niezwiązani profesjonalnie z architekturą, sztuką, historią angażują się właśnie w takie projekty promiejskie. Czy Łódź ma w sobie taki potencjał symboliczny?

To miasto ma inną strukturę, bardziej zasiedziałą, bo tutaj jest więcej ludzi z łódzkimi korzeniami sprzed wojny – to różni Łódź, jak i Gdynię, od Gdańska. W Gdyni o wiele łatwiej uruchomić aktywność w obronie nowoczesnej architektury, bo „tę kamienicę budował mój dziadek”. To coś zupełnie innego, niż „jakiś Niemiec zbudował”. Myślę, że w tym sensie jest to walor Łodzi. Ale z drugiej strony wiadomo, że Łódź ma ten proletariacki, postindustrialny charakter – on z kolei nie ułatwia takich integracyjnych procesów, bo temu najczęściej służy podłoże mieszczańskie i drobnomieszczańskie, z którego tak się wyśmiewano w PRL-u. Myślę, że taki drobnomieszczanin jest kimś, kto ma bardzo silne poczucie wartości: moja działka, moja ulica, moja kamienica, ona ma być czystutka, zadbana. Oczywiście tworzę bardzo schematyczne struktury i jest to ogromne uogólnienie jako punkt wyjścia do dyskusji. Ale proletariackie czy postproletariackie jest poczucie, że „to jest niczyje, wspólne, czyli niczyje”. Doskonale widać to w Rosji.

Niedawno byłem w Wilnie, które nie jest przecież Rosją, które jest, zdawałoby się, względnie cywilizowanym miastem, ale gdy zobaczyłem osiedla postsowieckie, to po prostu ręce mi opadły, czegoś takiego nie widziałem nigdzie w Polsce. Wchodzi się do klatki schodowej i ma się poczucie, że tam w zasadzie można zrobić wszystko, łącznie z tym, że można potraktować ją jako szalet publiczny. Jak zrobi się dziura w betonowej posadzce, to przez 15 lat nikt jej nie załata, „bo to jest wspólne, u siebie w domu to coś innego”. Wyjaśniła mi to kiedyś moja koleżanka z dawnego Leningradu, na początku lat 90. Wszedłem do niej do kamienicy i mówię: „Boże, Luba, przecież to jest jakiś koszmar, jak to wszystko wygląda?”. A ona mówi: „Wiesz, myśmy nawet próbowali parę razy coś uporządkować na tej klatce, ale to nie miało żadnego sensu”. U niej w domu było pięknie, stare meble pradziadka – wybitnego scenografa jeszcze z czasów caratu, projekty scenograficzne na ścianie – taka carska Rosja w bloku. A gdy się wychodziło, to slums w najgorszym sensie. Mówię o tym, tworząc takie drastyczne, radykalnie przeciwstawne modele. To oczywiste, że one są uogólnione. W Polsce aż tak radykalnie się one nie ujawniają. Tutaj oczekiwałbym wyjaśnienia, jak to według państwa wygląda w Łodzi, jakie są możliwe drogi społecznego zaangażowania w tę akcję uzdrowienia, ożywienia miasta. Także przestrzennego.

Głos z sali: Biorąc pod uwagę liczbę osób, które już po raz drugi wzięły w swoje ręce budżet obywatelski, uważam, że ten potencjał istnieje. W tym roku jeszcze więcej ludzi głosowało na to, co chcą w mieście zmienić. Były najróżniejsze projekty – ścieżki, porządkowanie parków,

skwerów, boisk, placów zabaw, czyli również elementów architektonicznych.

Dr Jacek Friedrich: Ja też śledzę budżet obywatelski w Trójmieście. I jedna rzecz jest dla mnie ważna: czy dużo było takich projektów, na które ludzie głosowali, choć nie dotyczyły bezpośrednio ich najbliższego otoczenia?

Głos z sali: Można było głosować na pięć projektów dzielnicowych i pięć ogólnolódzkich.

Dr Jacek Friedrich: Czyli to jest tak strukturalnie zrobione? No to bardzo mądrze. W Gdyni jest inaczej, ale pocieszające jest to, że dużo ludzi głosuje na projekty, które nie dają nic konkretnie w ich miejscu, są w innej części miasta. To taki wskaźnik solidarności ogólnomiejskiej. To jest bardzo duży potencjał.

Dr Łukasz Pancewicz: Warto dodać, że granice dzielnic w Łodzi są dosyć obszerne, więc nawet w ramach głosowania na projekt dzielnicowy nie jest tylko moje podwórko, ale naprawdę spory fragment miasta.

Dr Jacek Friedrich: I czy w przestrzeni miasta już zaczynają być widoczne skutki tych działań?

Głos z sali: Chociażby ulica 6 Sierpnia – wygląda bardzo sympatycznie, to taka forma spacerowa z ławeczkami, z drzewami, oczywiście z lokalami. Potencjał więc jest. Pojawił się też projekt, by coś podobnego zrobić z drugiej strony Piotrkowskiej, na ulicy Traugutta. Poza tym – mówił pan o wątku postproletariackim, tymczasem Łódź ma także korzenie silnie wiejskie. Oczywiście przekrój społeczny był zróżnicowany. W latach 50., 60. w tych nowych blokach ludzie się znali. Dbali również o ich otoczenie. To dziwne w porównaniu z tym, co działo się w latach 70. czy 80. Jeśli trzeba było – postawili ławkę, zasiali trawę, posadzili

drzewko. Sami. Tutaj na Bałutach takich podwórek jest sporo. I potem nagle to się radykalnie skończyło.

STRUKTURA SPOŁECZNA MODERNISTYCZNYCH OSIEDLI

Dr Jacek Friedrich: Struktura mieszkańców w blokach to bardzo ciekawy wątek. Te społeczne, socjologiczne uwarunkowania wpływają na to, jak ta architektura była i jest traktowana. Ja też mam swoje doświadczenia i przemyślenia w tym zakresie.

Głos z sali: W jednej klatce potrafili mieszkać prokurator, dziennikarz, lekarz i prządka. Oni wszyscy tworzyli społeczność, ich dzieci znały się i wspólnie bawiły się na podwórku.

Dr Łukasz Pancewicz: To jest rzecz, która sprawiała, że w całej Polsce przestrzenie blokowe nie pauperyzowały się tak mocno. W pewien sposób sprawiło to, że trudno porównać przestrzenie osiedli modernistycznych w Polsce z tymi na przykład we wschodnich Niemczech, które zupełnie „poleciały w dół”.

Dr Jacek Friedrich: Albo francuskie osiedla nowoczesne z lat 60., 70., tzw. blokowiska – w tej chwili mieszka w nich wyłącznie kolorowa ludność. Nawet w Jedności Marsylskiej – w symbolu modernistycznego bloku Le Corbusiera – która jest pramatką tego nieszczęścia, czy też szczęścia, zależy, jak na to patrzeć. Ten blok był budowany w latach 40. dla urzędników państwowych średniego szczebla, a w tej chwili w zasadzie są to mieszkańcy kolorowi, głównie z krajów Maghrebu, biorąc pod uwagę położenie Marsylii. To jest wątek ciekawy socjologicznie.

Mogę się też odwołać do swojego doświadczenia, bo przez część życia mieszkałem w bloku.

Gdy miałem cztery czy pięć lat, przeprowadziliśmy się z wielkiej sopockiej kamienicy do falowca. W tej kamienicy rzeczywiście mieszkaliśmy w przepięknym, ponemieckim mieszkaniu, tylko że było ono podzielone na cztery rodziny. Nasza, tj. babcia, ciotka, moi rodzice, ja i siostra bliźniaczka – urodziliśmy się w 1965 roku – zamieszkiwała półtora pokoju. W związku z tym dwupokojowe mieszkanie w bloku z bieżącą wodą, centralnym ogrzewaniem, bez konieczności wnoszenia wiader węgla na wysokie trzecie piętro. Coś się więc traściło, zwłaszcza z perspektywy dzisiejszych czasów, sopocka kamienica – wspaniała rzecz, ale zyskiwało się całą masę spraw, które dla ludzi były ogromnie ważne. I zaczynam sobie przypominać swoje dzieciństwo. Z tego falowca przenieśliśmy się potem do większego mieszkania w bloku na osiedlu Żabianka w Gdańsku – osiedlu ładnie zresztą zaprojektowanym.

Przemieszczenie społeczne to jest także moje doświadczenie. Rodzice pracowali na uniwersytecie, a sąsiadem w falowcu był stoczniowiec, portowiec. Z tymi rodzinami, z dziećmi, w ogóle się tego nie odczuwało, nie było gradacji, że ktoś jest bogaty, a ktoś biedny. Wszyscy byli mniej więcej biedni. To jest pewien walor socjalizmu, czego by nie mówić.

Głos z sali: W starych kamienicach na Widzewie było podobnie. Struktura mieszkańców była bardzo różna. Część z tzw. awansu, w części babcia nie umiała czytać, ale wnuki już były wykształcone. Ale wszyscy byli razem i ci ludzie naprawdę dbali o swoje otoczenie.

Dr Jacek Friedrich: Teraz przejdźmy do następnego, bardzo ważnego wątku dzisiejszego spotkania – tej

niesamowitej zmiany, która się dokonała w naszym myśleniu o osiedlu mieszkaniowym. Kiedyś mówiono „osiedle”, co jest bardzo miłym, pięknym słowem, a teraz mówi się o „blokowskich”. To samo zjawisko zostało nazwane inaczej i ta zmiana semantyczna doskonale odwzorowuje zmianę mentalną w stosunku do osiedla. Oczywiście nie chcę idealizować. Koncepcja osiedla mieszkaniowego, tego modernistycznego, już w samym załączku miała pewien bakcyl, który potem spowodował te wszystkie kłopoty. Ale jak się pojedzie na przykład na Koło – warszawskie osiedle wybudowane zaraz po II wojnie światowej, zaprojektowane przez Helenę i Szymona Syrkusów, czołowych polskich projektantów tego czasu – to ono do dzisiaj wygląda fantastycznie, jest piękne, tonące w zieleni, o niewielkiej skali – budynki mają góra cztery kondygnacje. Tak zaprojektowane, że tworzą się małe sąsiedzkie jednostki, a mieszkańcy się znają. To jest bardzo ważne – ludzie mieli szansę być ze sobą, znać się po imieniu, pilnować dzieci sąsiadów – i uważam, że tego typu osiedla miały fantastyczny potencjał, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę pewną rzecz: co było przedtem?

CO BYŁO PRZED BLOKAMI?

Jako historyk muszę to powiedzieć. Przy okazji naszej wystawy, którą tu wspomniano, w dyskusji w Galerii Łaźnia o tym „niechcianym dziedzictwie” w architekturze powojennej, modernistycznej uczestniczył i Tusk, i Chwin, i Gruszkowski, i wszyscy najważniejsi gdańscy urbaniści, architekci, masa młodzieży akademickiej. To było duże

wydarzenie o dużym oddźwięku. W tej dyskusji profesor Chwin, z takich wyżyn intelektualisty, estety, pięknoducha mówił o tym, jak przepiękną i wspaniałą rzeczą jest mieszkać w willi z ogrodem, najlepiej w Oliwie albo w Sopocie. I ja mówię: „Pięknie, tylko zadajmy sobie pytanie, czy ci ludzie, którzy mieszkali w blokach w latach 50., 60., 70., czy oni do nich trafiali z willi z ogrodem? Bardzo rzadko” [śmiej]. Oni trafiali z suterren, strychów, drewniaków, lokatorskich mieszkań, z bud gdyńskich. Na Grabówku jeszcze po wojnie w dzielnicach proletariackich stały budy sklecone z czego tylko się dało, widać je, gdy się ogląda zdjęcia z lat 50., 60. A w Warszawie? Jest taki film z „czarnej serii” polskiego dokumentu o budowie domu kultury w jednej z podrzędnych dzielnic [*Gdzie diabeł mówi dobranoc*, 1956, reż. Władysław Ślesicki i Kazimierz Karabasz, oper. Stanisław Niedbalski]. To są już lata 50., już dawno po stalinizmie, 15 lat po wojnie, i ci ludzie mieszkają w błocie, bez kanalizacji, elektryczności. Rzeźnia. To jest pokazane tak straszliwie. Jak w środku Europy w 1958 roku coś takiego mogło mieć miejsce? To właśnie ci ludzie szli do bloków. Jeśli sobie tego nie uświadomimy, nie włożymy tego historycznego wysiłku, to w tym momencie całe myślenie o dziedzictwie blokowskim, PRL-u jest po prostu sfalsyfikowane, bezsensowne. To pytanie trzeba więc sobie zadać. To jest moje doświadczenie z wielu rozmów ze starszymi ode mnie osobami, ale również własne: to był awans społeczny. Dziwnie dzisiaj to brzmi, ale zdecydowana większość ludzi, którzy zamieszkali w bloku, miała to poczucie, że oni na drabinie społecznej i w sensie czysto praktycznym awansowali. Zyskali całą masę rzeczy. Zdajmy sobie z tego sprawę. I to wyjaśnia, dlaczego oni o to dbali przez te pierwsze

dziesięciolecia PRL-u – bo mieli poczucie: „Tu jest lepiej! Wyszedłem z dziadowskiej budy na Grabówku, a teraz mieszkam w pięknym, słonecznym bloku, mam windę, mam zsymp – super nowoczesne urządzenie” [śmiech]. Nie chcę ironizować, na pewno była masa ułatwień, przede wszystkim centralne ogrzewanie i ciepła woda w kranie – to było coś naprawdę niesamowitego.

Jest jeszcze jedna rzecz, która była niesamowicie ważna: mieszkanie miało może 40 metrów kwadratowych, ale było samodzielne. Ludzie przez całe pokolenia żyli w ten sposób, że w jednym mieszkaniu mieszkały trzy rodziny albo jedna wieloosobowa, gdzie wszyscy sobie chodzili po głowach, z przechodnimi pokojami, co było doświadczeniem kamienic dawnych. Taka kamienica miała przepiękne mieszkania, tylko one były przeznaczone dla bardzo zamożnych ludzi i to niosło za sobą konsekwencje. Salon, z salonu przechodziło do jadalni, sypialni. Po wojnie to przerabiono i bardzo często ludzie przechodzili przez sypialnie członków rodziny. Proszę sobie zdać sprawę, jaka to jest zmiana psychologiczna, mentalna: jest się na małym, ale u siebie, jest wygodnie i praktycznie. To było takie paliwo, które ludziom wystarczało do lat 70., by się radować tym mieszkaniem w bloku. W latach 80. zaczyna się to zmieniać, a po 1989 roku następuje dokładnie odwrotny proces. Ci, którzy mogą, uciekają. Mieszkanie w bloku przestaje być wyrazem awansu społecznego, podwyższenia standardu, tylko odwrotnie – degradacji.

Głos z sali: Ludzie nie uciekają z powrotem do centrum, tylko jeszcze dalej, za miasto. A w Łodzi wciąż wyprowadzają się z kamienic w centrum do bloków i wciąż jest to postrzegane jako awans. W tym roku skończył się remont

ulicy Piotrkowskiej, ale ze względu na to, że tutaj, w centrum, mieszka tak mało ludzi, na tym pierwszym odcinku od pl. Wolności do pierwszej przecznicy nadal nie podłączono centralnego ogrzewania, bo to się nie opłaca. Wciąż więc nie jest to tak atrakcyjne miejsce do zamieszkania, a blokowiska dają to, o czym mówimy.

CO DALEJ Z BLOKOWISKIEM?

Dr Jacek Friedrich: To z kolei moją uwagę kieruje na przykład Lipska i obecne wschodnie landy państwa niemieckiego. Niemcy mieli – i mają ciągle – bardzo podobny problem. Po 1989 roku zaczęły się powolne procesy, związane także z tym, że masa ludzi wyjeżdżała ze wschodnich landów do zachodnich, i ogromne zasoby mieszkaniowe w blokowiskach w gwałtownym tempie pustoszały. A te blokowiska były gigantyczne, kilka razy większe niż nasze największe, może Ursynów mógłby się równać. Oczywiście sytuacja Niemiec jest inna, to jest zamożny kraj. Są bogatym wujkiem z Zachodu. Lipsk jest ciekawym przykładem, bo tam wprowadzono bardzo konsekwentną strategię potrójnego rozwiązywania tego problemu. Po pierwsze – część bloków bezwzględnie zburzono. W Polsce przy ciągłym głodzie mieszkaniowym jest to niemożliwe. A tam przerzedzono je, uznano, że niektóre trzeba zburzyć. Po drugie – te, które zostawiono, radykalnie odnowiono, bardzo często łącząc małe mieszkania w większe i tym samym podnosząc standard. I trzecia rzecz – na dużą skalę zaczęto remontować historyczne kamienice w centrum. Unowocześniano je, wprowadzano wygody, by tych ludzi ściągnąć do centrum.

To jest wariant idealny, który wspaniale byłoby zastosować w Łodzi. Tylko że nie ma tego kogoś, kto by na to wyłożył pieniądze. To była przewaga systemu postenderdowskiego, że w te wschodnie landy były i są ciągle wpompowywane gigantyczne miliardy. Każdy – ja nie jestem żadnym odkrywcą – każdy, kto zajmuje się miastem, urbanistyką, architekturą, powie to samo: najważniejsze dla uzdrowienia miast to ściągnięcie z powrotem ludzi do centrum. Tylko jak to zrobić bez pieniędzy? Gdyby były pieniądze, to myślę, że zapewnienie doskonałych mieszkań za niewielki czynsz w centrum rozwiązałyby momentalnie problem. Tylko nie ma chętnych, którzy by to zrobili. Ale jeśli czynnik czysto ekonomiczny decyduje o tym, że się nie podłącza centralnego ogrzewania, to szansa na to, że ktokolwiek się tu przeprowadzi, jest równa zeru. To też jest pytanie, czy ten czynnik społeczny, liczony w dłuższej perspektywie, nie jest ważniejszy. Czy nie warto jednak dołożyć ze środków publicznych komercyjnemu operatorowi po to, by w ciągu 5–10 lat miasto z tego czerpało zyski, zamiast skazywać się na postępującą degradację?

To, co można nazwać substandardem – technicznym, ekonomicznym, społecznym – działa jak zaraza, która pojawia się w jakimś fragmencie miasta. To są rzeczy, które każdy z nas intuicyjnie czuje, są one opisane na gruncie naukowej teorii miast. Będę teraz skrajnie niepoprawny politycznie, ale proszę tego nie rozumieć jako wypowiedzi rasistowskiej, to jest po prostu opisywanie rzeczywistości. Na przykład w USA dobrze opisany jest proces: jeżeli w białej dzielnicy pojawiają się kolorowi mieszkańcy, jest ich dwóch, trzech, to oni zachęcają pięciu następnych, pokazują, że można się tu osiedlić. A jeśli tych rodzin czy

kolorowych jest 15, to biali zaczynają się wyprowadzać. Nie mówię, że to jest miłe, przyjemne czy godne naśladowania. Ale takie są fakty. Tak funkcjonuje miasto. Ono jest tkanką społeczną, która reaguje na różne bodźce.

Jeżeli więc w jakiejś części miasta nie ma kanalizacji, centralnego ogrzewania, nie ma tych podstawowych dla współczesnego człowieka wygód, to trudno sobie wyobrazić, by byli tam inni mieszkańcy niż tacy, którzy powodują społeczne problemy. Znowu jestem niepoprawny politycznie. Ale tak to jest, gdy się spojrzy prawdzie w oczy, nikt nie chce mieszkać tam, gdzie są pijacy, gdzie ludzie się szlachtują nożami, prostytutki stoją w bramach. Na ogół większość ludzi nie chce mieszkać w takim otoczeniu, czego by się nie mówiło na zewnątrz.

Taka dygresja – parę dni temu przeczytałem wiadomość, która pokazała mi, jak mechanizmy społeczne są różne od tych deklarowanych. To były badania dotyczące zawierania małżeństw w USA. Socjologowie pytali: „Czy masz coś przeciwko małżeństwu mieszanemu?” – „Nie, skąd, absolutnie”. Z badania wynikało, że Amerykanie nie są rasistami, nie mają nic przeciwko. I to jest przestroga, że badania socjologiczne mogą być zawodne. Bo gdy zbadano realne zawieranie małżeństw, okazało się, że 85% związków w Ameryce to związki jednorasowe. Tylko 15 % ludzi wiąże się między rasami. Trzeba więc to brać pod uwagę, gdy myślimy o mechanizmach uzdrawiania miasta: samo przeprowadzenie ankiety wśród mieszkańców wcale nie musi dawać wyniku, który będzie wiążący. Przykładowo pytanie: „Gdyby w twoim sąsiedztwie pojawiła się knajpka, czy chętnie byś do niej chodził? Ile razy w tygodniu? Ile razy w miesiącu? Raz, trzy, pięć, osiem?” – „Osiem!”.

A w rzeczywistości – raz na osiem miesięcy [śmiech]. Dla tego często my sobie coś badamy, „O! Mieszkańcy opowiedzieli się za czymś!”, a praktyka jest kompletnie inna.

Dr Łukasz Pancewicz: Podchodziłbym ostrożnie do wątków rasowych. A wracając do kwestii modernizmu i mieszkania w blokach – zgodzę się z tym, że faktycznie trzeba zrozumieć ten szerszy kontekst społeczny, który do tego doprowadził. W przypadku amerykańskim jest to społeczeństwo, w którym problemy braku integracji rasowej są tak stare jak współczesne struktury, to jest głęboko zakorzenione w funkcjonowaniu tamtych miast. Tutaj nie wolno generalizować.

Dr Jacek Friedrich: Tutaj właściwie wręcz trzeba generalizować. Jeśli myśli się poważnie o urbanistyce w ogóle, również tej miejskiej, to trzeba rozdzielić dwie rzeczy, które niestety nie są jednym i tym samym: czym innym są szlachetne ideały, a czym innym praktyka. Trudno mi sobie wyobrazić, by rozsądny człowiek, o ile nie jest zwyrodniałcem, powiedział, że czarny jest gorszy tylko dlatego, że jest czarny. Jeśli ktoś tak mówi, to dla mnie jest odrażającą osobą. Ale jeżeli ja jestem kimś, kto odpowiada za pięciomilionowe miasto, i z wyżyn swojego szlachetnego humanizmu uznaję, że wszyscy ludzie są szlachetnymi humanistami i w ogóle nie ma problemu rasowego, to mam stuprocentową gwarancję, że skończy się to klęską. To, co ja bym wobec tego postulował, to mądre uwzględnianie ludzkich słabości, a nawet, niestety, ludzkich nikczemności. Jeżeli myślimy o przyszłości miasta, to musimy sobie zdać sprawę, że niektórych rzeczy ludzie nie chcą i nie będą robić, i że żadnymi szlachetnymi hasłami się ich do tego nie zmusi. Jedyna metoda to mechanizmy pragmatyczne:

takie, które sprawią, że im się to będzie opłacało. Człowiek jest tak skonstruowany, że gdy coś mu się opłaca, gdy coś z tego ma, to dopiero wtedy zaczyna to doceniać i działać w tym kierunku. Mam więc nadzieję, że nie zabrzmiało to tak, jakbym był rasistą, broń Boże. Staram się być realistą. Jest takie stare, mądre powiedzenie, że dobrymi chęciami jest droga do piekła wybrukowana. Same dobre chęci – bez mechanizmów, które ten cel pozwolą nam osiągnąć – nie mają sensu.

Wróćmy do rozmowy o osiedlach. To, że w Polsce udawało się to jako tako przez wiele dziesięcioleci, wynikało z tego, że w sztuczny sposób całkowicie zakłócono naturalny rozwój społeczny. Ja na to patrzę z pewną wdzięcznością, w takim amalgamacie społecznym spędziłem moje dzieciństwo i młodość, miałem kolegów, przyjaciół z rodzin profesorskich i proletariackich, prostych, ubogich i wyrafinowanych. I tego się nie odczuwało. Ale to było możliwe w socjalizmie. Zdajmy sobie sprawę z tego, że moje pokolenie ma do dzisiaj wbudowany egalitaryzm tego czasu. Ale to niestety nie dotyczy większości świata. Mówimy o Ameryce, o problemie rasowym – wynika on z tego, że nie było tam rewolucji socjalistycznej. To nie jest egalitarne społeczeństwo. Jak wygląda brytyjskie społeczeństwo? To otchłań snobizmu klasowego, tam każdy doskonale wie, na poziomie dla nas niezauważalnym, na którym szczeblu w hierarchii społecznej znajduje się on sam, jego sąsiad czy kolega z pracy. Nie wiem, jak to jest u nas z młodszym pokoleniem, z ludźmi, którzy już zostali wychowani po roku 1989, w kapitalizmie, czy oni też są tacy egalitarni jak pokolenia PRL-u, czy już raczej odwzorowują tę hierarchię? Niestety to jest naturalne. Jeżeli nie ma zewnętrznej,

bardzo brutalnej interwencji, to tak się dzieje, że są dobre i złe dzielnice, że są lepsze miejsca do mieszkania i gorsze. Tylko w PRL-u tak było, że nie miało znaczenia to, gdzie się mieszkało.

Głos z sali: Nie do końca, przykładem elitarnego osiedla mieszkaniowego było międzywojenne osiedle Montwiłła-Mireckiego, które było wybudowane dla konkretnej grupy ludzi, i ci ludzie długo tam mieszkali, choć z czasem zaczęli się mieszać. To było bardzo specyficzne osiedle.

Dr Jacek Friedrich: To są przypadki także niektórych części Warszawy, gdzie mieszkała inteligencka ludność przedwojenna. Żoliborz jest tego dobrym przykładem. Ja z mojego gdańskiego doświadczenia tego nie znam, bo tam nie było żadnej kontynuacji sprzed wojny. Wszystko po 1945 roku było na nowo budowane i fenomen, o którym pani mówi, był nieznan.

Głos z sali: To było bardzo ładne osiedle w zielonej części Łodzi, wybudowane dla konkretnej grupy mieszkańców...

Głos z sali: Dla robotników! Takie było założenie. Ale oni nie byli w stanie utrzymać tych mieszkań.

Głos z sali: W Łodzi było wiele takich osiedli: dla skarbowców na Wierzbowej albo dla urzędników ZUS na Górnej za placem Niepodległości...

Dr Jacek Friedrich: Rzeczywiście w okresie międzywojennym tak to wyglądało.

Dr Łukasz Pancewicz: Chciałem poruszyć jeszcze jeden wątek. Wracając do strategii ratowania miasta, faktycznie warto zwrócić uwagę na to, co zaproponował architekt miasta, wydzielając strefę wielkomiejską i spajając rdzeń XIX-wieczny, chociaż właściwie miasto powstawało bardzo

organicznie. Teraz ta rama związania miasta, wydzielenia takiego tworu mentalnego, pewnej wspólnej całości, to jest ten krok porządkowania myślenia o mieście. Chcę wrócić do wątku, od którego zaczęliśmy, czyli Starego Miasta budowanego jako pierwsze powojenne osiedle, jednego z pierwszych osiedli modernistycznych o formie tradycyjnej, jeszcze przed technologią wielkopłytkową. Nawiązując do tego, co działo się w Gdańsku, nie można porównywać Łodzi do Gdańska, w którym cały ten rdzeń został zniszczony po wojnie i był odbudowywany z jednej strony jako osiedle modernistyczne, a z drugiej strony bardzo silnie nawiązujące do pewnej narracji historycznej. Nie chcę tutaj mówić, że to są te same rzeczy. Interesuje mnie to w kontekście Starego Miasta, budowania pewnego nowego wizerunku egalitarnego.

MIASTO TRADYCYJNE VS MODERNISTYCZNE

Dr Jacek Friedrich: Pisałem doktorat o odbudowie Gdańska po wojnie i jest to rzeczywiście fenomen. O tym Gdańsku chcę mówić nie po to, by państwa zamęczyć, tylko żeby przejść do Łodzi czy ogólnopolskich problemów. Gdańskie Główne Miasto jest bardzo ciekawym przykładem, z którego w myśli urbanistycznej można czerpać i dziś. Myślę, że większość z państwa, odwiedzając Gdańsk, ma poczucie, że jest to zabytkowe miasto. Ale mam nadzieję, że państwo wiedzą, że to nie jest miasto, które niezniszczone trwało przez setki lat. Nie. Wiedza o tym, że Gdańsk był zniszczony i odbudowany podobnie jak Starówka warszawska, jest powszechna. Natomiast odnosi się wrażenie,

że jest to miasto historyczne: kamienice na pojedynczych parcelach przy ulicach o historycznym przebiegu. Tak się wydaje, gdy patrzy się od strony ulic. Natomiast patrząc z perspektywy makrourbanistycznej, jest to w gruncie rzeczy nowoczesne osiedle mieszkaniowe. Osiedle, które spełnia moim zdaniem 80% kryteriów nowoczesnej, międzywojennej urbanistyki. To jest fenomenalny przykład pokazujący, że te dwie rzeczy da się pogodzić: to, co dobre w myśleniu o osiedlu międzywojennym, można połączyć z tradycyjnym rozumieniem miasta, gdzie jest ulica z pierzeją, gdzie są zwarte kwartały, gdzie są pewne dominanty. Nie jest więc konieczne, że aby osiągnąć efekt nowoczesnego mieszkania, trzeba robić to, co robili urbaniści po II wojnie światowej w Europie, a co uważam za klęskę nowoczesności. Mam na myśli całkowitą dezurbanizację, to, że w osiedlu powojennym bloki stoją tak, że w żaden sposób nie komunikują się z ulicą, nie tworzą wnętrza ulicznego, nie wyznaczają kierunków w mieście. Tradycyjna ulica nas dokądś prowadzi, a osiedle mieszkaniowe nie prowadzi nas nigdzie. To jest labirynt, po którym sami mieszkańcy często się gubili, i rysowano na blokach: jarzębinę, szyszkę, tutaj grzybek, żeby ludzie wiedzieli, który blok jest ich. Gdy miał przyjść ktoś spoza osiedla, mówiło się: „Mieszkam pod grzybkiem, taki duży, namalowany”. Tego problemu nie ma w tradycyjnym mieście, jego struktura jest przez Europejczyka naturalnie odczuwana. I właśnie Główne Miasto Gdańsk pokazuje, że można te dwie rzeczywistości złączyć. Moim zdaniem to jest dla nas dzisiaj bardzo ważna nauka, że nie trzeba wybierać między tymi dwiema, wydawałoby się, skrajnościami, że obie te rzeczy mogą być zsyntetyzowane i zespolone: to,

co najlepsze w tradycyjnym rozumieniu miasta, i to, co najlepsze w rozumieniu osiedlowo-modernistycznym.

Przejdźmy teraz do Łodzi i do ogólnopolskich problemów. [Tradycyjna urbanistyka] to było coś, co dobrze rozumiano jeszcze w latach 50. Osiedla tzw. stalinowskie jeszcze dosyć dobrze to realizowały. Warszawski MDM jest dobrym przykładem – to przecież jest kawałek miasta, czego by o nim nie mówić. Ale od końca lat 50. i w 60., po odwilży, kiedy nastąpił *boom* modernistyczny, nowoczesny, niestety ta zachodnia modernistyczna zaraza przyszła też do nas. To budynki rozrzucone gdzieś po terenach zielonych, które często nigdy nie stawały się zielonymi, bo już nie było na to pieniędzy, więc wiatr hulał po tych osiedlach. To uważam za klęskę i to jeden z głównych powodów, dla których ludzie nie lubią blokowisk. One nie tworzą sensownej struktury, a już na pewno nie komunikują się z miastem.

NISZCZENIE IDEI MIASTA

Osiedla były pierwszym krokiem na drodze, którą teraz idą podmiejskie osiedla mieszkaniowe. Domki z ogródkami. Z punktu widzenia interesu miasta, jego sensu i struktury, domki na przedmieściach są tak samo niebezpieczne jak te peerelowskie osiedla. One niszczą, wysysają, jeszcze z tą logiką kapitalistyczną, wszystkie funkcje życiowe z centrum. To są straszne procesy, na które ani urbanista, ani my tutaj nie mamy szans poradzić. To jest niestety ta naiwność, z którą po 1989 roku wskoczyliśmy w buty kapitalistów, i to się też wiąże z miastem. Po kilkadziesiąt lat PRL-u,

nie mając pojęcia, jak działa kapitalizm, uwierzyliśmy, że przyniesiony z Zachodu rozwiąże wszystkie nasze problemy. I my, jak naiwne owce idące na rzeź, oddawaliśmy zachodnim koncernom najlepsze działki w centrach miasta, bo myśleliśmy sobie: „Zbudują nam hotel”. A oni po prostu kupowali tę działkę, bo byli rekinami spekulacji. W wielu miastach Polski ciągle są kawałki bardzo wartościowej ziemi, na której nic się nie dzieje, bo ktoś to spekulacyjnie trzyma i czeka, aż stawka za grunt będzie wyższa i wtedy to się opłaci sprzedać. Myśmy tego nie wiedzieli. To samo dotyczy centrów handlowych. One są w Polsce niewiarygodnie uprzywilejowane. Zwłaszcza gdy się to porówna z Niemcami, Szwecją czy Włochami, gdzie tego problemu na wielką skalę nie ma, bo tam istniała cała masa regulujących mechanizmów, które trzymały w karbach ten niesamowicie wielki biznes. U nas stwierdzono – i przekonano nas od początku lat 90. – że kapitalizm, ta niewidzialna ręka rynku, wszystko rozwiąże. Tylko rozwiązała to w ten sposób, że wyprowadzono życie z centrum miast. Jeśli tym miastem jest Kraków, to na miejsce życia miejskiego pojawia się inna forma życia, czyli na przykład ruch turystyczny. Gdy studiowałem pięć lat w Krakowie, było to żywe miasto, a teraz, gdy przyjeżdżam do Krakowa, obce języki słyszy się częściej niż polski. Wytworzyła się monokultura turystyczna, tak jak wcześniej w Pradze. To natomiast pokazuje, że tracimy rozumienie miasta jako centrum wspólnoty miejskiej. To jest bardzo niebezpieczne dla funkcjonowania miast.

Nie mam na to dobrej odpowiedzi. Gdybym miał, to byłbym doradcą prezydenta albo premiera, zarabiałbym mnóstwo pieniędzy i wszyscy nosiliby mnie na rękach

[śmiech]. Nie ma dobrego rozwiązania. To są procesy tak niesamowite, na tak wysokim poziomie makroekonomii, że tutaj bez radykalnych zmian nie da się tego zrobić. Przypuszczam, że większość z państwa też jeździ do centrów handlowych i tam spędza mnóstwo czasu. Większość naszych znajomych i sąsiadów tak robi.

Głos z sali: My nie musimy jechać, mamy Manufakturę w samym centrum.

Dr Jacek Friedrich: To jest kolejny koszmar, który pojawia się w Polsce, i też jest naszą specyfiką, że gigantyczne centra handlowe są budowane w centrach miast. One już nie tylko wyprowadzają na peryferia, ale wysysają bezpośrednio z centrum.

Głos z sali: My w Łodzi na razie mamy tylko dwa centra, a w Poznaniu, który jest już praktycznie wydrenowany do granic możliwości, to się rozprzestrzenia i budują kolejne. Chcę jeszcze powiedzieć, że wiara w tą niewidzialną rękę rynku w Łodzi dopiero teraz zaczyna lekko słabnąć. Przemysł włókienniczy siłą rozpędu istniał jeszcze na początku lat 90., gdzieś w okolicach 1995 roku, do 2000 już upadł finalnie. Pod koniec lat 90. zaczęto marzyć o tych inwestorach, oddawać im działki po fabrykach. Były wielkie pola hal szedowych, w których tzw. inwestorzy obiecywali nowe sklepy, osiedla. Wyburzono fabryki i zorientowano się, że to były spekulacje i że nic na tych działkach nie powstanie. I z tymi pustymi działkami zostaliśmy do dzisiaj.

Dr Jacek Friedrich: Mam przykład, który jest bardzo bliski mojemu sercu, bo jestem kinomanem. Proszę sobie przypomnieć, gdy wchodziły do Polski multipleksy, byli rozsądni ludzie, którzy mówili, że to jest trochę niebezpieczne, bo zabije małe lokalne kina, kina studyjne, że

powstanie monokultura wielkich firm. Wtedy ci inwestorzy mówili: „Ależ skąd, wręcz przeciwnie! W takim kinie jest osiem sal, na największych z nich będą pokazywane hollywoodzkie filmy, wielkie hity, ale w tych małych, kameralnych salach będą pokazywane filmy ambitne, bieżąca produkcja polska, kino europejskie, archiwalne, i dopiero wtedy kinomani docenią, jak wspaniałą rzeczą jest multipleks”. A w praktyce wiemy, jak to wygląda: małe sale służą do dobijania tych filmów, które już zeszły z dużych sal, i nigdy w multipleksie ambitnego filmu się nie zobaczy. To w małej skali pokazuje mechanizm, o którym mówiłem: że naiwnie uwierzyliśmy, po tych 50 latach przerwy w funkcjonowaniu kapitalizmu, że to będzie tak działało. Gdyby w tej chwili nastąpił cud i Polska nagle zaczęła te wszystkie rzeczy nagle silnie regulować, to trzeba by było kolejnych 20 lat, żeby nastąpiły pozytywne skutki. To jest bardzo pesymistyczna prognoza z mojej strony.

Ale jednej rzeczy nie chciałbym uronić w naszej rozmowie. Mówiliśmy o dziedzictwie. Pytanie: czy architektura nowoczesna może być traktowana jako dziedzictwo?

Dr Łukasz Pancewicz: Chciałem zadać to pytanie, kończąc i podsumowując spotkanie. Odnośnie wątku kapitalistycznego – cała dyskusja o ochronie tego, co było budowane w okresie powojennym, rozpoczęła się na forum architektonicznym między innymi po takich wydarzeniach, jak utrata Supersamu w Warszawie, także z powodu pozyskania działki pod budynek biurowy, czy wielka dyskusja o przebudowie dworca w Katowicach.

MODA NA MODERNIZM

Dr Jacek Friedrich: W obu przypadkach podpisywałem jakieś petycje i angażowałem się, ale jak widać, nic to nie dało [śmiech].

Dr Łukasz Pancewicz: Czy jest szansa na to, by architektura została znowu traktowana poważnie? Zaczyna wracać jako pewna moda, zaczyna się pojawiać jako pewien wątek we wzornictwie, w popkulturze, ale czy zaczyna też funkcjonować w obiegu inwestycyjnym?

Dr Jacek Friedrich: Trudno jest mi odpowiedzieć na to pytanie, bo funkcjonuję w środowisku architektów, historyków architektury i designu, designerów, w którym oczywiście taka moda istnieje. To moje naturalne środowisko zawodowe, ja nie muszę tutaj nikogo specjalnie przekonywać, chociaż gdy w 2005 roku zrobiłem wystawę – niedawno, niecałe 10 lat temu – to pamiętam, że bardzo wielu ludzi, nawet ze środowiska, mówiło: „A co to, nie mamy prawdziwych zabytków?!”. To jednak pokazuje zmianę, bo teraz mało kto by tak powiedział. Na ile ta moda jest powszechna? Widzę to po młodzieży. Wypuszczam kolejne roczniki, pracowałem też przez 20 lat na ASP jako wykładowca, więc widziałem, jak to się zmienia. Rzeczywiście w latach 90. mało kogo w ogóle to obchodziło, wszyscy byli raczej zafascynowani historycznymi budynkami. Potem młodzież zaczęła coraz bardziej doceniać tę nowoczesność architektoniczną.

Zaczynałem od bardzo ogólnych rozważań o tym, jak tworzył się nacjonalizm w XIX wieku i jak silnie był on sprzężony z percepcją historyczności i kultem zabytków. Natomiast teraz spróbuję znaleźć takie ogólnohistoryczne, ogólnospołeczne wyjaśnienie. Myślę, że po upadku

komunizmu potrzebowaliśmy zbudowania na nowo tożsamości narodowej. I te zabytki, podobnie jak w XIX wieku, były narzędziem, by odzyskać tę tożsamość, która została zniszczona przez komunizm. Teraz młode pokolenie, które urodziło się w latach 80., a tym bardziej w 90., w ogóle nie przejawia tego rodzaju myślenia i dla niego te starocie są może czymś zbyt zaściankowym, tak to sobie próbują tłumaczyć. Być może ten ogólnoswiatowy modernizm o wiele bardziej odpowiada na chęć, żeby być jednak Europejczykiem. Znow próbuję stworzyć wielkie uogólnienia, wiadomo, że każdy z państwa znajdzie dziesiątki odstępstw od tego. A być może to jest po prostu taka naturalna sinusoida, jak to w kulturze, że jak czegoś jest za dużo, to męczymy się z tym i szukamy czegoś dokładnie po przeciwnej stronie.

Kwestia dziedzictwa to fundamentalne pytanie. Czy budynek z lat 50., 60., 70. może być traktowany jako część dziedzictwa? Tu bym zaczął od przywołanego Supersamu. To był klasyczny przykład tego, jak pieniądz wygrał z zasadami. Gdy już wiadomo było, że są zakusy, by Supersam zburzyć i postawić na jego miejscu wielki biurowiec, przynoszący oczywiście ogromne dochody, podniosły się głosy, że jest to znakomity budynek, że trzeba go chronić, profesjonaliści angażowali się w jego obronę. Natomiast po drugiej stronie pojawił się głos: „Eee, to jest takie peerełowskie, to jest nic niewarta komunistyczna architektura”. Oczywiście te tezy lansowali głównie deweloperzy, którym zależało na tej działce. Ale co jest w tym smutnego? Przedłożono władzom miasta opinię podpisaną przez wybitne nazwiska polskiego świata architektury, w której stwierdzono, że ten budynek nie przedstawia żadnej większej wartości zabytkowej czy architektonicznej. O tyle dziwne,

że był to budynek, który właściwie w każdym podręczniku polskiej architektury, w każdej książce dotyczącej architektury po 1945 roku był powszechnie uważany za arcydzieło. Trudno było zakwestionować ten konkretny przypadek, tak jak byłoby trudno zakwestionować na przykład poznańskiego Okrąglaka, szczęśliwie uratowanego i wpisanego do rejestru, chociaż też pojawiły się zakusy. Poznaniakom się udało. Ale dworca katowickiego także się nie udało uratować. Jeśli presja pieniądza jest wystarczająco silna, to smutna refleksja jest taka, że znajdują się nawet profesorowie, architekci z tytułami, którzy napiszą opinię wbrew oczywistości.

Głos z sali: Czy nie jest tak, że starano się, podobnie jak z tą przeszłością niemiecką, uznać całą architekturę PRL-u za coś gorszego? Uważamy, że to było złe, więc weźmy gumkę i wymażmy. Najprościej zburzyć to, co PRL zbudował.

WYMAZAĆ NIECHCIANE DZIEDZICTWO

Dr Jacek Friedrich: Zdecydowanie tak, zgadzam się z panią w 100%, takie jest też moje wieloletnie doświadczenie. Paradoks polega na tym, że ja jestem radykalnym antykomunistą. To jest moje doświadczenie, w dodatku gdańskie, w 1980 roku w Gdańsku miałem 15 lat, cała moja formacja jest taka, że komunizmu, PRL-u, tej opresji, tego systemu nie znoszę. Natomiast są takie obszary, i dzisiaj o nich mówiliśmy, w których PRL jednak zostawił po sobie coś dobrego. I ja, jako przekonany, radykalny antykomunista,

stałem się w moim mieście uosobieniem obrońców PRL-u, ponieważ bronię tych paru rzeczy, które uważam, że zrobił naprawdę dobrze. Dlaczego? Z jednego powodu: to, co jest dobre w spuściźnie peerelowskiej, to moim zdaniem to, co dało się wyjąć spod tej czasami bardzo okrutnej logiki pieniądza. Przy wszystkich koszmarach komunizmu były obszary, z których udało się zdjąć niewidzialną rękę rynku. Mała dygresja, moim zdaniem tłumacząca cały mechanizm funkcjonowania sztuki i kultury w PRL-u: ilustracja książkowa dla dzieci. W czasach PRL-u ona była niebywała, przepiękna, to są arcydzieła. Dlaczego? Dlatego, że ona nie musiała zarabiać na siebie. Nasza Księgarnia, Ruch czy inne wydawnictwa państwowe funkcjonowały tak, że działała komisja artystyczna. Jej szefem był Jan Marcin Szancer, wszystkim znany [ilustrator książek dla dzieci]. Komisja decydowała, czy książka jest wystarczająco dobrze zaprojektowana, by pójść do druku, czy nie. To było jedyne kryterium. Jednak w latach 70. Polacy zaczęli zaczęli wyjeżdżać na Zachód i przywozić dzieciom książeczki Disneya – ten Disney był tak atrakcyjny, że polskie wydawnictwa zaczęły z tym konkurować. Rozkład polskiej ilustracji zaczyna się wcale nie po 1989 roku, tylko w momencie, gdy pojawiają się jakieś mechanizmy urynnowienia, gdy sprzedaż jednak też staje się ważna. To jest paradoks. Bo to jest nienaturalne, tego się nie da utrzymać na dłuższą metę. Musi być terror państwowy, by utrzymać te enklawy wyjęte spod logiki pieniądza. Ja nie mówię, że piękne ilustracje w książkach, na których wychowało się moje pokolenie, są ceną równorzędną z terrorem komunistycznym. Ale jednak uszanujmy te rzeczy, które były dobre. Moim zdaniem w PRL-u architektura była całkiem

dobra. To widać wyłącznie na zdjęciach archiwalnych. To jest paradoks. Niechęć to jest druga rzecz.

Dążąc do puenty. Absolutnie się zgadzam, że to jest wyrzucanie jednym ruchem ręki wszystkiego, co jest związane z PRL-em, bez patrzenia, czy to jest dobre, czy złe. Peerelowskie? Koniec, rozwiązuje to problem, już nie musimy się tym zajmować. Druga rzecz jest jednak bardziej związana z fizycznym, materialnym funkcjonowaniem tych obiektów. One przez długie lata były bardzo zaniedbane. Jeśli budynek był wzniesiony w 1959, 1963, 1971 roku, to w latach 90. miał już odpowiednio 30, 40, czasem 50 lat. Jeżeli się nie robiło remontów, co więcej, jeśli się go szpeciło i przebudowywało... A w latach 90. zaczęto koszmar pod hasłem tzw. termomodernizacji, jedno z moich ulubionych słów – „styropianizacja”. Modernizacja jest czymś pozytywnym, więc każdy myśli o tym w kategoriach pozytywnych. „Modernizujemy nasz budynek, państwo jeszcze nam do tego dopłaca”. To jest klęska dla architektury i skutek jest taki, że właściwie poza historykami, którzy mają wgląd w archiwalne fotografie i oryginalne projekty, przeciętny użytkownik miasta bardzo rzadko widzi budynek z lat 50., 60., 70. On widzi jakiegoś mutantą, który nie ma nic wspólnego z oryginałem. Często pokazywałem ludziom w Trójmieście archiwalne zdjęcia budynków, które oni doskonale znają. Reakcja: „Tak wyglądał LOT?! Pięknie! Tak wyglądała Alga? Niesamowite!”. Bo oni znają coś zupełnie innego, coś koszmarnego. Kiedyś w jakiejś wypowiedzi na temat architektury w Trójmieście, w rozmowie z dziennikarzem, pozwoliłem sobie poczynić takie porównanie: weźmy piękną kobietę. Zrobimy jej kołtun, wytarzamy w smole, potem wsadzimy

w pierze, posiniaczmy ją, i niech ktoś teraz powie, że ona jest piękna. Może ona była piękna, tylko tego już nie widać. I architektura peerelowska tak wygląda w Polsce. Jest jak ta kobieta. I naprawdę nie dziwię się, że ludzie reagują negatywnie. Gdy budynek jest ruiną, to jeszcze pół biedy. Brzmi to idiotycznie, ale jeżeli obiekt w ogóle nie był tknięty, to jest szansa, że przyjdzie ktoś świadomy i zrobi to tak, jak należy. Gorzej, jeżeli te budynki uległy radykalnej przebudowie, bo to już jest przegrane, nic się z tym nie da zrobić, to jest stracone dla kultury.

I teraz przechodzimy do tego, od czego zaczynaliśmy, czyli do dziedzictwa. Czy ta architektura jest dziedzictwem? Na pewno nie cała. Ale inaczej: dziedzictwem w ogóle jest wszystko, w tym sensie, że każda rzecz, która przetrwała z przeszłości, jest dziedzictwem. Badalem czasy realizmu socjalistycznego i stalinizmu, czytałem sporo tekstów z tamtego czasu i tam rozróżniano dziedzictwo i tradycję, bo to nie jest to samo. Dziedzictwo to po prostu to, co się dziedziczy, czyli wszystko hurtem. A tradycją jest to, co świadomie z tego dziedzictwa wybieramy. Raczej więc powinniśmy mówić o tradycji niż o dziedzictwie, ale jeśli mówimy o dziedzictwie, to mamy na myśli najogólniej zabytki.

Oczywiście, tak jak w każdej epoce, są rzeczy lepsze i gorsze. W PRL-u, w ogóle w architekturze nowoczesnej, wiele rzeczy było marnych. Uświadommy sobie też, że ogromna większość budynków nie tylko w Polsce, ale i w Europie, to obiekty powojenne.

Głos z sali: Te powojenne wcale nie są lepsze jakościowo. Po wojnie całe nowe osiedla też budowano bez centralnego ogrzewania.

Dr Jacek Friedrich: Oczywiście, czasem są gorsze. A w Polsce już w ogóle standard budowlany i techniczny, na przykład kamienicy międzywojennej w Łodzi, Krakowie czy Warszawie, był o wiele wyższy, niż bloku z lat 50. czy 60. Nie jestem maniakiem, który postuluje, że każdy garaż i śmietnik peerelowski ma być zachowany, to byłoby absurdem. Przede wszystkim chodzi mi o to, aby tę architekturę traktować tak, jak ona na to zasługuje. My w Polsce nie jesteśmy w sytuacji Lipska, o którym opowiadałem. Nie możemy sobie pozwolić na to, by połowę blokowisk wyburzyć, to jest niemożliwe. Jest cały czas głód mieszkaniowy, wielu ludzi nie stać na mieszkanie. Połowa mieszkańców niemal wszystkich większych miast w Polsce mieszka w blokach, może poza Krakowem. I jeżeli tę prostą myśl sobie przyswoimy, że w Polsce nie da się zburzyć blokowisk i peerelowskiej architektury, to w takim razie co z nią zrobić?

PRZYSZŁOŚĆ POLSKICH BLOKOWISK – SCENARIUSZE

Odpowiedzi są dwie, pierwsza – praktyczna, którą widzimy na każdym kroku: próbować tę architekturę w jakiś sposób uczłowieczyć. To są te biedronki, choinki. Oczywiście to najbardziej radykalne przykłady, taka infantylna wersja. Ale widzimy, że budynki z czasów PRL-u są upiększane w inny sposób: styropian i to, co Filip Springer opisywał jako „pastelozę”. Popatrzmy: pastelowe kolory namiętnie kładzie się w całej Polsce na budynkach z lat 60., 70. i 80. Widzieli państwo, by w ostatnich 10 latach jakkolwiek deweloper zbudował nowy budynek o tych barwach? Nigdy.

To jest element nieprawdopodobnej schizofrenii i zakłamania. Z jednej strony mówi się: to jest ładne, ludziom się podoba, że bloki są kolorowe, ale deweloper – któremu też przecież zależy, żeby budynek się podobał, przecież on to sprzedaje – nigdy nie maluje tego w takich kolorach. Być może – wracamy do mechanizmów kapitalistycznych – to jest jakieś wielkie oszustwo. Może to nie jest tak, że ludzie kochają te lososiowo-, seledynowo-, budyniowo-majtkowe kolory, w których w tej chwili cała Polska tonie. A są i bardziej radykalne wersje: na ulicy Morskiej w Gdyni – przykład o tyle drastyczny, że dotyczy bardzo dobrego międzywojennego bloku – poszli dalej, nie ma pastelowy – jest jaskrawy fiolet, róż i seledyn. Ostro, w skośne zygzaki. I to miało być ładne. To pokazuje, jak inaczej traktujemy, jak przykładamy inną miarę do architektury powstającej współcześnie i architektury starszej. Współczesną hołubimy, nagradzamy, publikujemy w magazynach.

Dr Łukasz Pancewicz: Na przykład obecna wystawa architektury 25 budynków na 25-lecie Polski [wystawa przedstawiająca makiety 25 wybitnych obiektów zrealizowanych w Polsce po 1989 roku, zorganizowana przez miesięcznik „Architektura-Murator”, prezentowana w Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie w dniach 2.10-14.12.2014 r. – przyp. red].

Dr Jacek Friedrich: Oczywiście, jesteśmy dumni, a jednocześnie to, co jest właściwie „mięsem” każdego polskiego miasta, czyli architekturę powojenną i międzywojenną, traktujemy, jakby to była przegrana, ziemia niczyja, z którą można zrobić wszystko. I efekt jest taki, że owszem, mamy te pojedyncze ładne budynki współczesne, ale co z tego, skoro one i tak toną w morzu ohydy? Bo polskie

miasta są ohydne. Tak straszliwe, że gdy wracam z Holandii, Szwecji czy Niemiec, jest mi słabo, przez tydzień dochodzę do siebie. Mówię szczerze, naprawdę. Takie miejsca w Niemczech, jak w centrum polskich miast, ogląda się na przedmieściach niektórych miast przemysłowych. Bezmiar ohydztwa, chaosu reklamowego, kolorystycznego, przestrzennego – to są rzeczy bardzo strukturalne, nie zmienimy tego na rozmowach takich jak nasze. To wymaga zmiany przepisów.

Słynny przykład Kalisza pokazuje, w jakiej rzeczywistości żyjemy. Parę lat temu udało się tam bardzo sprawnie przeprowadzić akcję, która miała na celu uzdrowienie przestrzeni miejskiej. Prezydent, radni, mieszkańcy – wszyscy doszli do konsensusu, że jest brzydko i musi być ładniej. Wprowadzono trzy strefy: tę najbardziej centralną, która miała być wolna od reklam, miały pozostać tylko ładne, dostosowane do architektury sztyldy, drugą – otulinę starówki o większej swobodzie w sytuowaniu reklam, choć nadal poddanych pewnej dyscyplinie, i potem ta zewnętrzna, bardziej liberalnie rozumiana. Zaczęto wprowadzać to w życie, wszyscy byli bardzo szczęśliwi, mieli nadzieję, że wreszcie wszystko będzie wyglądać jak należy. Ale lokalni reklamodawcy zaskarżyli to do lokalnego Sądu Administracyjnego, i jak państwo myślą, kto wygrał? Oczywiście reklamodawcy. Żyjemy w takiej rzeczywistości prawnej, w której zgodni są mieszkańcy, prezydent, wszystkie partie, wszyscy chcą dobrze, i przychodzi sąd, który mówi: „Nie możecie tak zrobić”. W tym momencie ręce opadają. To jakie mamy narzędzia, jeśli nawet prawo nie jest po stronie ładu przestrzennego? To jest bicie głową o ścianę, przegrana walka.

Mam pewne nadzieje związane z tym, że ostatnio w tym zakresie ożywił się trochę prezydent Komorowski, w moim przekonaniu z pomocą naszej nowej minister kultury i dziedzictwa narodowego Małgorzaty Omilanowskiej, która z wykształcenia jest historykiem architektury. Wiem, że rozmawiała o tym z prezydentem. On chce więc zająć się tym problemem na poziomie legislacyjnym, korzystając z przysługującej mu inicjatywy ustawodawczej. Bo to były sprawy kompletne zaniedbane, też uważano, że niewidzialna ręka rynku wszystko zrobi. A jeżeli tak kochamy miasta XIX-wieczne, to one były budowane, owszem, w warunkach rynku, ale w nieprawdopodobnie silnych rygorach prawnych. Paryż jest tak piękny nie dlatego, że inwestorzy mogli budować, co chcieli. Oni mogli budować, co chcieli, ale w ramach określonych ściśle reguł. I to jest ta różnica między kapitalizmem XIX-wiecznym a naszym polskim XX-wiecznym, w którym w zasadzie nie ma żadnych reguł, zasad, i potem mamy taki efekt. No więc tak smutno kończymy. Może jakiś optymistyczny akcent? [śmiech]

Głos z sali: Kilka lat temu w Warszawie była bardzo głośna dyskusja na temat Pałacu Kultury. Narodziła się, ale dobrze, że umarła. Nawet partie radykalne mówiły: „Zburzyć pałac”. Bo to był „czerwony” symbol. Na szczęście ostatnio jest cisza na ten temat.

Głos z sali: Ja bym chciała oddzielić myślenie przedsiębiorcy, bo dla niego najważniejsze są pieniądze, od trendów w społeczeństwie. Bo od socjalizmu minęło trochę czasu i wiele osób zaczęło powoli doceniać czy tęsknić za tym, co kiedyś było, czego dobrego doświadczyli, bo o tych gorszych rzeczach to mówią politycy. I tutaj rodzą się jakieś muzea socjalizmu, są wycieczki jego śladami, podobno

nasze Muzeum Miasta Łodzi też przygotowuje się do wystawy rzeczy codziennego użytku z lat 80. Myślę, że tak samo jak socjalizm jest częścią tego społeczeństwa, zostaje w pamięci, jest także dziedzictwem, tak w pewien sposób zaczyna być doceniane to, co było w nim pozytywne. I myślę, że ten modernizm, architektura, do której dystans jest inny, też zostaną docenione.

Dr Jacek Friedrich: W 100% się zgadzam, chociaż jestem bardzo sceptyczny wobec PRL-nostalgii, to traci kiczem. Czym innym jest poszukiwanie oaz wartościowych rzeczy, a czym innym takie podniecanie się rekonstrukcją sklepu z octem.

Chcę powiedzieć bardzo ważną rzecz. Proces, o którym pani mówi – że modernizm staje się zauważalny, doceniany, może jeszcze nie powszechnie, ale jednak bardziej niż 10 lat temu – musi się w jakiś sposób wiązać z tym, że młodzi projektanci do tego wracają. W latach 90. funkcjonowała formuła postmodernistyczna: wieżyczki itp. To sprzyjało lekceważeniu modernizmu. Natomiast jeśli dzisiaj człowiek, który interesuje się miastem, tym, co jest wokół, widzi, że najlepsi architekci i to, co jest nagradzane, stanowi jakąś mutację modernizmu z lat 50. czy 60., dochodzi do wniosku – może te korzenie też szanujemy? Jeżeli człowiek w latach 90. widział, że w modzie był neohistoryzm, uważał, że ten cały modernizm to jakiś śmieć. To pokazuje, jak to są niesamowicie złożone naczynia połączone.

Głos z sali: Jak z modą kobiecą – to okresowo, w unowocześnionej, złagodzonej formie, wraca.

Głos z sali: Chodzi o docenienie historyczne.

Dr Jacek Friedrich: Myślę, że jeżeli coś w ogóle wynika z naszej dyskusji, to fakt, że architektura jest częścią

kultury i że to są tak złożone procesy, zawierające tak wiele elementów, że kompletnie nie można ich przewidzieć. Wyobraźmy sobie – powstałby kultowy film, na który poszłoby 10 milionów Polaków, tak jak kiedyś na *Krzyżaków*, i ten film działałby się w anturazie przepięknej nowoczesnej architektury, i wszyscy by nagle zapalali miłością do tej architektury. To też tak działa. Czasem nie jesteśmy w stanie przewidzieć, jakie elementy wpływają na to, że społeczeństwo, grupy ludzi nagle się w czymś zakochują, a w czymś innym nie. Dlaczego Polacy kochają siatkówkę? Jesteśmy szczęśliwi, że zostaliśmy mistrzami świata, a większości ludzi na świecie w ogóle siatkówka nie interesuje.

Nie ma jednego mechanizmu. To, co działa się w NRD, o czym wcześniej mówiliśmy, nie musi się u nas sprawdzić. Mogą działać zupełnie inne klucze.

Dr Łukasz Pancewicz: Teraz bardziej optymistyczny akcent, wywodzący się z mojego środowiska architektoniczno-kuratorskiego, ale to się robi coraz powszechniejsze. Muzeum Sztuki Współczesnej w Toruniu zorganizowało wystawę, element projektu realizowanego przez młodszych ode mnie projektantów, którzy robili rekonstrukcję sztuki wnętrzarskiej związanej z architekturą modernistyczną [wystawa „Plastyka Toruńska. Architektura wnętrz 1945-2000” w ramach festiwalu TORMIAR]. To był aspekt estetyzowania budynków, które bardzo często były typowe, nie powiem „anonimowe”, ale ten element wzornictwa [przemysłowego], indywidualnie projektowanych detali, lamp, często przy bardzo minimalnych środkach formalnych i materialnych – ta wystawa do tego wracała. Ci młodzi ludzie dotarli do projektantów, pokazali wywiady z nimi, całą dokumentację fotograficzną wnętrz, które ja pamiętałem jeszcze

z dzieciństwa. To był dla mnie znak optymizmu. A drugi silny akcent to międzynarodowa współpraca przy okazji bardzo dużej wystawy architektonicznej – Biennale Architektury w Wenecji, gdzie młoda ekipa kuratorska, współpracując z ludźmi z państw środkowoeuropejskich, śledziła międzynarodowe korzenie architektury modernistycznej. To odtworzenie tego pęknięcia, które się pojawiło i które teraz zaczyna się zrastać. To świetnie, że udało się nam zaprosić doktora Jacka Friedricha, by o tym opowiedział.

Dr Jacek Friedrich: W moim muzeum zrobiliśmy niedawno wystawę poświęconą Gdyni międzywojennej, przede wszystkim architekturze, boomowi architektonicznemu, pt. „Narodziny miasta”, można ją zobaczyć do końca 2014 roku. Okazała się ogromnym sukcesem. Na wernisażu mieliśmy 800 osób, czegoś takiego nasze muzeum nigdy nie przeżyło i z tego co wiem, już po dwóch tygodniach pannie liczące bilety mówiły, że mamy w dni powszednie tylu odwiedzających, ilu normalnie mieliśmy w dzień darmowy, czyli w piątek. To jest wystawa o nowoczesnej architekturze. Co pokazuje? Słuchałem na wernisażu komentarzy w tłumach i wszyscy mówili to samo: „To jest niesamowite, dopiero na tych zdjęciach widać, jaka ta architektura była piękna”. Uświadamianie, akcje edukacyjne, pokazywanie, prezentowanie, objaśnianie – to jest taka organiczna, pozytywna praca, ale dzięki niej ten krąg ludzi, jeśli nie z zachwytem, to przynajmniej z uznaniem patrzy na tę dawną architekturę nowoczesną, a to na pewno ogromnie sprzyja ochronie, o którą nam chodzi.

Czyli podsumowując: prawo mamy do kitu, ale mimo wszystko nie poddawajmy się i róbmy tyle, ile możemy. Nie ma innego wyjścia.

Głos z sali: Mamy doświadczenie socjalistyczne, gdzie prawo też często było do kitu. Róbmy więc swoje.

Głos z sali: Doktor mówi o tych budach, o tych emigracjach i przeprowadzkach. A starsi państwo doskonale to pamiętają. Przywołam w pamięci ten obraz: wtedy, za czasów tego ustroju, rodziny były wielodzietne, żyły na tzw. kupie. Dziadek, babcia, dzieci troje, czworo, pięcioro, i ja pamiętam, jak ojciec płakał, gdy dostaliśmy mieszkanie w bloku, gdzie był parkiet. I matka płacze, bo woda leci w kranie, i wanna... I ci ludzie byli szczęśliwi przez kilkanaście, kilkadziesiąt lat. Były mieszkania zakładowe. To była kraina wiecznej szczęśliwości. Doskonale to pamiętam. A kamienice – drewno, woda w wiadrach, klozety na półpiętrze. I co było ważne? Każdy miał swoje biurko z lampką i mógł się uczyć.

Głos z sali: Mało ludzi pamięta, że jeszcze nie tak dawno, w latach 60., mieliśmy bardzo dużo drewniaków w centrum Łodzi.

Dr Jacek Friedrich: Ja mam ogromny żal do naszych socjologów, że wymyślają różne tematy, a tymczasem taki temat już za chwilę będzie nie do zrobienia. Ciągłe pytam moich kolegów, dlaczego nikt się tym nie zajmie. Póki ci ludzie żyją, warto opracować fenomen migracji ze wsi do miasta, ale pod kątem architektonicznym – z budy do bloku. Mam takie wspomnienie jako dziecko. Spędziłem tam czas do 10 roku życia. Dla nas falowiec to był raj, bo nawet nie wychodząc z budynku, można było mieć kilkunastu kolegów, na tych galeriach można było biegać, robić akcje. To pokazuje, jak architektura mieści w sobie wszystko. I jeśli dzieci są wywożone do szkoły i już nie idą na piechotę 300 metrów, tylko pięć kilometrów samochodem, w swoim

środowisku mieszkalnym w ogóle nie znają ludzi. I to wszystko wpływa na funkcjonowanie architektury.

Dla niektórych ten falowiec był symbolem koszmaru modernistycznego: 800 metrów długości, jeden z najdłuższych w Polsce. Ale nie najdłuższy w Europie – największy blok to dwa równoległe jednokilometrowe budynki Corviale pod Rzymem, co pokazuje, że nie tylko w krajach komunistycznych tak budowano.

Dr Łukasz Pancewicz: Zamykamy część otwartą naszej dyskusji. Bardzo dziękuję za udział i cierpliwość. Zapraszamy na następne spotkanie.

Jak budować współczesne kamienice?



kliknij, żeby odsłuchać →

Spotkanie w dniu 11.10.2014 r.
Prowadzący: dr inż. arch. Łukasz Pancewicz
Goście: Zbigniew Maćków, Maciej Czeredys

Dr Łukasz Pancewicz: Szanowni Państwo, witam serdecznie na kolejnym spotkaniu z cyklu „W poszukiwaniu zaginionego kwartału”. Dzisiaj poruszymy temat budowania współczesnych kamienic. Udało nam się zaprosić dwóch architektów – Zbigniewa Maćkowskiego z Wrocławia oraz Macieja Czeredysa z Warszawy. Krótko wprowadzę do tematu dzisiejszego spotkania.

POWRÓT DO CENTRUM

Dlaczego w ogóle rozmawiamy o budowie kamienic? Cały cykl „W poszukiwaniu zaginionego kwartału” patrzy na historię miasta Łodzi, wyciąga wątki, które są istotne

historycznie, i jednocześnie stara się spojrzeć w przyszłość miasta. Rozmowa o współczesnych kamienicach jest także rozmową o tym, jak budowana była miejska przestrzeń Łodzi. Jeśli wyjdziemy teraz na zewnątrz, to zobaczymy, że całe Śródmieście, Stare Miasto były obszarami budowanymi nie w formie wielkich osiedli mieszkaniowych, przynajmniej do czasu wojny, ale tworzyła je mozaikowa struktura pojedynczych budynków. One były realizowane dla konkretnej potrzeby. Jak wszyscy wiedzą, w XIX wieku Łódź eksplodowała, stała się nagle wielką metropolią przemysłową, a kamienice zapewniały podstawową rzecz – miejsce zamieszkania dla pracowników fabryk, ale także dla miejskiej burżuazji. Dzisiaj mamy rok 2014, miasto boryka się z zupełnie innymi wyzwaniami. Główną kwestią jest teraz rewitalizacja Śródmieścia i takie modne, lansowane hasło „powrotu do miasta” – oznaka tego, że staramy się zapewnić w ramach Śródmieścia miejsce zamieszkania dla osób, które z niego się wyprowadziły. Budowa współczesnych kamienic czy wypełnianie plomb miejskich, danie szansy realizacji zabudowy kamienicznej jest pewną formą wspierania tej polityki. Tylko od tego hasła „Wracamy do centrum” do praktyki jest jednak dosyć długa droga.

Dlatego zaprosiliśmy też osoby, które mają doświadczenie w prowadzeniu dyskusji o miejskich kooperatywach, o dochodzeniu do realizacji tego typu przedsięwzięć inną drogą. Z reguły, patrząc na Śródmieście, myślimy, że to nie jest interesujące miejsce do inwestowania, tu nikt nie chce mieszkać, kupować, stąd też wydaje mi się, że ważna jest dyskusja o alternatywach. Dlatego zapraszam moich rozmówców, by opowiedzieli o sobie i rozpoczęli od głównego

wprowadzenia do tego, jak rozmowa o kooperatywach, spółdzielczości, o alternatywach dla budowania osiedli deweloperskich i budowy centrum wygląda właśnie we Wrocławiu i w Warszawie.

Maciej Czeredys: Jestem architektem urbanistą. Zawsze dodaję ten drugi człon, gdyż to, co mnie interesuje, to ta perspektywa i skala zajmowania się przestrzenią, skupianie się nie na budynkach i wyrwanych z kontekstu elementach, tylko jednak myślenie o mieście jako pewnej całości. Od roku 2011 próbuję w Warszawie z grupą znajomych stworzyć coś, co nazwalibyśmy mikrokooperatywą albo mikrospółdzielnią, czyli projektem samoograniczającym się, nienastawionym na rozrost, którego celem jest właśnie zbudowanie budynku szytego na miarę. Nawet nie budynku – stworzenia miejsca, które byłoby wielofunkcyjne, miało określone cechy. O tych doświadczeniach mogę porozmawiać i się nimi podzielić. Zaznaczam też, że jestem bardzo „warszawocentryczny”. Nie znaczy to, że jestem ignorantem w kwestii innych miast, ale po prostu moja wiedza i mój czas są ograniczone, więc skupiam się na mieście, w którym żyję. Łódź trochę znam, robiłem tu parę projektów, więc myślę, że będę mógł w jakiś sposób odnosić się do tego typu przestrzeni.

Zbigniew Maćków: Jestem architektem z zawodu, urbanistą amatorem. Zdarza mi się przy tym grzebać, ta forma zawsze bardziej pociąga niż architektura. Jestem zdania, że architektura już mocno nuży po jakimś czasie. Pewnie jestem tu z paru powodów, może główny jest taki, że we Wrocławiu w 2011 roku także zainicjowałem z paroma kolegami duży projekt – teraz duży, wtedy był mały – inspirowany trochę wystawami Werkbundu, które

na przestrzeni lat 20. i 30. przetoczyły się przez Europę. Projekt nazywa się „Nowe Żerniki WUWA2” czy „Modelowe Osiedle Europejskiej Stolicy Kultury” [<http://nowezer-niki.pl/>], projekt ten został potem włączony jako flagowy w ramy przygotowań do Europejskiej Stolicy Kultury, którą będziemy w 2016 roku. Nie wiem, czy dlatego, ale przy okazji stałem się kuratorem tejże stolicy.

Prywatnie prowadząc też pracownię, w 2007 roku przygotowaliśmy jeden projekt kooperatywy. Nie wyszedł on z uwagi na kryzys, chętnie opowiem, dlaczego i jak to się stało. Natomiast w tej chwili, już jako jeden z organizatorów Nowych Żernik, jesteśmy blisko zrealizowania trzech kooperatyw na tym osiedlu, właśnie trwa rozstrzygnięcie przetargu na trzy działki przygotowane przez miasto, w ścisłej współpracy z miastem. Zatem jest to bardzo świeże, ciekawe i głębokie doświadczenie, i to się już staje faktem. Za chwilę, mam nadzieję, ten przetarg się rozstrzygnie i te kooperatywy zaczną się budować. No i udało się nam postawić w mieście parę takich współczesnych kamienic, dla – ja to tak nazywam – „współczesnych mieszczan”. Tu jest pewien cudzysłów, bo to są inni mieszczenie niż ci, którzy tworzyli Łódź. Postawiliśmy apartamentowiec Thespian, w tej chwili kończymy Kurkową 14, to są takie miejskie domy, które w moim rozumieniu nie są blokami. Nie mówię o formie, bo formalnie być może nawet w takim anturażu modernistycznym się znajdują, natomiast bardziej chodzi o pewien genotyp zamieszkiwania w gęstym mieście. W trakcie dyskusji będzie okazja o tym opowiedzieć.

CZY MIESZKANIE W CENTRUM TO MODA?

Dr Łukasz Pancewicz: Zaczniemy od pytania: czy wraca moda na budowanie kamienic w mieście? Skąd bierze się też możliwość realizowania kamienic, dlaczego nie jest to taka popularna forma? Gdybyśmy założyli na przykład, że ta Łódź kamieniczna miałaby powstawać teraz, czy te kamienice powstawałyby z takim samym dynamizmem jak w XIX wieku? Jakie są bariery i dlaczego u nas ta dyskusja o kooperatywach, o budowaniu w takiej formie, jest jeszcze taka młoda? Bo to są właściwie pierwsze eksperymenty. Rok 2007 to pierwsze kamienice, ale właściwie wasze podejścia, takie poważniejsze rzeczy, to jest początek 2011 roku, z tego, co rozumiem.

Maciej Czeredys: Ja osobiście to obserwuję. Staram się też patrzeć na to, co się dzieje w tym obszarze w całej Polsce, i choć są to ograniczone analizy, mam poczucie, że być może jest to moda. To jest bardzo silny bodziec, starożytni Egipcjanie zmieniali sobie kształt czaszek ze względu na modę, w związku z tym wydaje mi się, że to jest nawet dobre. Oczywiście, grunt, żeby to nie skończyło się na pewnej powierzchowności. Myślę, że rzeczywiście gdzieś można znaleźć przykłady – historyczne, ale też aktualnie powstające – takich mikrospółdzielni czy małych form wspólnego budowania. Czy to są kamienice? Raczej nie. Nie znam przykładu, aby w takiej formule, czyli najczęściej w obszarze gęstego śródmieścia, powstała kamienica. Myślę, że podstawową barierą, dlaczego tak się nie dzieje, jest brak polityki gruntowej, kwestie przepisów i polityki finansowej. Mówię: „polityki”, bo nie chodzi o żadną formę handlu czy tego, co robi sektor prywatny, tylko tego, co robi władza.

Dr Łukasz Pancewicz: Oznacza to, że ludzie chcą budować takie kamienice, ale nie są dawane im możliwości? Czy tak należy to rozumieć?

Maciej Czeredys: Na pewno można spojrzeć też trochę w przeszłość, zanurzyć się w historię ruchu spółdzielczego, który bardzo dużo w Polsce zbudował. Tak naprawdę miasta są w dużym stopniu odbudowane i zbudowane przez spółdzielczość. Charakterystyczne jest to, że wtedy to był też ruch emancypacyjny, dotyczył ludzi, którzy byli bardzo świadomi i aktywni. Mamy jakby dwa nurty tej spółdzielczości.

ROZWÓJ SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ

Jest spółdzielczość budowlano-mieszkaniowa, która najbardziej rozwinęła się w pierwszym okresie po odzyskaniu niepodległości, po 1918 roku, chociaż oczywiście spółdzielczość ma również swoją historię XIX-wieczną. Była głównie dedykowana kadrze zarządzającej, to były projekty wspierane przez państwo, najwięcej ich wówczas powstało w Warszawie. I też wiązały się z pewną polityką gruntową ze strony państwa: przekazywania, sprzedawania gruntów na swoje cele. Chodziło o wzmocnienie aparatu państwowego, urzędników, dowartościowania, a poprzez to wzmocnienia także instytucji państwa. Stopniowo na pierwszy plan wychodziła spółdzielczość mieszkaniowa – to jest ten model, który dominuje, istnieje w całym świecie zachodnim, a w którym nie ma tej pierwszej, o której mówiłem – ta spółdzielczość była ukierunkowana na dojście do własności tego mieszkania, czyli *de facto* powołujemy spółdzielnię, budujemy, a z czasem stajemy się właścicielami tych mieszkań.

Spółdzielczość mieszkaniowa z kolei miała raczej charakter filantropijny. Osoby, które tworzyły, inicjowały to przedsięwzięcie, nie budowały dla siebie, tylko raczej po to, żeby poprawić sytuację, głównie klasy robotniczej. Oczywiście były eksperymenty mocno związane z ruchem modernistycznym. Były wille w Warszawie, osiedle WSM [Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa], te mieszkania były miniaturowe, miały 19 metrów, a i tak robotników nie było na nie stać. To więc pokazywało skalę biedy i problemów. I w pewnym sensie ruch mieszkaniowy krytykował tę spółdzielczość budowlaną, bo ona była dofinansowana. I stopniowo doszło do tego, że to ta spółdzielczość mieszkaniowa była dofinansowywana, a tamta w pewnym sensie zanikła. Jednak efekty jednej i drugiej w sensie wizualnym i przestrzennym są znakomite. Jedne byśmy nazwali po prostu kamienicami – ta pierwsza funkcjonowała raczej w formule kamienic, stosunkowo małych inicjatyw. Druga to z kolei osiedla mieszkaniowe, czyli zgrupowania bloków, *stricte* w duchu modernistycznym. Z tych dwóch tradycji cały czas można czerpać, bo to jest pewien fakt dokonany. To tylko kwestia warunków, jakie mamy, żeby te rzeczy były możliwe też dzisiaj. Czy w podobnej, czy w trochę innej formule.

Dr Łukasz Pancewicz: A jak ta sytuacja wyglądała we Wrocławiu? Przed spotkaniem krótko rozmawialiśmy i wspominałeś o tym, że w latach 90. XX wieku w centrum Wrocławia ta tradycja mikrorealizacji, wypełniania plomb funkcjonowała. To było silne w tym mieście. Jak to działało i jak to się wiąże z tradycją budowania nowych osiedli, bo rozumiem, że z tego czerpiecie, programując WUWA?

Zbigniew Maćków: Oczywiście tak. Wrocław jest trochę innym miastem, ze względu na różne uwarunkowania. Jednym z nich jest tradycja lat 80. i 90., kiedy to Wrocław załapała fala plomb. Mamy kilkaset realizacji plombowych, co jest uwarunkowane historycznie, czyli tym, że Wrocław był w czasie II wojny światowej twierdzą, historię wszyscy znamy, bronił się dłużej niż Berlin i prawie 70% obszarów zostało zniszczonych. W Śródmieściu skutkuje to tym, że jest bardzo dużo przerw w zabudowie kwartałowej, które wręcz predestynują do tego, aby powstała taka forma zabudowy. To jest wymuszone niejako przez historię i kontekst miejsca. Natomiast bardzo ważne było to, żeby ludzi skłonić do miasta, i tutaj wracamy do pytania: czy to jest moda? Jestem przekonany, że nie.

MIEJSKI STYL ŻYCIA

Ja sam jestem przykładem neofity miejskiego. Wychowałem się w małym miasteczku, a właściwie najbardziej uprzemysłowionej wsi pod Wrocławiem, i tam mieszkałem przez całe życie. I nie wyobrażałem sobie innego modelu życia niż dom, ogród, ze dwa psy itd. Natomiast w pewnym momencie powiedziałem: koniec, nie da się spędzać życia w samochodzie, w korkach, rezygnować z różnych rzeczy tylko dlatego, że trzeba trzy razy dziennie pojechać tam i z powrotem, mieć trzy samochody, bo jeszcze jeden dla niani, by dzieci na zajęcia dowoziła... To się wszystko w pewnym momencie wysypuje. Tak więc wydaje się, że takim odbiciem świadomościowym była raczej migracja ludzi z miast na zewnątrz. Na początku zmiany ustrojowej

była to pewnego rodzaju moda czy próba odreagowania sytuacji mieszkania w szarych blokach, w stypizowanych osiedlach. To całe budowanie podmiejskich rezydencji, emanowanie statusem, bez zwrócenia uwagi na styl życia. I to było zachowanie, które można nazwać modnym czy podyktowanym bardziej wizerunkiem niż racją.

W tej chwili obserwuję we Wrocławiu absolutny powrót do miasta. Ludzie sobie nagle zdają sprawę z tych wszystkich uwarunkowań. Jeśli popatrzę na siebie – choć pewnie nie jestem typowym przykładem – w tym tygodniu byłem w środę w Brukseli, w czwartek w Warszawie, w piątek we Wrocławiu, dzisiaj jestem w Łodzi, w poniedziałek będę w Zielonej Górze, potem w Wiśle, potem trzy dni w Szczecinie. Chodzi o to, że dzisiaj gęstość życia wystarczyłaby na trzy albo cztery życia moich rodziców. Oni pewnie dwa razy do roku gdzieś wyjeżdżali poza swoje miejsce zamieszkania, a ja robię to często dwa, trzy razy w tygodniu. I ta liczba zdarzeń, interakcji przekłada się na to, że trzeba być blisko. Dzisiaj we Wrocławiu też jest Dolnośląski Festiwal Architektury, jadę tam wieczorem na jakiś wykład, jutro także... Tyle zdarzeń w kulturze, w życiu zawodowym powoduje konieczność bycia w centrum. Wydaje się, że to nie jest moda, to normalny imperatyw stylu życia, gęstości życia. Jeżeli popatrzymy na liczby, tendencje, na to, że światowo 60% ludzi będzie mieszkało w miastach, a w Europie w takich krajach jak Polska prognozuje się, że za chwilę będzie to 70–75%, to siłą rzeczy ci najbardziej dynamiczni, którzy zarządzają, prowadzą biznes, muszą mieszkać w centrach miast. Chyba że czeka nas jakaś bardzo zasadnicza zmiana technologiczna, która pozwoli nam zdalnie we wszystkim uczestniczyć.

To jest taki znak zapytania, sytuacja, której wykluczyć nie można, ale wydaje się, że nie jest tak prawdopodobna. Kończąc – we Wrocławiu w tej chwili jest absolutny popyt na mieszkanie w mieście, w Śródmieściu, zaczynają się budowy kamienic, choć oczywiście to słowo należy inaczej rozumieć. W centrum trwa wypełnianie plomb, wchodzi tam deweloperzy, spółdzielnie, powoli kooperatywy. W tej chwili wszyscy chcą być w centrum miasta. To też widać po cenach nieruchomości.

Dr Łukasz Pancewicz: Do cen nieruchomości i tych rzeczy technicznych wrócimy. Popytam jeszcze o WUWE, bo to jest inny model. To jest modelowe osiedle zlokalizowane poza centrum, realizowane od zera. Kto wybiera w takim razie to mieszkanie w centrum? To jest istotne, bo pamiętam jeszcze naszą rozmowę z wycieczki po Siechnicach, kiedy ten wątek się pojawił. I jest to też ciekawe w kontekście tego, dla kogo kiedyś były budowane te osiedla – dla klasy urzędniczej albo dla robotników. Kto dzisiaj stara się zbudować tego typu kamienice, partycypować w tego typu inicjatywach kooperatywnych, spółdzielczych? Czy to jest powszechne działanie, czy raczej rzecz, z którą na razie eksperymentują raczej wąskie grupy użytkowników?

INWESTOR A DEWELOPER

Maciej Czeredys: Absolutnie wąskie, ponieważ to zostało jakby wyeliminowane. Powtórzę to, co wielokrotnie mówiłem: coś niedobrego stało się z tzw. inwestowaniem w mieście. W trakcie lat 90., choć proces zaczął się wcześniej, inwestor został utożsamiony z deweloperem. Cele

dewelopera to nie są wszystkie cele przeciętnego inwestora. Bo jeśli państwo chcą sobie zbudować dom, to teraz raczej zrobią to pod miastem, z wielu powodów. Czyli jedyna forma takiego indywidualnego inwestowania, gdzie mając określone potrzeby, jestem w stanie je sformułować i prze-transponować na określoną przestrzeń, projekt jest szyty na moją miarę – taka sytuacja właściwie występuje tylko w przypadku budownictwa jednorodzinnego. I ono najczęściej jest poza miastem, bo tam są tańsze działki.

I rzeczywiście, w ciągu lat 90. inwestor zniknął z tej nomenklatury miejskiej, zastąpił go deweloper. Jakie są jego cele? To jest przedsiębiorca, który działa w imię zysku, wszystko jest temu podporządkowane, nie mam złudzeń. Nawet jeżeli są wynajmowani dobrzy architekci, to nie jest to robione po to, by mieć mniejszy zysk, tylko właśnie po to, żeby mieć większy. To jest ładne opakowanie, sprzedawanie pewnego luksusowego produktu, i w Warszawie, mogą to powiedzieć z całą stanowczością, wraz ze wzrostem ceny działki w lokalizacjach typu Śródmieście wzrasta poziom architektury. Inwestuje się w architekturę, bo wtedy sprzedaje się produkt luksusowy. Skoro działka kosztowała dużo, to i budynek musi kosztować dużo. A nie sprzedaje się drogo czegoś, co wygląda źle i nieatrakcyjnie. To proces, który oczywiście wspiera jakość architektury, ale powoduje też to, o czym pan mówił – że to nasze życie jest coraz bardziej gęste, więc musimy je optymalizować, bo mamy mało czasu i nie ma powodu, żebyśmy tracili swoje życie, dojeżdżając. Tylko że wielu ludzi jest coraz bardziej na to skazanych. Nie mówię, że tylko w Polsce. W Polsce może pół biedy, ale weźmy duże, światowe metropolie. Mieszkanie w śródmieściu, w obszarach, które są najlepiej skomunikowane, najlepiej

wyposażone w infrastrukturę, jest superdrogie. Niewielu sobie może na to pozwolić. Jest ogólna tendencja do ograniczania form budownictwa społecznego. I to wszędzie, nawet w miejscach typu Berlin, to też gdzieś odpływa. Siła rynku, logika wolnorynkowa zaczynają wszystko pochłaniać. I na obrzeżach tej rzeczywistości zostają ludzie słabsi, ze swoimi problemami, oni w ogóle nie istnieją jako podmiot takiej miejskiej polityki. Bo my widzimy architekturę, ale jednak trzeba widzieć też ludzi, którzy z niej korzystają. Nie zawsze jakość architektury w takim prostym sensie: „ładny budynek” powinno być celem. Uważam, że celem powinno być przede wszystkim dobre środowisko mieszkaniowe, bo miasto budują mieszkańcy. Czyli przestrzeń mieszkaniowa to podstawowy komponent, o którym, mam wrażenie, w Polsce niestety zapomniano. On jest gdzieś przy okazji, gdzieś się wydarza. Jednak co innego stanowi ten podstawowy trzon retoryki rozwoju miasta.

Dr Łukasz Pancewicz: Podsumowując: wolność wyborów w formule, która nie jest domem jednorodzinny pod miastem, jest w tym kontekście luksusem.

Maciej Czeredys: Bo co my otrzymujemy? Jeżeli chcemy sobie kupić to mieszkanie u dewelopera, to oczywiście są jakieś możliwości modyfikacji planu mieszkania, uszycia go na miarę. Bo my kupujemy teraz metry, nie kupujemy już mieszkania. Na przykład trakt budynku jest szerszy, niż był kiedyś, po to, by można było więcej tych metrów sprzedać, te mieszkania są dłuższe, przestrzenie wewnętrzne rozciągnięte, jest więcej komunikacji. I to jest wynik optymalizacji ze strony inwestora, dokonanej, by sprzedać jak najwięcej metrów, bo to są pieniądze. Tylko czy mamy jakikolwiek wpływ na to, w jakim będziemy mieszkali środowisku? Czy

będziemy mieć blisko usługi? Przedszkole? Ludzie tego się dowiadują, gdy już zaczynają mieszkać. Świetnym przykładem jest osiedle Wilanów w Warszawie. Zaplanowane, świetni architekci, tylko tam po prostu się nie da żyć. Według mnie tam nie ma podstawowej infrastruktury społecznej, która rzeczywiście gwarantuje, że nie muszę wszędzie jeździć samochodem. Bo co z tego, że mieszka się w mieście, jak i tak wszyscy wiszą w tym nieszczęsnym samochodzie? I mimo że mają garaże, to ulice i tak są zastawione. Chodzi więc też o to, by przeformułować, zacząć myśleć o mieście jako o środowisku mieszkaniowym o jego jakości. I oczywiście z tego wynika tysiąc pytań o to, jak to zrobić.

Dr Łukasz Pancewicz: Jak to wygląda we Wrocławiu? Podpytywałem o bardzo podobny wątek i odpowiedź też była podobna. Eksperymenty zaczynają się jednak od grupy, która jest z tym faktycznie związana, czyli architektów, prawników. A we Wrocławiu?

Zbigniew Maćków: Wątków wystarczy na parę dyskusji. Jak to powinno się robić? Te wszystkie bolączki, Wilanów i tak dalej, próbujemy załatwić właśnie na osiedlu Nowe Żerniki. Tam zaczynamy od usług, od przestrzeni publicznych, i dopiero potem dokładamy domy.

Ale wróćmy do tego gęstego miasta. Chcę uzupełnić. Moim zdaniem nomenklaturowo to jest tak - żebyśmy sobie ustawili sprawę: oczywiście inwestor nie równa się deweloperowi, ale to nie jest tak, że deweloper to wujek samo zło, a inwestor to ktoś dobry. Kooperatywa to z kolei nie formuła, tylko to jest typ inwestowania w ramach bycia inwestorem. I teraz ja śmiem twierdzić, że obie te formy, obaj gracze - inwestor czy deweloper - działają dla zysku. Umówmy się, każdy działa dla zysku, być może nie zawsze

stawia go na pierwszym planie. Tylko inna jest, nazwijmy to, polityka czy strategia działania dewelopera, a inna inwestora. Deweloper nie buduje dla siebie, tylko po to, żeby szybko sprzedać. On generuje zysk z marży, z tego, za ile poskłada ten proces budowlany, za ile sprzeda, różnica jest jego zyskiem. I tu łatwo zauważyć, że jego cele są bardzo krótkoterminowe. Zgoda. Opakowanie, marketing, zrobić dużo wiatru rękami, by to się dobrze sprzedawało, puścić na rynek i po trzech latach, jak się skończy gwarancja i rękojmia, zapomnieć. Cele dewelopera są krótkoterminowe, więc zasadniczo niezbyt spójne z celami mieszkańców. Bo oni chcą tam mieszkać dłużej niż te trzy lata, mają horyzonty znacznie szersze niż ta rękojmia.

Inwestor to taki przedsiębiorca, który również działa dla zysku, ale jego zysk generuje się ze stałego wpływu. Jak ten dochód generuje? Wynajmując. Dlatego łatwo to zauważyć na rynku biurowym. My, robiąc biurowce we Wrocławiu, 90% wykonujemy dla deweloperów i widać, jak oni do tego podchodzą: ładnie wygląda, trzeba szybko sprzedać. I w ciągu roku budynek jest sprzedany dla funduszu. A zdarza się nam też pracować dla inwestorów, którzy budują dla siebie, i tam są zupełnie inne cele – by to działało, rachunek ekonomiczny zgadzał się w długim okresie użytkowania. To może więcej kosztować w realizacji, ale za to jest tańsze w eksploatacji. Ważne są energooszczędność, starzenie się materiałów, zużycie, nabieranie wartości w czasie – takie różne cele są istotne dla inwestora.

KOOPERATYWY TO INWESTORZY

Kooperatywa to jedna z form bycia inwestorem, w której inwestor buduje nie na wynajem, a dla siebie. Ale jest stosunkowo ograniczona. Szeroko rozumiana spółdzielczość to znacznie szersza formuła, ale ona jest teraz w odwrocie z uwagi na różne uwarunkowania.

Natomiast w Polsce rynek inwestorów budujących mieszkania nie istnieje. Z jednego prostego powodu: ustawy o ochronie praw lokatorskich. Niestety, jeśli porozmawiamy z podmiotami gospodarczymi, najczęściej deweloperami, to oni już jutro bardzo chętnie by weszli na rynek mieszkań na wynajem, czyli z deweloperów staliby się inwestorami – budowaliby dla siebie w długim terminie i wynajmowali te mieszkania. Natomiast ta ustawa, skądinąd słuszną w założeniach, wylała dziecko z kąpielą. Żaden przedsiębiorca rozsądnie myślący o swoim biznesie nie zainwestuje, i to widać dookoła, nikt nie buduje mieszkań na wynajem. A jeśli popatrzymy na strukturę własności w Berlinie, to jest ona dokładnie odwrotna niż w Polsce. W Berlinie ponad 70% mieszkań to mieszkania inwestorskie, wynajmowane. Tylko 15%–18% mieszkań jest własnościowe, kupowane od deweloperów na własność. I to jest główna przyczyna. W tej chwili jest duża nadzieja w funduszu stworzonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego, który ma niby rozruszać ten rynek. To będzie inwestor państwowy, ale *clue* to zmiana tej ustawy, bo ona powoduje szereg patologii, ktoś nieplacący czynszu w zasadzie może mieszkać w danym miejscu do końca swoich dni i nic nie można z tym zrobić. I nikt się na to nie zdecyduje. To jest niestety główna przyczyna tej asymetrii rynku w Polsce, że 85% rynku to deweloperzy. Mówię

„niestety”, bo to powoduje bardzo duże skrzywienie sposobu budowania w perspektywie celów krótkoterminowych, czyli tanio wybudować, dobrze sprzedać i zarobić na marży, nie myśląc o długoterminowych aspektach, które wymienilem.

Dr Łukasz Pancewicz: Zanim wrócimy do kryteriów ekonomicznych, bo dużo o nich mówiliśmy, chcę krótko zapytać o architektoniczne aspekty budowania długoterminowego. Czy te budynki, kamienice, które są realizowane, różnią się w formie architektonicznej od takich typowych obiektów „deweloperskich”? Na czym polega ten urok budowania dla siebie? Jaka jest przewaga realizacji takiego obiektu?

Maciej Czeredys: Myślę, że podstawowa różnica to skala. Bo jeżeli spotka się jakaś grupa ludzi i chce coś wspólnie zbudować, to nie może być za duża, bo się nie dogadają. Nawet zachodnie doświadczenia, nie polskie, choć po takie pewnie też można sięgnąć, pokazują, że mniej więcej przyjmuje się liczbę do 20 mieszkań. To taka grupa, która jest w stanie z sobą dobrze współpracować i uzyskać konsensus przy podejmowaniu decyzji, a to jest bardzo ważne. Różnica jest taka, że w przypadku grup oddolnych działa się w sposób demokratyczny. I ten proces jest wydłużony, ale przez to może trwalszy, bo jak już dojdą do czegoś, to tak będzie. Natomiast w przypadku dewelopera jest to system w pewnym sensie autorytarny, ale też bardzo efektywny, bo decyzje są podejmowane w bardzo wąskim gronie osób na jasno określonych podstawach. Nie ma negocjowania, tylko jest decydowanie. Ale świetnie, że pan powiedział o tej różnicy, bo to bardzo dobrze pokazuje istotę.

Zgadzam się z uwagą dotyczącą ustawy o ochronie praw lokatorów, bo rzeczywiście ta nazwa jest przewrotna.

Z założenia rzeczywiście miała chronić. Nie pamiętam, jak nazywała się poprzednia ustawa – chyba była o zasobie komunalnym. W ogóle więc zmieniono logikę w nazwie. Jeszcze była o dodatkach mieszkaniowych, bo kiedyś wspierano tę różnicę, dodawano ludziom pieniędzy, by pokrywać pełne koszty utrzymania mieszkania, a teraz właściwie okazało się, że to nie ma znaczenia. Te budynki zaczynają się degradować i problem jest zostawiany na przyszłość.

Zbigniew Maćków: *Ad vocem* kooperatyw. To jest pewna typologiczna podgrupa budowania w systemie inwestorskim. Budowania dla siebie. Ale też podejmę polemikę. Zgadzam się oczywiście, że optymalne kooperatywy są sześć-, ośmiorodzinne. To jest pewien *modus operandi*, to się ładnie składa. Natomiast my, tworząc te kooperatywy i organizując je we Wrocławiu na Nowych Żernikach, odbyliśmy parę podróży studialnych i przestudiowaliśmy kilkadziesiąt obiektów w Europie. Dwie podróże do Malmö, osiedle Boo1, gdzie oglądaliśmy kooperatywy, i do Berlina, gdzie byliśmy w biurze wyłonionym przez miasto w przetargu, które ma koordynować proces powstawania kooperatyw, zarządzać, pomagać, doradzać. I oni są już na takim stopniu rozwoju, że potrafią robić sturodzinne kooperatywy, co oczywiście spowodowało opad naszych szcęk. I to jest szok, że potrafią zebrać, dogadać 100 rodzin i zarządzać tym procesem. Naprawdę nie mogliśmy w to uwierzyć, ale oglądaliśmy te kooperatywy, one działają i mają się dobrze. Jest to więc możliwe, tylko wymaga iluś lat doświadczeń na tym rynku.

Wracając jeszcze do zasadniczego wątku dotyczącego gęstego miasta i budowania – uświadomienie sobie tego

stylu, sposobu życia powoduje, że wszyscy chcą – opieram się na przykładzie wrocławskim – być w gęstym mieście. I to nie tylko kooperatywy szukają tam swoich lokalizacji, to jest naturalne środowisko dla inwestorów na wynajem, choć oni się na razie bardzo mocno przygotowują, prowadzą rozmowy. Ten fundusz już chce wejść, więc za chwilę to mocno wybuchnie. Bo jeśli ktoś buduje mieszkania na wynajem, to kto jest głównym wynajmującym? Studenci, ludzie młodzi, których nie stać jeszcze na zakup, ludzie pracujący w BPO, w korporacjach – oni chcą mieć blisko do pracy, jeździć na rowerze, korzystać z tych wszystkich uroków życia, kawiarni, kin, galerii itd. Oni chcą być blisko i są naturalnymi najemcami, więc inwestorzy będą głównie atakować śródmieścia miast, to będą główne lokalizacje. Ja już to widzę. Ale zauważyłem też, co jest bardzo obiecujące, że wchodzi też deweloperzy. We Wrocławiu jest dwóch, trzech deweloperów, którzy już powiedzieli: budujemy tylko w centrum miasta. I kupują takie lokalizacje w gęstych śródmieściach, często plombowe, i tam budują, wychodząc z założenia, że ekonomicznie to się też bardzo ładnie składa. Bo te działki jeszcze były niedozacowane, a są w pełni uzbrojone, nie trzeba budować dróg, jest pełna infrastruktura społeczna, bo najczęściej są szkoły, piekarnia, fryzjer, kawiarnia, i wszędzie można dojść pieszo, jest komunikacja publiczna, więc nie trzeba też mieć dwóch, trzech samochodów, wystarczy jeden na wakacje czy weekendy. Deweloperzy wchodzi więc ostro w śródmieścia, we Wrocławiu to widać absolutnie, także po cenach nieruchomości, które skoczyły do góry. I widać to w pierwszych kilkunastu realizacjach.

Zapytał pan o klienta – to są głównie młodzi ludzie, którzy startują w życie, ale z pierwszą czy drugą poważną pracą, najczęściej w jakiejś korporacji czy BPO, gdzie mają jakąś pozycję, przyzwoite zarobki pozwalające wziąć kredyt, a z kolei dynamika samej pracy, potrzeba zostawiania po godzinach i organizowania sobie życia – że na przykład pracuję, wyskakuję do kina albo na festiwal Nowe Horyzonty, potem wracam, albo muszę być pod e-mailem – to wszystko powoduje, że oni chcą mieszkać w gęstym mieście, nie chcą jechać do domu godzinę, a potem wracać, by się z kimś spotkać wieczorem. Chcą przyjechać rowerem, wziąć prysznic, pojechać znowu. Patrzę na tę naszą inwestycję Kurkowa 14, którą teraz realizujemy, to są głównie ludzie tego typu, młodzi, dynamiczni. A to jest inwestycja 800 metrów od wrocławskiego Rynku. Ścisłe, gęste miasto.

Maciej Czeredys: To jest symptomatyczne, bo co z pozostałymi? Co ze starszymi albo z tymi, których nie stać na kredyt? Starsi nie mogą dostać kredytu. A teraz Polska jest w takiej sytuacji, nikt tego nie do końca doświadcza i mało kto ma tego świadomość, że jesteśmy jednym z najszybciej starzejących się społeczeństw, drugim w kolejności. W niezbyt dalekiej perspektywie czasowej ten problem nas dotknie. Jak więc, jako społeczeństwo, jesteśmy do tego przygotowani? To jest osobna dyskusja o mieście przyjaznym starzeniu się.

Zbigniew Maćków: Starszych ludzi nie brakuje w mieście, w gęstym środku miasta. Powiedziałbym, że problem jest dokładnie odwrotny. Nie chcę, broń Boże, żeby to zabrzmiało, że jest ich za dużo w mieście, bo nie to miałem na myśli. Tylko że jest ich dosyć dużo, a problem

polega na tym, że ich nie widać, że miasto nie jest przystosowane. Mamy we Wrocławiu bodajże kilkadziesiąt tysięcy XIX-wiecznych kamienic, w których nie ma wind. Jeżeli pani ma 70 lat i mieszka na piątym piętrze, a to jest wysokość dzisiejszego 10 piętra, to ona schodzi raz na dwa dni, bo to dla niej potężny wysiłek. Istnieje problem nadmiernych powierzchni: dzieci się wyprowadziły, współmałżonek zmarł i mieszkają w mieszkaniach po 80–100 metrów kwadratowych. Nie są w stanie opłacić czynszu, ogrzać. W naszej kamienicy mieszka pani, ma ponad 80 metrów i w zimie siedzi w pokoju przy 16 stopniach. Gdy kiedyś do niej zajrzałem, siedziała w kożuchu, w czapce, bo nie stać jej na ogrzewanie, grzeje w jednej izbie czymś elektrycznym. Jest problem dysproporcji, nigdzie na świecie tak się nie dzieje, że osoba samotna zajmuje 80-metrowe mieszkanie w centrum Wrocławia, 700 metrów do Rynku, i to na piątej kondygnacji, 30 metrów nad ziemią. Dla takiej osoby znajduje się mieszkanie w zależności od preferencji. To wcale nie oznacza, że należy ją eksmitować gdzieś na obrzeża do jakiegoś domu starości, broń Boże, tylko znajduje się mieszkanie mniejsze, z windą, być może w miejscu, które jest spokojniejsze, by było więcej ciszy, co nie oznacza, że to musi być dalej. We wszystkich dużych, zaawansowanych społecznościach istnieje program właśnie takiego zarządzania zasobem komunalnym. Przeciętny Amerykanin zmienia miejsce zamieszkania 40 razy w życiu. Moi rodzice ani razu nie zmienili miejsca zamieszkania, zmarli tam, gdzie się urodzili. Ja już trzy razy zmieniałem, ale gdzie do 40?

Maciej Czeredys: Ale to jest kwestia pewnych wzorców kulturowych.

Zbigniew Maćków: To nawet nie są wzorce, to jest sposób życia. Moi rodzice też pracowali po 40 lat w jednym zakładzie, my dzisiaj często zmieniamy pracę co dwa, trzy lata.

Maciej Czeredys: Ja na przykład żyję cały czas w swoim mieście. Oczywiście takie personalne historie nie pokazują skali, bo musielibyśmy się odwołać do szerszych badań, ale polskie społeczeństwo rzeczywiście mało migruje. Być może związane jest to też z tym mieszkaniem na wynajem.

PULAPKA KREDYTU, PULAPKA PRZEDMIĘSCIA

Zbigniew Maćków: Dokładnie, jeżeli teraz w Polsce jest 700 tysięcy rodzin, które wzięły kredyt we franku szwajcarskim, jeżeli wiadomo, co się stało z tym frankiem, to oni mają pętlę na szyi, te osoby są w stanie takiego 30-, 40-letniego układu feudalnego, w którym nie mogą ruszyć się z tego domu, bo jeśli się ruszą, to sprzedadzą go ze stratą i ten wysiłek okupiony potężną krwawicą zostanie zniweczony. Są przywiązani do tego miejsca, a więc nie mogą zmienić pracy na lepszą. Jak w tym miejscu nagle nie ma pracy, bo coś się wyłożyło, to problem zaczyna się geometryzować. I jeśli takich rodzin jest 700 tysięcy, pomnożymy przez dwa i pół czy trzy, to mamy skalę problemu. I to właśnie wszystko przez to, że nie ma rynku mieszkań na wynajem. W normalnym, cywilizowanym społeczeństwie człowiek po pierwsze nie kupiłby mieszkania, tylko najpierw wynajął i w momencie, gdy jest problem z pracą, to dziękuje, zostawia mieszkanie i przenosi się do miejsca,

gdzie praca jest, i może znowu wynajmować. A po pewnym czasie stać go na to, by być może kupić.

Dr Łukasz Pancewicz: Chciałbym teraz dać możliwość publiczności włączenia się do dyskusji i zadania pytania.

Głos z sali: Jak to wygląda we Wrocławiu, gdzie jest dużo plomb w starym centrum, od strony architektonicznej? Jak nowe kamienice wpisują się w tę starą, XIX-wieczną zabudowę? A po drugie, jestem bezpośrednio doświadczona, bo moja córka mieszka właśnie w Siechnicach i wszystko było dobrze do momentu, gdy byli we dwójkę z mężem. Natomiast teraz, gdy są dzieci, jeszcze nie jest źle, bo na razie jest tylko przedszkole. A za chwilę będzie tak, że szkoła gdzieś indziej, przedszkole gdzieś indziej, a po kilogram cukru ciągle trzeba wsiadać w samochód i jechać. To są oczywiście wszystko własne wybory, rodzice mieli swoje zdanie i na tym się skończyło, decyzje są podejmowane. Druga córka jest w podobnej sytuacji: piękny dom, przepiękne otoczenie, okolica – to się nazywa chyba Michałków czy Michałkowo – i to już jest ten etap wyższy, gdy jedno dziecko jest w przedszkolu w jednym miejscu, drugie w szkole w innym miejscu, oczywiście do pracy to samo, więc dwa samochody. I w sumie tak naprawdę nie ma kiedy korzystać z uroków tego miejsca. Pół biedy, jeżeli to są takie warunki jak teraz, natomiast zimą to powinna być jeszcze terenówka [śmiech], bo jeśli gmina nie odśnieży, to nie ma zmiłuj. Ta córka pod Wrocławiem w tej chwili jest na etapie, że nerwowo zaczyna się rozglądać, żeby się przenieść przynajmniej gdzieś bliżej, by jednak ten Wrocław był bardziej na wyciągnięcie ręki. Nawet taka sprawa jak spacer z dzieckiem – wokół poldery i ruchliwa szosa. Zostaje więc tylko spacer wokół tych bloków, choć to

bardzo ładne miejsce. Z pracą na komputerze albo dla osób niezwiązanych rodzinnie – świetna sprawa. Ale dla rodzinie. Dla starszych też nie, bo oni też musieliby mieć obsługę z zewnątrz w razie jakichś problemów zdrowotnych.

Zbigniew Maćków: Ja też w pewnym momencie usiadłem i sobie uświadomiłem, że ostatni raz byłem w swoim ogrodzie dwa i pół tygodnia temu. To jest tak, jak pani mówi, że budujemy jakiś świat bez zastanowienia, czy my z niego mamy czas korzystać, jak będziemy korzystali. I potem wkładamy cały nasz wysiłek, żeby ten świat stworzyć. Nie byłem w ogrodzie dwa i pół tygodnia, a tam trzeba kosić, przycinać. Zaraz więc pojawia się potrzeba niemalże posiadania ogrodnika, który przyjdzie, skosi, wywiezie, przytnie gałęzie, bo się zaczyna robić jakaś puszcza. To wszystko jest chore, a te drzewka są nadal rachityczne, więc człowiek sobie zadaje pytanie i nagle wali się w głowę: kurczę, dlaczego jak tu hoduję jakieś brzoźki, na które trzeba czekać 30 lat, aż będą drzewami, zamiast po prostu wyjść do parku, który ma 100 lat, jest duży. I co z tego, że nie mój? Jest stare powiedzenie: żeby się napić piwa, nie trzeba kupować browaru. Wyjdę więc do parku, który jest wspólny, gdzie będę miał drzewa, które mają 80, 100 lat, przy okazji spotkam się ze znajomymi, pójdę z psem. Mam filharmonię, do której mogę pójść i posłuchać koncertu zamiast oglądania go na YouTube.

To są te wybory. Nasze życie się tak ustawiło, że w większości, z pewnymi wyjątkami, potrzebujemy tego miasta, żeby funkcjonować, i najlepiej być jak najbliżej centrum, żeby z niego w pełni korzystać.

ARCHITEKTURA WSPÓŁCZESNYCH KAMIENIC

W odpowiedzi na pytanie o to, jak się te plomby wpisują – różnie się wpisują, my też się sami różnie wpisujemy. Widać, że tutaj jest duże nieprzygotowanie architektów, jest taka nieśmiałość. Te wszystkie budynki, które powstawały jako wolnostojące w założeniach osiedlowych, wyrobiły już sobie taką architekturę, ukształtowały jakąś taką formułę, lepszą, gorszą. Znalazły swój język i te osiedla są w jakiejś estetyce stylistycznej.

Natomiast w Śródmieściu obserwuję zupełne skonsternowanie. I albo jest próba współczesnego historyzmu, który bardzo rzadko dobrze wychodzi, powiedziałbym jeszcze drastyczniej – że prawie nigdy nie wychodzi, znam może jeden przypadek – albo są też eksperymenty postmodernistyczne, czasem całkiem udane. We Wrocławiu mamy kamienicę Wojtka Jarzábka na Wybrzeżu Wyspiańskiego czy Lewczuka na Trzebnickiej. Całkiem dobre domy, oczywiście bardzo kontrowersyjne, ale wydaje się, że taki anturaż postmodernizmu do tych eklektycznych kamienic całkiem dobrze pasuje. Aż po takie bardzo współczesne realizacje, które są w totalnej kontrze do tego, co stoi. Myśmy popełnili jedną taką realizację, to jest właśnie Thespian na Rondzie Powstańców Śląskich, który kupując geometrię tego placu i te wszystkie ustalenia kalenicy, gzymsów, jest jednocześnie kamienicą z XXI wieku. Oczywiście państwo musieliby ocenić, czy to jest właściwe wpisanie się, czy nie.

Maciej Czeredys: Ja bym jeszcze przestawił się z takiego *stricte* estetycznego ujęcia tego problemu na bardziej funkcjonalny. To, co mnie osobiście interesuje, to tworzenie stosunkowo małych organizmów, które będą superzłożone.

Teraz opowiem o budynku, pewnej koncepcji, którą staraliśmy się realizować w ramach mikroszpółdzielni w duchu angielskiego *multi use*, czyli że jest program, który zapewnia pewną samowystarczalność temu małemu obiektowi. W związku z tym przewidujemy oczywiście usługi w parterze, także pomieszczenia na wynajem, które pozwalają stabilizować ekonomicznie ten projekt, ale też na przykład wspólny taras z ogrodem na dachu. To jest dla mnie bardzo ciekawe, że dzisiaj w mieście w ogóle nie widzę, żeby powstawały ogrody na dachach. Wszystkie dachy są martwe. A jak się pojawiają, to są jakimiś luksusowymi penthouse'ami dla wybranych ludzi. Dlaczego wszyscy nie mogą z tego korzystać? Dlaczego ta perspektywa miast jest niedostępna dla nas, w ogóle nie istnieje w naszej świadomości?

I oczywiście to jest takie wirusowe działanie, ale kręci mnie, jak można z tego stworzyć pewną formułę, ideę, którą ludzie mogą w jakiś sposób powielać. Tak jak kiedyś była idea kamienicy. Z czego ona się składała? Mamy małą, wąską działkę, dłuższą niż szerszą, z dostępem do ulicy, najczęściej w parterze jest jakaś ogólnodostępna funkcja, wewnątrz mieszkania, czasami jakaś fabryka w podwórku, jakieś miejsca pracy.

Mówiliśmy o modelu sześciu-ośmiu rodzin, ja mówię, nie bez powodu, 20, bo to wynika ze wszystkich analiz, które robimy. Zasadniczy problem to znaleźć działkę – mówię o Warszawie, która jest miastem modernistycznym, odbudowanym, miastem dużych działek. Jeżeli działki są, to w obszarze Śródmieścia czy Pragi, są też objęte tzw. dekretem Bieruta, czyli właściwie zamrożone. I miasto nie prowadzi żadnej polityki gruntowej. Nie dzieli, nie

wymusza podziałów tych dużych nieruchomości, tylko raczej sprzedaje albo pozwala na realizację dużych osiedli. Mój problem to znaleźć małą działkę, bo na niej mogą powstać małe domy, a w małym domu może mieszkać właśnie ta określona, niewielka grupa ludzi. Więc ze wszystkich analiz, jakie robiłem, wychodzi na to, że nie da się mniej niż dla 20 rodzin. Bo jak się weźmie działkę, pomnoży przez pięć-sześć kondygnacji w Śródmieściu, to tyle wychodzi. I w tej sytuacji robienie budynku dla mniejszej liczby jest *de facto* ekonomicznie nieopłacalne. Trzeba zapłacić dużo za tę działkę, bo rzecz jasna nie ma żadnego wsparcia, trzeba kupić na rynku, konkurując z deweloperem. A my konkurujemy czym? Tym, że nie mamy marży, którą deweloper sobie musi wliczyć. My tylko robimy po kosztach.

Dr Łukasz Pancewicz: Forma też jest dyktowana ekonomicznymi względami?

Maciej Czeredys: Tak, jeśli chodzi o intensywność, to jest ta sama logika dewelopera i nasza. My tylko mówimy o zróżnicowaniu funkcjonalnym i programowym. I także w kwestii eksploatacji, bo chodzi nie tylko o to, by wybudować, ale także, by nie zbankrutować w trakcie eksploatacji budynku.

Zbigniew Maćków: Rzeczywiście, to jest problem, jeśli chodzi o kooperatywy. My, rozpracowując go bardzo dokładnie przez te podróże studyjne, analizy, wycieczki do Szwecji, do Berlina, doszliśmy do jednego: podstawowa kwestia to działka i pomoc miasta. Dlatego na Nowych Żernikach miasto wydzieliło małe nieruchomości i sprzedaje je w formule użytkowania wieczystego. Proszę więc sobie wyobrazić, że taka działka pod osiem rodzin kosztuje na starcie 30 tysięcy złotych, więc jeśli się to podzieli na osiem gospodarstw domowych, wychodzi ponad trzy

tysiące złotych. Nie chcę powiedzieć, że tyle nosi się w tylnej kieszeni [śmiejch], ale to są pieniądze, które jesteśmy w stanie wygospodarować, to nie są trzy miliony. I mało tego – miasto zapisuje, że ta działka jest dostępna tylko dla kooperatyw, więc nie ma konkurencji z deweloperami, nie trzeba ich przebijać. Dlatego na te trzy działki jest pięć ofert, pięć kooperatyw.

Oczywiście była próba, zadzwonił deweloper, chciał umówić się na spotkanie, mówił, że widział taki przetarg w mieście, „Coś tam państwo organizujecie, Nowe Żerniki, takie fajne działeczki, byśmy tam postawili”. Mówię: „Panie prezesie, z całym szacunkiem, to są działki dla kooperatyw, a pan jest deweloperem” – „Nie, nie, to założymy kooperatywę. Ja ze szwagrem i moim synem w trójkę i będzie kooperatywa!”. Na szczęście miastu tak się udało ustawić tę poprzeczkę prawną, że tylko kooperatywy mogą kupić i w związku z tym nie ma konkurencji ceną. Berlin idzie jeszcze dalej: ma specjalną, wydzieloną pulę dla kooperatyw i tylko one mogą budować.

Rzeczywiście problemem jest wielkość działek. Bo kooperatywy im mniejsze, tym lepsze. Jesteśmy w tej szczęśliwej sytuacji, że Wrocław ma wiele takich gruntów, co wynika z historii. To są działki miejskie i nie tylko. Kiedyś zrobiłem ćwiczenie, szukając działki na naszą kooperatywę, którą ostatecznie nabyliśmy. Ta działka ma 200 metrów kwadratowych, 800 metrów od Rynku. Ale szukając takich działek, chcieliśmy najpierw zinwentaryzować problem. Zrobiłem proste ćwiczenie: na mapie Wrocławia wbiłem cyrkiel w Rynek i obrysowałem w promieniu półtora kilometra. Proszę zgadnąć, ile było takich działek plomboanych o szerokości nie większej niż 12 metrów – bo to jest

już klasyczna działka dla dewelopera, na której on wtedy sady taką normalną, kilkuosioową kamienicę. Więc szukaliśmy, powiedzmy, do 10 czy 12 metrów szerokości frontu w zabudowie plombowej. Ile znalazłem? 182 działki. Tydzień można chodzić z aparatem i dokumentować. Miejskie i prywatne, ale w większości jednak miejskie.

Jeszcze ostatnie *ad vocem*, proponuję zwiedzić kooperatywę na osiedlu Boo1 w Malmö w Szwecji, tam jest taka klasyczna kooperatywa, genialna, siedem rodzin, siedmiu właścicieli wybrało działkę około sześciu metrów szerokości, w centrum, z widokiem na Bałtyk. Wybudowali dziewięć mieszkań, z czego w siedmiu mieszkają, każde na innym poziomie, a dwa z tyłu w ogródku są na wynajem. I one dają im taki dochód, że prawie wcale nie muszą płacić za użytkowanie mieszkań. W ogródku mają szklarnie, a na dachu oczywiście ogród z widokiem na Bałtyk, i jeszcze banię – wielką beczkę z gorącą wodą – i grilla. I pytaliśmy, jak oni tego używają? Mają grafik, siedem dni w tygodniu, każda rodzina używa w inny dzień, a od czasu do czasu, gdy ktoś chce zrobić imprezę, to się tam wpisuje. Więc można.

KOOPERATYWY POTRZEBUJĄ WSPARCIA SAMORZĄDÓW

Głos z sali: Panowie mówiliście, że w Berlinie jest firma, która ułatwia kooperatywom wszystkie formalności. A jak to jest w Polsce?

Zbigniew Maćków: W Polsce na razie nie ma żadnych instytucji.

Maciej Czeredys: Właśnie WUWA Wrocław mogłaby być przykładem, bo tam jest to bardziej zaawansowane.

Głos z sali: Czyli u nas taka kooperatywa szuka tylko biura projektowego i wtedy współdziałają? Jak to jest?

Maciej Czeredys: Najpierw muszą się zorganizować. Oni są inwestorem.

Zbigniew Maćków: Muszą znaleźć formułę prawną, bo u nas nie ma nic, jest kompletna pustynia w tej materii. Grupa, która chce sobie wybudować dom, musi najpierw zdecydować się na formułę, której dla kooperatyw nie ma. Od tego trzeba zacząć. Może zawiązać spółdzielnię – mamy ustawę o spółdzielczości, ale to jest bardzo skomplikowane, zbiurokratyzowane i nie polecam tego. Albo musi założyć spółkę cywilną, natomiast ona też nie jest najlepszym rozwiązaniem, dlatego, że odpowiada się w niej solidarnie całym swoim majątkiem za problemy członka spółki. Wyobraźmy sobie spółkę cywilną sześciu rodzin, w której nagle jeden z właścicieli traci pracę, nie może spłacać kredytu i te pięć pozostałych rodzin musi solidarnie ten kredyt spłacać, bo jeśli nie, to przychodzi komornik i zajmuje majątek. W związku z tym, co my przeciwiczyliśmy w Nowych Żernikach, wydaje się, że jedyną możliwą, choć nie najlepszą formułą, jest na razie po prostu współwłasność... To jest więc pierwszy problem.

A potem wszystkie problemy pozostałe: trzeba samemu znaleźć działkę, architekta. I tutaj rzeczywiście bez pomocy gmin, czyli samorządów, te kooperatywy nie powstaną, nie ma szans. Ja głęboko kibicuję wam i paru innym kooperatywom, ale one powstaną bardziej na zasadzie takich przykładów, wyjątków, że można. Powstaną tylko dlatego, że w 100% przypadków w te kooperatywy są zaangażowani architekci albo prawnicy, którzy mają swój własny cel, by po prostu przeprowadzić pewien eksperyment na własnym

ciele. Tak jak lekarz wynajdujący jakąś szczepionkę, a nie ma programu szeroko zakrojonych badań na pięć tysięcy chorych, to co robi? Sobie ją wstrzykuje i jak przeżyje, to jest Nobel [śmiech], a jak nie, to trudno.

Głos z sali: A nie ma szansy, by na przykład istniejące już duże biura architektoniczne w jakiś sposób dogadały się z miastem i wzięły tych urzędników na etat?

Maciej Czeredys: Jest przykład Wrocławia.

Zbigniew Maćków: My to robimy instytucjonalnie nie jako biuro, tylko jako środowisko architektoniczne. Namówiliśmy miasto. Bo jaką miasto ma z tego korzyść? Ogromną. Oprócz tego, że wizerunkową, bo buduje pierwsze kooperatywy, to stworzy sobie bardzo obywatelskie środowisko. Bo kooperatywa, co nie zostało tu powiedziane, to idealna formuła na budulec miasta.

Proszę zobaczyć, w takim typowym osiedlu deweloperskim wspólnota ludzi jest całkowicie przypadkowa. Ludzie kupują, nie znają się ze sobą, często dowiadują się, że mają różne sprzeczne hobby, zainteresowania. Jeden ma pięcioro dzieci, drugi ma pięć psów, trzeci gra na fortepianie i sobie przeszkadzają nawzajem. Zawijają wspólnotę najczęściej po około roku, dwóch od wprowadzenia. Taką prawdziwą wspólnotę. Bo najpierw się nie znają, nie mają czasu, muszą wykańczać te mieszkania. A jak wykończą, dowiadują się, że jest jakiś zarządca, nie przychodzą na zebrania. Potem się dowiadują, że nie mają drogi i że nigdy nie będą mieli, bo deweloper się zwinął i poszedł na inną inwestycję. Że przedszkola to w ogóle nikt nie zamierza im budować. Zaczynają zawiązywać jakąś szerszą wspólnotę. Zaczynają się łańcuchami przykuwać do urzędów, żeby im wybudowali to przedszkole czy żeby nie wycinali im drzew. Po czym,

zanim im tę drogę zrobią, to się najczęściej wyprowadzają, bo osiedle jest dla nich za małe, rodzi się drugie, trzecie dziecko, potrzebują większego mieszkania. I historię powtarzają. Tworzy się więc miasto bez wspólnoty obywatelskiej.

Natomiast w kooperatywie ci ludzie poznają się na początku, tworzą tę wspólnotę. Są bardzo roszczeniowi, ale w pozytywnym znaczeniu. Szukają miejsca, które już ma lub będzie mieć infrastrukturę, bardzo dokładnie to miejsce rozpoznają. Jak byliśmy w Berlinie i zwiedzaliśmy te kooperatywy, to byliśmy u tych ludzi w domach i oni mówili, że to są takie piękne przypadki, gdzie ludzie kompletnie sobie obcy, zgromadzeni już po wybudowaniu, potrafią sobie dzieci zostawiać. Sąsiad z piątego piętra idzie do kina, więc przyprowadza dzieci do sąsiadki z pierwszego, potem odbiera. Na drugi raz on zostaje z jej dziećmi. Proszę sobie to wyobrazić u nas w takim nowym domu na nowym osiedlu w Wilanowie zaraz po wprowadzaniu się. Po pięciu latach, owszem, takie więzi zaczynają funkcjonować, ale zaraz po wprowadzeniu? W kooperatywach to jest możliwe od razu. Dlatego dla miasta to jest idealne społeczeństwo. Jest szereg badań pokazujących, że ci ludzie w kooperatywach głosują: o ile w mieście 40% ludzi chodzi na wybory, o tyle w takich społecznościach 80%, jak w Szwecji.

Głos z sali: Ale jaki jest stosunek miasta, urzędów?

Zbigniew Maćków: Miasta o tym w ogóle jeszcze nie wiedzą. Jakby pani pojechała do Rzeszowa czy Kielc, nie obrażając, to ktoś pomyślałby, że mówimy o jakimś systemie...

Głos z sali: Może urzędników powinno się zmusić w jakiś sposób do wyjazdu do Berlina, Szwecji, i pokazać im to,

by zobaczyli, usłyszeli od obcych ludzi? Bo wiadomo, że polski urzędnik polskiego obywatela nie posłucha.

Zbigniew Maćków: Myśmy tak zrobili. W projekcie Nowe Żerniki zorganizowaliśmy sobie dwa busy wraz z architektem miasta, w tych busach połowa to byli urzędnicy miejscy. Właściwie zorganizowało to miasto. Pojechaliśmy razem i cały dzień chodziliśmy po tym Berlinie. I teraz właśnie miasto jest organizatorem tych kooperatyw. Bo to jest rola miasta.

Głos z sali: To jest najlepszy sposób, żeby miasto przyjęło to jako swój pomysł, bo wtedy oni nie są przeciw.

KOOPERATYWY: JAK TO SIĘ ROBI W BERLINIE?

Zbigniew Maćków: W Berlinie jest to tak posunięte, że miasto nie ma czasu się tym zajmować, nie ma struktur, bo to już jest przemysł. W Berlinie około 18% całej substancji mieszkaniowej w centrach jest budowane przez kooperatywy, to są tysiące mieszkań, to wymaga naprawdę dużej zdolności organizacyjnej, szeregu osób zatrudnionych, więc miasto nie chciało tego robić. Co więc czyni? Ogłasza przetarg na firmę, która się tym zajmie, i taka firma wygrała. Zresztą jest bardzo zabawnie, bo firma ma swoje biuro w starym kościele. Kościoły są często przerabiane na budynki biurowe. Przyjeżdżamy pod adres, patrzymy – kościół, myślimy, że to chyba nie tu. Wchodzimy, a tu wszystko inaczej. Wieża pełni jeszcze funkcje religijne, od czasu do czasu dzwoni dzwon, a cały kościół wypruty w środku, wstawiona taka szklana kostka, i tam na wielu poziomach biura dziesiątki czy setki krzątających się ludzi. I to jest

prywatna firma, która wygrała na kilka lat przetarg na obsługę kooperatyw.

Przykładowo jakiś Kowalski poznał kogoś, kto mieszka w kooperatywie, myśli sobie: fajnie, też chcę tak zrobić. To nie jest tak, jak u nas, że zakłada grupę na Facebooku i szuka, tylko idzie do tego urzędu i się zgłasza. Są specjalnie książeczki o tym, jak przejść przez kooperatywę, więc przychodzi się, czyta się wszystkie „za” i „przeciw”, są specjalne zebrania. I jak przychodzi ten Kowalski, to od razu ankieta – badają, sprawdzają, ile ma dzieci, psów, jakie hobby, czy hałasuje, czy nie, i go klasyfikują do jakiejś kooperatywy, właśnie po to, by dobrze współdziałał z sąsiadami. Przychodzi na zebranie, poznaje tych ludzi, jak mu pasuje, to się zapisuje do kooperatywy. I oni takich kooperatyw jako urząd prowadzą kilka, kilkanaście na raz. Po czym po zawiązaniu kooperatywy szukają odpowiedniej działki, kojarzą architekta. Ci architekci specjalizują się w kooperatywach, bo z nimi się zupełnie inaczej pracuje niż z deweloperami, wszystko się szyje na miarę, podczas gdy u dewelopera się produkuje. I ten proces miasto kontroluje. Jest to więc naprawdę megazorganizowane przedsięwzięcie.

Maciej Czeredys: Warto czysto pragmatycznie wejść w skórę urzędników i spojrzeć, jakie oni mają w Polsce cele. Wiadomo, że jest problem braku pieniędzy na edukację i tak dalej, tysiące problemów ze zniszczonymi, zdekapitalizowanymi miastami. Zwracam uwagę na sytuację finansową polskich samorządów. Mamy bardzo scentralizowaną strukturę państwa, również w zakresie finansowania samorządów. One mają bardzo dużo obciążeń i bardzo mało możliwości pozyskiwania środków. I teraz, dotykając

problemu, który zresztą też jest marginalizowany – jednym z zadań samorządu jest stwarzanie warunków do zaspokajania potrzeb mieszkaniowych. To jest jeden trzon, na bazie którego można to rozwijać.

Na Zachodzie funkcjonuje bardzo wiele formuł. Głównie są to *Baugruppen*, po polsku grupy budowlane, ukierunkowane na własność mieszkania. Istnieją też inne przedsięwzięcia, typu syndykat, bardzo anarchistyczne – tam są bardzo tanie mieszkania, one wręcz kontestują to wspieranie *Baugruppen*, w sposób bardzo ideologiczny, ale moim zdaniem dosyć słuszny, bo syndykaty są ukierunkowane na grupy, które w ogóle nie mają pieniędzy. Są jeszcze inne formuły, typu Habitat for Humanity, gdzie samemu się buduje, nie mając kompletnie nic. Tych formuł stwarzania warunków do zaspokajania potrzeb mieszkaniowych miasto może więc tworzyć wiele, te strategie mogą być bardzo złożone i adresowane do różnych grup.

To, o czym my mówimy, dyskutując o kooperatywach, to pewien segment polskiego społeczeństwa, który nie jest pewnie zbyt duży. Fajnie, jakby był większy, bo to są aktywni obywatele, którzy potrafią wziąć sprawy w swoje ręce, nadają jakby nowego ducha i pewne wzorce obywatelskie. To jest kwestia współpracy. Nie robimy sami, tylko współpracujemy w małej grupie. Ten dodatkowy element może być więc czymś w stylu edukacji obywatelskiej.

Mówi się, że są dwie najgorsze rzeczy w życiu: rozwód i budowa domu. Jeśli się więc przez to przejdzie, to to potrafi bardzo wzmocnić. Tylko to wymaga dużego wsparcia. My będziemy próbowali to robić własnymi siłami. Robimy to trochę dla siebie, ale też chcemy zrobić z tego taki przykład, że można, taki fakt dokonany, żeby można było się do czegoś

odwoływać i nie mówić, że się nie da. Chcemy podzielić się tą wiedzą, pokazać, że można robić w podobnej formule, i może spróbować otworzyć te drzwi, te oczy, umysły.

POLSKA TO KRAJ BUDOWNICZYCH DOMÓW

Dr Łukasz Pancewicz: Fascynujące jest dla mnie to, że my jesteśmy społeczeństwem budowniczych domów. Faktycznie deweloperzy budują dużo, ale jeśli patrzeć na statystyki, to spory udział to budownictwo indywidualne. Wystarczy kupić sobie „Muratora” i poczytać te wszystkie historie: ja ze szwagrem wykopałem fundamenty, nauczyłem się, jak murować, stawiać dach, i zrealizowałem.

Głos z sali: Ale jaki jest tego efekt? Te koszmary, które straszą.

Maciej Czeredys: I efekt rozlewających się miast.

Dr Łukasz Pancewicz: Chodzi mi o to, że jednak jest ta determinacja, by coś zrobić, tylko że faktycznie ona realizuje się na obszarach podmiejskich.

Maciej Czeredys: I w ramach co najwyżej rodzinnych. To jednak taki negatywny kapitał społeczny, że rodzina kontra rodzina, a nie rodzina z inną rodziną.

Zbigniew Maćków: To jest absolutna charakterystyka polskiego społeczeństwa, że my nie potrafimy działać w grupie. Mamy niski potencjał działania w grupie, a bardzo wysoki indywidualny. Nam bardzo dobrze wychodzą rodzinne przedsięwzięcia biznesowe, a jeżeli popatrzymy na duże polskie firmy, to ich nie ma.

Głos z sali: Dlatego nie dziwi, że takie kooperatywy powstają w Niemczech czy w Szwecji, bo to jest kwestia mentalności.

Maciej Czeredys: Tylko pamiętajmy, że w naszym społeczeństwie to się działo i jest możliwe. To jest kwestia pewnych paradygmatów, które polskie społeczeństwo przyjęło na początku transformacji, na przykład własność, ta indywidualna. Już nie wspólna. Dlaczego spółdzielnie to jest teraz taki zły model? Bo on skutecznie został rozwalony w sensie prawnym, wynaturzony.

JAKA FORMUŁA PRAWNA DLA KOOPERATYWY?

Wspomniane spółki, wspólne przedsięwzięcia – nie jest to niestety żadna formuła prawna. Spółka cywilna też jest niestety ułomna, bo nie ma osobowości prawnej, tylko – z tego, co wiem – obejmuje kwestie podatkowe. I odpowiedzialność rzeczywiście ponosi każdy za każdego. My przykładowo idziemy w formułę spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, non-profit. Przewrotnie.

Zbigniew Maćków: To jest skomplikowane biurokracycznie, pełna księgowość, też się nad tym zastanawialiśmy.

Maciej Czeredys: Wiemy, ale my robimy to, bo ten budynek jest *de facto* na wynajem, tylko dla siebie, być może też dla kogoś. I udziałowcy są inwestorami. W tym modelu jest trochę przewrotna konstrukcja. I szukając formuły, spółka z o.o. jest dość zbliżona do spółdzielni. Tylko jedna różnica – w spółdzielni decyzje podejmowane są tak: jeden głos to jeden właściciel. A w spółce z o.o. podejmuje się jak we wspólnocie mieszkaniowej, czyli proporcjonalnie

do udziałów. Przy czym my też próbujemy przy pewnych decyzjach o charakterze niemajątkowym wprowadzić takie zapisy, żeby wtedy zapadały inaczej.

Zbigniew Maćków: To zależy od umowy spółki, możecie to sobie różnie zapisać.

Maciej Czeredys: Przewrotnie wykorzystujemy formę chronioną przez państwo, po to, by realizować cel, który nie jest wspierany. Jest to możliwe. W spółce z o.o. już nie odpowiada się na zasadzie „każdy za każdego”, tylko majątkiem spółki, jest inna skala odpowiedzialności. Oczywiście to też jest eksperyment.

Zbigniew Maćków: Musicie bardzo uważać. Takie jest niestety polskie prawo. Prowadziłem spółkę jako działalność projektową. Polskie prawo nie jest przystosowane i istnieje szereg pułapek prawno-podatkowych, na przykład świadczenie usług sobie samemu, za chwilę wejdzie jakaś kontrola skarbową i zapyta, dlaczego za tyle wynajmujecie sobie, i podobne historie. Dostyc odważnie, powiem szczerze. Trzeba bardzo uważać, bo niestety nie jest to konstrukcja przewidziana dla kooperatyw.

Głos z sali: A gdyby na czas budowy i do zakończenia była spółka z o.o., a potem ją rozwiązać i zrobić wspólnotę mieszkaniową?

Maciej Czeredys: Można założyć spółdzielnię.

Zbigniew Maćków: Ja się trochę na tym już znam, ale nie na tyle, by tutaj zabierać głos ekspercki. Jedno jest pewne: nie mamy na naszym rynku formuły przygotowanej do tego typu przedsięwzięć, musimy szukać zastępczej. Spółka z o.o. nie po to została wymyślona.

Maciej Czeredys: Ale *Baugruppen* w większości funkcjonują jako spółki z o.o. Nawet te anarchistyczne syndykaty

działają w takiej formule. To jest więc sprawdzona i podobna, analogiczna formuła prawna.

Zbigniew Maćków: Tylko oni nie mają takiego prawa podatkowego i takich urzędów skarbowych.

Maciej Czeredys: W polskiej rzeczywistości nie ma jednej instytucji kontrolującej, tylko jest ich szereg. Musimy się nastawić na formułę, która jest optymalna z punktu widzenia celów.

FINANSOWANIE KOOPERATYW

Głos z sali: Jak we wrocławskiej formule działa finansowanie tej inwestycji? Bo we wszystkich krajach, w których dominuje jednak własność prywatna na rynku mieszkaniowym i próbuje się wprowadzać i promować te alternatywne sposoby realizacji zasobu mieszkaniowego, zawsze problem finansowania jest identyfikowany jako największa bariera. Banki takiego człowieka kupującego mieszkanie od dewelopera lub chcącego zbudować własny dom traktują jako klienta bezpiecznego, któremu udziela się kredytu hipotecznego. A w przypadku tej *Baugruppe* czy kooperatywy zaczynają być problemy jak w przypadku spółki cywilnej, czyli co się stanie, jak się sypnie grupa, i kto będzie płacić.

Zbigniew Maćków: I to jest problem. Gdy próbowaliśmy założyć tę pierwszą kooperatywę, przyjęliśmy naiwnie, że to jest tak jak z zakupem hurtowym – przychodzę do sklepu i chcę kupić naraz sześć lodówek, to sprzedawca skacze pod sufit i daje 10% czy 20% zniżki albo kuchenkę na prezencie, bo taki duży obrót się robi. I myśleliśmy,

że tak samo jest w banku – że przychodzimy i mówimy, że chcemy 10 czy 20 kredytów hipotecznych w jednym miejscu, a więc jedno sprawdzenie ryzyka, jedna analiza, potem wszystko jest tak samo uproszczone, więc te kredyty powinny być niższe i korzystniejsze. A tymczasem napatykamy ścianę i okazuje się, że bank najpierw mówi, że to jest dużo droższe, a potem w ogóle nie chce dać.

To jest więc podstawowy problem, największy problem naszych kooperatyw we Wrocławiu, że w ogóle nie ma instrumentów i żaden bank nie odważa się tego kredytować. Jedna z kooperatyw ma w tej chwili promesę jakiegoś banku spółdzielczego, który coś wstępnie obiecał. Natomiast reszta niestety finansuje ze środków własnych na takiej zasadzie, że wszyscy mają jakieś mieszkania, zakładają, na szczęście niewiele, na użytkowanie wieczyste działki, po czym będą budować, sprzedając mieszkania albo zaciągając kredyt pod te mieszkania. To jest niestety piruet finansowy.

Głos z sali: A czy to użytkowanie wieczyste nie jest utrudnieniem, bo bank w razie braku spłaty kredytu nie może nawet przejąć działki?

Zbigniew Maćków: Tutaj bardzo niski ukłon w stronę miasta, bo zaangażowało się w pertraktacje z paroma bankami, negocjuje i nawet stara się być jakimś gwarantem w tej umowie z bankiem. Jeżeli ta konstrukcja wyjdzie, to naprawdę będzie pokazywało, że rola miasta czy gminy jest nie do przecenienia w tym całym systemie. Nie chcę zapeszać, bo dosłownie w tym momencie toczą się rozmowy. Miasto chce być rodzajem gwaranta, ale nie ma tej gwarancji bezpośredniej. Natomiast w Berlinie są wyznaczone specjalne trzy banki, które mają produkty tylko dla *Baugruppen*.

Maciej Czeredys: Ale wiem, że w Niemczech był problem i banki też w ogóle nie chcą wspierać tych inicjatyw. Znam konkretnie GLS Bank, który jest bankiem spółdzielczym, finansuje inicjatywy ekologiczne i większość z nich wspiera. Natomiast była też ta nieufność. Pytanie, czy to jest kwestia ekonomii? Bank na pewno to robi w formie kalkulacji ryzyka. Musi powiązać to ryzyko ze strukturą, więc pytanie – dlaczego?

Zbigniew Maćków: To głównie wynika z tego, że działa rachunek prawdopodobieństwa. Najlepiej to zrozumieliśmy, wizytując Malmö. Oni budowali to ze swoich pieniędzy. Złożyli się, każdy sprzedał mieszkanie. I powiedzieli, że ta inwestycja prawie się im wyłożyła w środku budowy, bo nagle dwóch z nich wpadło w jakieś kłopoty rodzinne, rozwód, podział majątku. Oni wyszli z tej kooperatywy, zostały dwa puste miejsca i nagle zrobiła się dziura finansowa, pozostałych nie było stać na płacenie faktur wykonawcy. Przedsięwzięcie było o włos od zawalenia się, od bankructwa. I wydaje się, że tutaj banki tak to oceniają. To było tylko siedem rodzin, więc jeśli weźmiemy pod uwagę 20, to w rachunku prawdopodobieństwa ryzyko się zwiększa, no i zaczyna być problem. Natomiast w Niemczech jest to rozwiązane tak, że są trzy banki. Widzieliśmy ulotki trzech banków, które kredytują, mają produkt tak wyliczony. To są instytucje specjalnie utworzone w tym celu.

KTO CHCE MIESZKAĆ W KOOPERATYWIE?

Głos z sali: Kim są właściwie osoby, które zawiązują te kooperatywy? Da się stworzyć jakiś ich profil? W literaturze

opisywane jest, że ludzie, którzy chcą tak mieszkać i się na to decydują, to takie nietypowe gospodarstwa domowe, jednoosobowe, związki tej samej płci. Pytanie, czy ten sam schemat jest powielany przy kooperatywach, czy jest bardzo zróżnicowany?

Maciej Czeredys: Myślę, że wyznacznikiem jest aktywność, po prostu trzeba chcieć współpracować z innymi. Kapitał, finansowy niestety też, bo to zawsze jest drogie. A także kapitał wolnego czasu i pewnych kompetencji, bo każdy powinien coś włożyć. Tak mi się wydaje.

Zbigniew Maćków: We Wrocławiu w każdej kooperatywie na tych pięć osób jest albo architekt, albo prawnik, to jest reguła. Najczęściej to jest architekt, który staje się liderem. I to są najczęściej takie zawody. To najczęściej ludzie, dla których to nie jest pierwsze mieszkanie. Mają rodziny, jedno, dwójkę dzieci, i stoją przed potrzebą zorganizowania większego mieszkania. Nie stać ich na takie mieszkanie w centrum miasta u dewelopera, bo to kosztuje majątek. I nawet nie chodzi o to, że ono nie jest szyte na miarę. Bo my jako bardzo przedsiębiorczy ludzie potrafimy sobie, jak w tej reklamie, z tej syrenki wyklepać Peugeota przy pomocy słonia, więc z takiego mieszkania deweloperskiego jesteśmy w stanie ze szwagrem zrobić *penthouse* przy pomocy Praktykera. Bardziej chodzi o wielkość. Po prostu ich nie stać na tyle metrów u dewelopera.

Bo – o czym jeszcze nie powiedzieliśmy, a co jest najistotniejsze w kooperatywach, na tym się łapię i za to przepraszam – po prostu, najzwyczajniej w świecie, metr kwadratowy budowany w systemie kooperatyw kosztuje te 30–40% mniej niż metr u dewelopera. I to jest jedna z podstawowych spraw. I jeżeli takie liczby przyjmujemy, to

jak kogoś stać na 50 metrów u dewelopera, to w kooperatywie za te same pieniądze zorganizuje sobie 70 metrów. To jest dwójka dzieci więcej.

Maciej Czeredys: Dlatego też ludzie budują domy.

Zbigniew Maćków: To jest podstawa. A dlaczego? Wiadomo, odpada przede wszystkim marża dewelopera, jest tańszy grunt, odpadają koszty sprzedaży, które są na poziomie 3–5%, i marketingu mieszkań, nie potrzeba tych targów mieszkaniowych, makiet, hostess, baloników, cukierków, ulotek itd. O tyle to jest tańsze.

Głos z sali: Co do tych gwarancji miasta – czy to nie jest tak, że właściciel gruntu jest właścicielem budynku? Kiedyś był taki przepis. W związku z tym miasto, które jest właścicielem gruntu, niejako, jeśli coś by się stało, staje się właścicielem tego budynku?

Maciej Czeredys: Jest własność gruntowa i własność budynku. Pani chodzi o przypadek użytkownika wieczystego, które jest dzierżawą, to jest bardzo trwałe prawo, forma prawa własności, można ją przekształcać bez zgody tego dzierżawcy. I tutaj rzeczywiście mamy sytuację, że jest własność miasta, kto inny jest właścicielem, kto inny dzierżawcą. To prawo jest na tyle silne, że na przykład ten dzierżawca może występować o pozwolenie na budowę i zastawiać. Uważam, że to bardzo dobra formuła użytkowa, nie stwarza żadnych ograniczeń obrotu w sensie prawnym. Bank się więc tutaj nie będzie bał, bank to sprzeda.

Zbigniew Maćków: Dla miasta kooperatywa jest bardzo pozytywną formą budowania substancji miejskiej, budowania miasta. A miasto jest od tego, żeby rosnąć w siłę, żeby wspierać takie inicjatywy. Ma więc powody, żeby

wzmacniać kooperatywy. Natomiast tu bardziej chodzi o instrumenty, bo miasto nie może robić wszystkiego. Nie może powiedzieć: „No, to z budżetu miejskiego zamiast na przedszkola damy na kooperatywy”. Nie może tego robić, bo to jest jednak dofinansowywanie czyjejs prywatnej własności. Może natomiast w ramach zarządzania własnym majątkiem generować pewien system, który będzie dla banku wystarczalny jako gwarancja.

A CO Z PRZEDMIEŚCIAMI?

Głos z sali: Mam pytanie może bardziej sceptyczne, w kwestii urbanistycznego, przestrzennego zagospodarowania. Wiadomo, że są strefy podmiejskie, że miasto wyszło na zewnątrz. Te domy już powstały, już tam stoją, nic się z nimi nie robi. Gdy więc zaczniemy wracać do miasta, to z tymi domkami coś się musi stać. W końcu wyjdzie na to, że zostaną takie miasteczka widma i to popsuje tę przestrzeń. W związku z tym: jak to zrobić, by jednak miało ręce i nogi? Gdyby wszyscy nagle na hura wrócili do miasta, miasto by było szczęśliwe, ale coś z tymi domami podmiejskimi trzeba by było zrobić, rozwiązać ten problem. Bo w tym momencie sprzedanie takiego domu pod miastem już nie jest takie proste, nie ma na to rynku zbytu. Te domy zostaną puste, a jak ktoś będzie chciał mieć wakacyjny domek, to nie kupi tego domu, który już stoi, tylko faktycznie wybuduje sobie dopasowany do swoich potrzeb. I powstanie problem w drogą stronę. Teraz jest problem z centrum, a potem będzie problem z przedmieściami.

Zbigniew Maćków: Ma pani rację, w tym sensie, że rzeczywiście wiele takich przedsięwzięć deweloperskich – „Malinowe Wzgórze” czy moja ulubiona nazwa „Piastowski Mędlów” – to za chwilę będą mieszkania niesprzedawalne na rynku wtórnym i ci ludzie, tak jak ci frankowcy, będą zakładnikami do ostatnich swoich dni, będą musieli mieszkać albo je zostawić. Albo oddać za czapkę śliwek. To jest zagrożenie.

Natomiast wydaje się, że nie jesteśmy aż tak dynamicznym społeczeństwem, o czym też wspominaliśmy, jak w USA. Bo tam takie rzeczy się zdarzają, przejeżdża się przez absolutnie wymarłe miasta, stoją domy. Mało tego, jest taki świetny film, *Malls R Us*, o galeriach handlowych, które powstawały w dużych skupiskach miejskich. Potem te skupiska się wyludniały i galerie stoją puste. Kilkanaście, kilkadziesiąt tysięcy metrów kwadratowych sklepów, wszystko opuszczone jakby jakaś epidemia czy bomba to trafiła. Wydaje się, że nie jesteśmy aż tak dynamicznym społeczeństwem, i na ten proces reurbanizacji nakłada się proces starzenia się, dezintegracji technicznej budynków itp. Te zjawiska będą postępowały równolegle i najwyraźniej w świecie budynki lepsze będą zagospodarowane, a te gorsze będą umierały śmiercią techniczną, będą burzone. I nie sądzę, żeby nam to groziło.

Maciej Czeredys: Tylko że w USA te domy są budowane w większości z patyków, dlatego właśnie, że zaraz coś je przejedzie albo nadejdzie tajfun. Natomiast w Polsce jednak jest kultura porządnego budowania. To oczywiście też jest kapitałochłonne. W latach 90. podejmowano próby wprowadzenia technologii kanadyjskich do budownictwa jednorodzinnego, ale to się w ogóle nie przyjęło. I wydaje

mi się, że pojawia się problem mentalny. I ryzyko tego, o czym pani mówi – fajnie, że w ogóle pani to zauważyła, bo to jest rzeczywiście niezwiązane z prostą logiką myślenia. Moim zdaniem to tykająca bomba, chociaż trzeba pamiętać, że w Polsce mamy bardzo duży deficyt mieszkań.

Zbigniew Maćków: Powstaje 30 000 mieszkań rocznie. Cztery do pięciu tysięcy produkujemy w samym Wrocławiu.

Maciej Czeredys: A brakuje średnio milion. I nie chodzi o to, że ludzie mieszkają na ulicy, tylko że są przegęszczeni. Mamy tę tzw. polską rodzinę wielopokoleniową, która jest razem z przymusu, a nie z wyboru.

Pozostaje kwestia, jak my tę sztywną podaż mieszkań ukierunkujemy, bo deficyt musi się zmniejszyć, trzeba więcej budować. Pytanie gdzie? Oczywiście z jednej strony państwo nam funduje likwidację pozwoleń na budowę w odniesieniu do budownictwa jednorodzinnego, zachęcając tym samym, żeby tam uciec. Jest program „Mieszkanie dla młodych”, który, jak się przeanalizuje, wspiera w sumie budownictwo na obrzeżach.

Zbigniew Maćków: W kukurydzy.

Maciej Czeredys: Widzimy więc, że mamy taki stan schizofrenii, nie wiadomo, czego nasze państwo rzeczywiście chce i w którym kierunku chce iść, bo to się rozjeżdża. Ale jest też pewna krytyka, która rośnie. Prezydent przygotował ustawę o ochronie krajobrazu, głównie o billboardach, ale jednak pojawiło się pewne myślenie w skali szerokiej, kompleksowo.

Głos z sali: Czy to nie będzie tak, że w tych domach pozostaną jedynie osoby starsze, których nie będzie stać na to, żeby mieszkać w mieście, gdy ceny się podwyższą? Tak obecnie mieszkają rodzice moich rówieśników, bo ci

rówieśnicy już nie chcą wracać do tego domu, budowanego z myślą o tym, że wrócą. Osoby starsze więc tam zostaną. Będzie trzeba coś z tym zrobić, jakoś skomunikować, bo osoby starsze potrzebują opieki, trochę innych funkcji. Fakt, będą mieli spokojniej, bo to jednak obrzeże miasta.

Maciej Czeredys: Na pewno jakąś odpowiedzią może być poszukiwanie polityk policentrycznych, czyli próba jakiegoś *shrink to fit*, żeby to się skurczyło do określonej formy.

Dr Łukasz Pancewicz: Ten proces będzie postępował. Faktycznie, przynajmniej w części tych ośrodków podmiejskich funkcje zaczynają się wykształcać. Może w Łodzi to trwa trochę wolniej, ale pamiętam te procesy w Gdańsku, one zaczynają kształtować tę infrastrukturę. Oczywiście kwestia dostępności centrum też będzie bardzo ważna, pamiętam to z rozmów z mieszkańcami osiedli podmiejskich, właśnie w kontekście relacji centrum – przedmieścia. Ci, którzy się już wyprowadzili, uważają, że dyskusja o potrzebie mieszkania w centrum to absurd, ale z drugiej strony po dłuższej rozmowie pada: „Ale jednak fajniej by było, gdyby ten autobus dojeżdżał trochę częściej, bo korzystamy z tych usług”. A Łódź jest mimo wszystko bardzo kompaktowym miastem. Powiedzmy sobie szczerze, nawet te bliskie przedmieścia są w promieniu maksymalnie 15 kilometrów od centrum.

Maciej Czeredys: Polskie miasta są w ogóle dosyć kompaktowe, weźmy na przykład Los Angeles, które ma 300 kilometrów zasięgu aglomeracyjnego.

Dr Łukasz Pancewicz: Nawet więc takie wiejskie przedmieście Łodzi jest stosunkowo blisko centrum miasta.

Dziękuję państwu za uwagę, a naszym rozmówcom za bardzo ciekawy wykład.

Miasta za małe dla samochodu. Przestrzeń historyczna a projekty komunikacyjne

Spotkanie w dniu 23.10.2014 r.

Prowadzący: dr inż. arch. Łukasz Pancewicz

Gość: Jan Friedberg

Jan Friedberg: Jestem specjalistą z zakresu rozwiązań komunikacyjnych. W zawodzie pracuję ponad 40 lat, czyli pół tego okresu w komunie, pół w nowych czasach. Niewiele się zmieniło w tej branży. W latach 70. i 80. eksploatowałem duży system amerykański, przy pomocy którego robiliśmy różne analizy ekonomiczne, ekologiczne, i bardzo często wyłapuję, że w tych nowych cudownych zabawkach jest mniej możliwości, niż było w komputerach dawniejszych. Metodologia w ogóle się nie zmieniła i zajmujemy się ciągle tym samym. Mamy pewien obszar miasta, mamy dziś jakąś liczbę mieszkańców, ich struktura wiekowa i zawodowa odpowiednio się zmienia – o tym będziemy dziś mówić – i każdy z nich ma jakąś cechę mobilności, bo musi się poruszać. Mówimy na to: ruchliwość.



kliknij, żeby odsłuchać →

RUCHLIWOŚĆ KOMUNIKACYJNA

Jest taki wskaźnik uśredniający, który mówi, że w dużym mieście statystyczny mieszkaniec, łącznie z niemowlętami, robi około dwóch podróży dziennie. To jest średnia wartość. Gdy 30 lat temu zaczynałem badania, to było 1,4. Troszkę wzrosło. Teraz miastem, które ma największą ruchliwość, jest Poznań – ma wskaźnik o wartości 2,5. Warszawa mniej więcej podobnie, ostatnie badanie, jeśli dobrze pamiętam, wykazało 2,2. I to się nie zmieniło. Całość polega na tym, że możemy sposób przemieszczania się po mieście podzielić według tzw. grup motywacji. Najbardziej klasyczne są dwie, które można nazwać obligatoryjnymi – do pracy i do szkoły. Jakiś procent ludzi ma te stałe zachowania codziennie, czy im się to podoba, czy nie. Natomiast pozostałe podróże: do sklepu, kulturalne itd. są zmienne – nazwijmy je nieobligatoryjnymi. I one się bardzo różnie się rozkładają, to się dość szybko zmienia.

Istotą jest to, że nasza ruchliwość wraz z postępem, wraz z rozwojem miasta rośnie. Rośnie, ale nie w grupach związanych z pracą i nauką, bo ich jest tyle, ile nas jest, trudno jeździć do szkoły dwa razy dziennie. Liczba osób, które się kwalifikują do tej grupy jeżdżących do szkoły, bierze się z demografii, a jeśli chodzi o pracujących – z poziomu bezrobocia i osób aktywnych zawodowo.

Natomiast jeśli rośnie ruchliwość, to rośnie w grupach związanych z rozrywkami, z zakupami itd. Krótko mówiąc, ze wzrostem ekonomicznym rośnie ruchliwość. Co istotne – Łódź jest szczególnym miastem, bo dość szybko traci mieszkańców. Oglądałem ostatnie badania dla

Łodzi – wpływ ubytku mieszkańców w ostatnich latach mniej więcej się wyrównał poprzez wzrost ruchliwości, czyli liczba wszystkich podróży dziennie jest taka sama, ustabilizowana. Co to znaczy? To, że więcej raczej nie będzie.

NASYCENIE SAMOCHODAMI

Drugie zjawisko, o którym warto na początku wspomnieć, to liczba samochodów. Zacznę od tego, że statystyki lżą. Ja to mówię oficjalnie, piszę w publikacjach i nie boję się tego. Około 30% liczby samochodów podawanej przez statystyki to wraki, które leżą w rowach i lasach. Czasem można usłyszeć informacje w prasie, że według oficjalnych statystyk w Polsce na mieszkańca wypada ileś samochodów, to jest więcej niż w Niemczech, najwięcej w Europie. Nieprawda, tak po prostu nie jest. To jest fałszerstwo statystyki. My to mamy w miastach potwierdzone w ten sposób, że robiąc badania, zawsze także sprawdzamy wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców i to jest zawsze te 30% różnicy, mniej więcej.

Trzeba powiedzieć, że jesteśmy w stanie nasycenia. Czyli już więcej samochodów nam nie potrzeba. A jeżeli będziemy mieli więcej samochodów, to nie będą to auta używane równocześnie z tymi, które już mamy, bo dzisiaj w Polsce, nawet jak się odejmie tę nadwyżkę, to liczba samochodów jest większa niż liczba praw jazdy. Nie ma cudów, by ktoś jeździł dwoma autami jednocześnie. Proszę się nie dziwić, w USA są stany rolnicze, gdzie są dwa samochody na jedno prawo jazdy. Auta są różne, są też narzędziami pracy.

WZROST RUCHU SAMOCHODOWEGO TO EFEKT ROZLEWANIA SIĘ MIAST

Krótko mówiąc, samochodów już więcej nie będzie. Ktoś jednak powie, że przecież ruch rośnie. No nie! W Łodzi akurat, w niewielkim stopniu, maleje. W zasadzie jest to pewien poziom ustabilizowany. W większości miast jest lekki wzrost, który wynika z czegoś innego.

Proszę sobie wyobrazić: mamy jakiś obszar, który jest dość zwarcie zabudowany i ludzie podróżują na przykład do pracy. Niech tam mieszka 100 tysięcy ludzi. Oni dziennie wykonują łącznie jakąś liczbę kilometrów. Gdy te 100 tysięcy ludzi przeniesiemy teraz do miasta, które będzie bardziej rozległe, to oni, żeby zrealizować te same potrzeby, będą jeździć dalej i zrobią więcej kilometrów. Krótko mówiąc, w miarę jak miasto się rozlewa, przy tej samej liczbie mieszkańców mamy więcej kilometrów przejechanych albo więcej samochodów na ulicach. Bo to się nakłada: jeden samochód, który jedzie daleko, wytworzy ruch, nakładając się z innymi, tak że natężenie ruchu wzrośnie, w sensie patrzenia, ile tutaj aut przejedzie na ulicy. Czyli możemy mieć wzrost ruchu, mimo że liczba aut i mieszkańców jest ta sama.

Z czego wynika ten wzrost? Z tego, że rozwlekliśmy miasta. Zrobiliśmy to we wszystkich miastach, rozwlekliśmy je ponad wszelką potrzebę. Kiedyś pracowałem dla Poznania. W analizie okazało się, że strefa podmiejska plus samo miasto dawało w granicach około 600 tysięcy mieszkańców. Nastąpił natomiast nieprawdopodobny wzrost liczby mieszkańców w strefie podmiejskiej w stosunku do samego miasta, bo ludzie się wynosili

z XIX-wiecznego Poznania wręcz masowo, budowali sobie domy na zewnątrz. W Krakowie jest dość podobnie, choć on ma trochę inną sytuację, jest to zjawisko na mniejszą skalę.

Tam w Poznaniu wyszło z analiz coś takiego, że liczba mieszkańców miasta dramatycznie maleje. Jedna z prognoz mówiła, że jeżeli tak dalej pójdzie, to z około 500 tysięcy spadnie do mniej więcej 400 tysięcy.

MAJSTROWANIE PRZY PROGNOZACH

Poznań starał się tymczasem o środki unijne i zrobił taką wspaniałą prognozę, jak to za komuny się mówiło: dalszy dynamiczny rozwój wszystkiego w każdą stronę. Ja akurat pracowałem w zespole, który zajmował się weryfikacją materiałów dla potrzeb wniosku o pieniądze i okazało się, że zakwestionowaliśmy taki sposób patrzenia. Zaczęliśmy drażnić temat – skąd się to wszystko wzięło? Dlaczego takie dziwne założenia? W końcu mówimy: „Słuchajcie, my jesteśmy stare wygi, co się tutaj stało?”. A urzędnicy: „No prezydent kazał. Ma być tylu mieszkańców i koniec”. Ja to nazywam zjawiskiem iluminacji prezydenta, burmistrza, który nagle doznaje czegoś takiego. I być może on ma jakieś przecucie, nie chcę tego oceniać, ale wiemy, że tak po prostu nie można robić.

Powinniśmy tutaj racjonalnie postępować, bo na tej podstawie podejmuje się potem mnóstwo decyzji i wydaje mnóstwo pieniędzy – leje się beton, robi się szyny, kupuje się tramwaje. Gdy się potem okaże, że wszystko jest mało potrzebne, to może być kłopot.

Między nami mówiąc, byłem przez ładnych parę lat wiceprezydentem w Krakowie i w pewnym momencie zorientowałem się, że jak jest jakiś temat z mojej branży, to szef i członkowie kierownictwa pytali: „Jak ty uważasz, jak to należy zrobić”. Ja odpowiadam. Na co oni: „No to dobrze, to tak robimy”. W pewnym momencie poczułem – jaka to odpowiedzialność? A niech się to nie sprawdzi? A może jestem w błędzie, może urzędnicy coś pomylili w materiałach wyjściowych? Potem mnie zresztą wylali, politycznie, więc nie było z tym problemu, skrócili mi męki. Kiedyś poznałem takiego znakomitego profesora z Wilna, który był wiceministrem przez 11 lat. Pytam go: „Dlaczego przestałeś?” – „Wiesz, doszedłem do wniosku, że to jest taka odpowiedzialność, ja już tyle tych decyzji tu podjąłem, już mam w nosie, ja nie chcę za to wszystko opowiadać”. Trzeba pamiętać, że tego typu decyzje mogą w realizacji skończyć się karykaturą tego, co się zamierzało. I wtedy każdy mówi: „Jak to? No on to przesądza, on to urządza”. Dam wam potem jeden przykład z Łodzi w tej sprawie [śmiej].

Zrobię teraz krótkie wprowadzenie, co jest ważne w tych sprawach, a potem proszę, by państwo powiedzieli, o czym chcecie rozmawiać. Opowiem, jakie tym rządzą prawa, jakie reguły, przykładowo, gdy potrzebujemy zrobić płatne parkowanie, bo chcemy zmniejszyć ruch w śródmieściu, lub też chcemy dodać albo ująć tramwajów, żeby coś tam zrealizować. Te reguły krótko zreferuję, byście potem wy mogli porozmawiać o tym, co was interesuje.

INFRASTRUKTURA TO NARZĘDZIA REALIZACJI CELU

Najpierw więc spróbujmy się zgodzić: po pierwsze miasto jest dla ludzi i środowiska. Muszę powiedzieć, że dostaję gorączki, gdy słyszę, jakie jest ministerstwo. Transportu? Nie. Dziś jest Ministerstwo Infrastruktury, to dawniej było „Transportu”. Co jest więc ważne? Czy ważne jest, żebym miał szyny, czy ważne jest, by ktoś woził towary po tych szynach? Naszym zadaniem jest wozić towary, gospodarka, społeczeństwo potrzebuje, żeby tam coś było wożone. Na cholere nam te szyny, może da się wozić bez nich? Tymczasem u nas myśli się w kategoriach: ile kilometrów zbudujemy i ile na to potrzebujemy pieniędzy, a ile doda Unia itd. Natomiast nie to jest istotą zarządzania rozwojem. Istotą jest służyć potrzebom mieszkańców, gospodarki, środowiska. W związku z tym musimy nauczyć się myśleć przez pryzmat takich spraw.

Wobec tego: co to jest ta infrastruktura? Domy, ulice, urzędnicy – to są narzędzia. Jeżeli więc dobieram narzędzie do jakiegoś zadania, to najpierw sobie określę to zadanie, przemyślę je i dopiero wtedy biorę narzędzie, które byłoby właściwe dla tego zadania. Zdawałoby się proste.

Każda forma transportu, przewożenia, czyli usługa, jest już narzędziem do realizacji stylu życia. Jeżeli ktoś z nas kocha samochód, a takich zapiekłych miłośników motoryzacji jest około 20% społeczeństwa, to tym narzędziem dla nich będzie samochód i wobec tego – infrastruktura dla tego samochodu. Ktoś inny nie lubi, woli publiczny transport. A jeszcze ktoś inny woli jeździć rowerem i w związku z tym prosi o konkretną usługę i żeby przygotować zarówno infrastrukturę, jak i organizację tego wszystkiego.

SAMOCHÓD POJAWIA SIĘ W MIEŚCIE

Samochód – trzeba pamiętać, że do naszych miast przyszedł już po ich rozwoju. Państwo tutaj w Łodzi macie klasyczny przykład. Rozwój miasta nastąpił wtedy, gdy jeszcze samochód nie był powszechnym środkiem transportu, dominował transport konny. Jak projektowano przebudowę Paryża po wojnie 1870 roku z Prusakami, gdy Paryż był bardzo zniszczony i baron Haussmann robił wtedy te wszystkie aleje, to miał on dwa kryteria. Pierwsze: strzał armatki – aleja była tak długa, by móc strzelić z armaty na jej koniec. Drugie: każda posesja, dom będzie miał jeden powóz. Zorganizowane było nawet wywożenie końskiego łajna, to naprawdę duży system utylizacji odpadów. To wszystko zostało przemyślane pod tym kątem, bo taka była technologia. Samochód spowodował, że o wiele mniejsza powierzchnia mogła obsłużyć o wiele więcej ludzi, bo w stosunku do tych powozów była duża różnica.

Czy wiecie, jak samochody się rozpleniły w Ameryce? Otóż w ten sposób, że producenci samochodów wykupili firmy autobusowe i zamknęli je. Wykupili firmy wożące ludzi autobusami, bo to był masowy transport, i potem okazało się, że autobusów już nie ma, ale są tanie, dostępne samochody, i w ten sposób wybuchł amerykański przemysł samochodowy. Czyli, krótko mówiąc, oni dokonali wyboru strategicznego na długie lata, żeby ten samochód stał się osnową systemu transportu – i tak zostało do dzisiaj. Jest kilka miast amerykańskich typu Boston, Nowy Jork i parę innych, gdzie odeszli do tego i te miasta wyglądają inaczej, ale absolutna większość jest zorganizowana pod kątem samochodu.

Czyli jeżeli chcemy, by miasto było sprawne, to musimy rozróżnić narzędzia: infrastrukturalne, organizacyjne oraz samochód jako sposób poruszania się. I tu jest kwintesencja tej sprawy: to zdjęcie przedstawiające wszystkie samochody, które przywiozły ludzi stojących teraz obok autobusu i się w nim mieszczących. To jest cały cymes transportu zbiorowego: przewiezie tę samą liczbę osób na o wiele mniejszej powierzchni. Czego nam brakuje w śródmieściu miast XIX-wiecznych? Przestrzeni, miejsca, bo zabudowaliśmy je pod furmanki. Jeżeli pan Poznański miał 20 powozów, to dzisiaj w jego dawnych mieszkaniach mieszka pewnie ze 200 ludzi i każdy ma samochód, więc robi się z tego zupełnie inna bajka. To jest kwintesencja zarządzania rozwojem współczesnego miasta. Jak potrafimy zmieścić te samochody?

WYRZUCENIE SAMOCHODÓW TO SPOSÓB NA OŻYWIENIE ULICY

Miałem na początku lat 90. pierwszy projekt modernizacji ulicy w śródmieściu Krakowa. Ulica Karmelicka, typowo XVIII-, XIX-wieczna ulica, gdzie był w środku tramwaj, po jednym pasie dla samochodów, wąskie chodniki i sklepy. I myśmy postanowili zamienić ją na ulicę handlową, bo tam było dużo handlu. Ulica przy samym Starym Mieście. Postanowiliśmy, że te samochody będą jeździć za tramwajem i poszerzymy chodniki. Awantura nieprawdopodobna, chciano nas skarżyć do prokuratury, że zabieramy samochodom miejsce. Myśmy natomiast przekonywali, że te samochody tamtędy tylko przejeżdżają, bo absolutna

większość nie miała tam żadnego interesu. Oni skądś dokądś jechali, akurat tą ulicą było im wygodniej. To niech te samochody się wyniosą gdzieś indziej, bo my potrzebujemy miejsca na chodniki, żeby zrobić przestrzeń dla handlu. Gdy kupcy zażądali odszkodowania za to, że my w czasie budowy zabierzemy im dochody, myśmy powiedzieli: „OK, dobrze, tylko zawrzemy umowę, będzie miała drugi warunek, że jeżeli w wyniku tej przebudowy zwiększycie swoje obroty, to płacicie podatek”. Istnieje przepis o tzw. rencie urbanistycznej. Mówi o tym, że jeżeli gmina poprzez swoje inwestycje infrastrukturalne podnosi wartość nieruchomości, to można na tę nieruchomość nałożyć tzw. opłatę adiacencką. Są różne mutacje, a myśmy zaproponowali jedną z nich. Wtedy oni odpowiedzieli: „Eee, to nie, tak to nie robimy” [śmiech]. I dobrze zrobili, płaciliby do dzisiaj niezłe pieniądze, bo przyznali mi się kiedyś, że obroty wzrosły im cztery razy. A wytłumaczenie było banalnie proste: samochód jadący taką ulicą nie zatrzymuje się, bo po pierwsze nie ma miejsca, by zaparkować, a po drugie oni jadą do domu i nie mają czasu, a inni tam nie jadą. Natomiast ci, co idą chodnikiem, by wsiąść do tramwaju – oni jak najbardziej są klientami.

TRZY PODSTAWOWE POLITYKI REGULOWANIA RUCHU SAMOCHODOWEGO

Istotą jest *de facto* coś, co się nazywa w branżowym slangu *modal split* i oznacza przeniesienie jak największej liczby osób z samochodów do transportu zbiorowego. Wobec tego kluczem jest skala użytkowania samochodu. Czy będzie to

powszechne użycie? Czy też będzie to reglamentowanie, czyli jeździ każdy, kto chce, ale musi się liczyć z jakimiś ograniczeniami – my nikomu nie zakazujemy, tylko nie ma gdzie zaparkować, ulice są jednokierunkowe? Lub wręcz zamkniemy dla ruchu samochodów jakieś obszary. Są miasta całkowicie zamknięte dla samochodów. Są osiedla, których mieszkańcy musieli podpisać zobowiązanie, że nie będą mieli samochodu lub że jeśli będą mieli, to będą musieli je trzymać gdzieś na zewnątrz. Są w Europie takie rozwiązania. Ale ogólnie to są te trzy rozwiązania i możliwości.

I teraz nasze państwo, jak wiadomo, po 1990 roku powiedziało tak: „Miasta? Aha, to są sprawy gminy, samorządu, my jako państwo spadamy”. I państwo do dziś, bo teraz jest trochę lepiej, przez długie lata w ogóle nie interesowało się tym, co się dzieje w miastach. Mimo że liczba tzw. pojazdokilometrów, czyli „praca przewozowa” – ile te pojazdy wykonają kilometrów na terenie miast – jest taka sama jak liczba kilometrów wykonanych poza miastem. Tymczasem okazało się, że wszystkie podatki, które są płacone przez jeżdżących samochodami na podstawie ich zakupów paliwa, wszystkie te pieniądze idą na drogi zamiejskie, a nie na drogi w miastach. Nie wydaje się to być racjonalne, ale to jest osobny temat. Mówiąc krótko, to o tym trzeba rozmawiać, jeśli chcemy dojść do rozwiązań.

A teraz parę chwil na temat zarządzania strategicznego. Są takie dwa opracowania, dla zainteresowanych, które mówią o strategiach rozwoju naszych samorządów. Poważne analizy, jak wyglądają strategie, czyli krótko mówiąc – podstawowy instrument zarządzania strategicznego. Co to znaczy? Ustalam cele rozwoju, co chcę osiągnąć, jakimi

narzędziami, jak to zorganizuję, skąd wezmę pieniądze... Nie chcę wchodzić w szczegóły, ale kluczem tych opracowań jest totalna krytyka. Ci, którzy to badają – luminarze naszej polityki regionalnej – doszli do wniosku, że to jest raczej zabawa, a nie jakieś poważne zajęcie. Dlaczego? Wyraźnie widać, że cała ta praca nad strategią tak naprawdę jest potrzebna politykom, bo to fachowcy przygotowują, a radni uchwalają. Otóż jest tylko potrzebne jedno: na końcu wstawimy taką tabelkę i tam będzie napisane, co zbudujemy – jaką ulicę, jaki tramwaj. I cała para pójdzie w tę tabelkę. Nikogo nie będzie interesowało, co my chcemy osiągnąć w wyniku tego.

To nie jest takie proste, ponieważ każdy z tych projektów, które się uruchomi, wywoła jakieś efekty. Jeżeli więc się będziemy zastanawiali nad tym, o czym przed chwilą mówiłem, czyli nad wyborem spośród tych trzech możliwych polityk, to dla tych polityk nie jest obojętne, co my zrobimy.

Robiłem pierwszą wersję dla studium wykonalności tramwaju wschód–zachód. Z grupą urzędników stoczyliśmy bój o to, że jeżeli jest projekt polegający na modernizacji i niewielkim wydłużeniu linii tramwajowej, to nie można 3/4 pieniędzy wydawać na przebudowę dróg. Bo jeżeli przebudujemy drogi, to automatycznie ten tramwaj przestanie być tak bardzo potrzebny. I potem, pod koniec, moi koledzy zajmowali się właśnie ocenami tego i mówili, że niestety w Brukseli zaczęły padać takie podstawowe pytania: „Zaraz, to co wy tu właściwie robicie? To tramwaj jest ważny czy te drogi są ważne?” – „A wszystko jest ważne!”.

Otóż, jak wiadomo, jeśli wszystko jest ważne, to nieważne jest nic. Bo to rozprasza. My nie przejdziemy do

fazy, w której powiemy przykładowo: „Założyliśmy sobie tę pośrednią politykę, czyli wprowadzimy jakieś reglamentowanie, ograniczony dostęp do śródmieścia – podstawowa metoda postępowania, a tymczasem wygrzmocimy Targową”. I automatycznie oznacza to już koniec tego regulowania dostępności.

Rzecz polega na tym, że jak już zbudujemy drogę, to nie powstrzymamy kierowców przed wjechaniem na nią. Zbudujemy głupio linię kolejową, to nie pošlemy tam pociągów, nie będą jeździć. Trudno. Żartuję. Ale zasadniczo w ruchu aut nie ma żartów, ten ruch nie zależy od nas. Bo on ma źródło, ma cel i pojedzie najkrótszą możliwą drogą. Jak my zrobimy drogi, nie przemyślawszy tego, to możemy mieć potem taki pasztet, że droga albo będzie przepelniona, albo niedopelniona. Moim zdaniem w Łodzi w wielu miejscach tak będzie. Bo wjazd w ten rejon Łodzi Fabrycznej jest bardzo lichy, nie jest się łatwo dostać, a tymczasem tam będziemy mieć gigantyczne rozwiązania komunikacyjne.

HASŁO „POPRAWY DOSTĘPNOŚCI”

Jeżeli jakiś projekt decydujemy się zrealizować, to musimy umieć odpowiedzieć na pytanie, jaką politykę ten projekt wcieli w życie, do czego nim doprowadzimy. To jest ważne, a kiepsko u nas wygląda. Generalnie jest takie hasło w naszym kraju, że transport ma poprawiać dostępność. Rzecz w tym, że nie zdefiniowano tej dostępności. W naszej branży to pojęcie jest precyzyjnie zdefiniowane, ale w polityce nie. W jednym z poważnych dokumentów rządowych mamy więc napisane, że będzie poprawa dostępności, po czym tę

poprawę mierzymy liczbą kilometrów zbudowanych dróg. Otóż dostępność, najprościej rzecz ujmując, najczęściej jest określana poprzez pojęcie czasu: w jakim czasie mogą gdzieś dojechać. Jeżeli zbuduję 20 kilometrów dróg dookoła czegoś, to nie poprawiam tej dostępności, w życiu! Albo odwrotny przykład, który ostatnio wyłapałem w jednym z województw: modernizują drogi, kręte drogi regionalne, w ten sposób, że wymieniają nawierzchnię, malują w środku ciągłą linię, ładne przystanki, wszystko nowiutkie, fajne. A kłopot w tym, że celem była poprawa dostępności, w tym wypadku ma to oznaczać, że ruch jest tam płynniejszy i w krótszym czasie można się przedostać. Tymczasem jak się wymaluje ciągłą linię prawie wszędzie, to oczywiście się będzie jechało dłużej. Efekt jest więc taki, że jedzie się dłużej, a nie szybciej, mimo że celem tego projektu było właśnie skrócenie czasu przejazdu. Czyli żeby wydać te góry pieniędzy, to musimy myśleć w tych kategoriach. Niestety tak nie jest.

Gdy zaczniemy dyskusję, to proponuję, byśmy wymyślili, czego byśmy oczekiwali jako tego tzw. rezultatu, jak w unijnej nomenklaturze się to nazywa. Rezultat jakiegoś działania to jest korzyść lub strata. Korzyść, czyli: spadnie zanieczyszczenie powietrza, skróci się czas dojazdu.

PLANOWANIE STRATEGICZNE W POLSCE

I na koniec tego wprowadzenia krótka informacja: jest w Polsce ustawa o prowadzeniu polityki rozwoju. Tę ustawę napisała pani Grażyna Gęsicka, chyba łodzianka, moja bardzo dobra koleżanka, niestety zginęła w katastrofie. To

jest jej wielkie dzieło, bo ta ustawa jest rozsądna. Ona ułożyła pracę nad strategiami według takich trzech poziomów. Czyli po pierwsze wyznaczyć cele, zadania. Jak to należy rozumieć? Celem jest, założmy, poprawa dostępności. Po drugie zadaniem jest usunięcie wąskich gardeł tam, gdzie się korkuje. I po trzecie – środki w realizacji. Jak można usunąć wąskie gardło na sieci drogowej? Można poszerzyć ulicę – jedna możliwość. Druga – zrobić inteligentną sygnalizację. Będzie 20 razy taniej, a efekt może być ten sam lub zbliżony. Czyli środek realizacji jest równie ważny, jak zadanie i cel. Te trzy elementy się ze sobą wiążą.

Potem jest program rozwoju – to nic innego jak określenie tych zadań, czyli precyzyjne rozpisanie sposobu osiągnięcia celu na zadania konkretnych organizacji, na przykład wydziałów w urzędzie, ZDiT-u. Rozpisuje się to z elementami zarządzania. I tu wprowadzamy już wskaźniki rezultatu. Bo one służą do tego, by wykazać, że idziemy w jakąś stronę, że chcemy na przykład poprawić dostępność, a równocześnie możemy obserwować, czy nam to dobrze idzie. Bo elementy infrastruktury transportowej robi się na 100 lat. Nie można tego robić tak, że jeśli się nie udało się, to trudno, robimy następne. Tak zresztą się dzieje bardzo często, ale to jest zbyt poważna sprawa. Musi być monitoring, by sprawdzić, czy to, cośmy założyli, działa. Wreszcie jest program operacyjny, gdzie już rozpisujemy to na wdrażanie, na poszczególne projekty, kto ma się tym zająć, takie niuanse.

Tak jest w ustawie zapisane. To jest zgodne z wszelkimi rekomendacjami Unii i tak to powinno działać. Gdzie pojawia się problem? Pracowałem niedawno dla powiatu. Przeczytałem wszystkie strategie powiatu i gmin w tym

powiecie. I co się okazało? Rekordzistą była jedna z gmin, której strategia miała 150 stron, z których 120 to był opis gminy. Po cholere? Przecież strategia, trzeba to powiedzieć jasno i wyraźnie, ma mówić, że chcemy osiągnąć taki i taki efekt. Patrzenie, jak ta gmina wygląda, ma sens tylko wtedy, gdy z tego wyciągnę wnioski do tego, co mam zrobić. Jeśli nie ma kanalizacji i piszę, że nie ma kanalizacji, opisując, jak bardzo śmierdzi, to wiem, że moim celem musi być ta kanalizacja. Proste. Natomiast zrobienie dziesiątek tabel i zestawień nie ma większego sensu. Szkoda, że w tej ustawie zbyt łagodnie podchodzą do tego, co fizycznie robi administracja publiczna. Tymczasem tu powinno być jasne, co może być napisane w takim dokumencie i co musi być, a czego nie może być. Prosty wybór, jeżeli coś wprowadzam do diagnozy stanu istniejącego, to muszę wiedzieć, że z tego wyciągam potem wnioski w części decyzyjnej, że jest mi to potrzebne, by to wykorzystać. A żeby to ładnie wyglądało – tego robić nie powinniśmy.

Po drugie 90% dokumentów polega na tym, że strategia to jeden tekst, a potem program to *de facto* ten sam tekst. Nawet natrafiłem na takie miejsce, gdzie strategia ogólna była bardzo szczegółowa, a potem strategia branżowa była o wiele mniej konkretna, zawierała mniej informacji, wskaźników niż ta ogólna. Oczywiście to jest zaprzeczenie idei tego podejścia, które można nazwać podejściem systemowym. W podejściu systemowym mamy zawsze trzy etapy: diagnoza, synteza i prognoza. Czyli: diagnozujemy, syntetyzujemy to, by powiedzieć, co trzeba zrobić, i dopiero wtedy robimy prognozę, czyli ustalamy, co będzie w przyszłości. Tego typu rzeczy są tutaj wymagane i ta ustawa rozpisuje to jeszcze na pewne niuanse.

Projekty, te do wykonania i zbudowania, pojawiają się w tej ustawie jako fragment programów operacyjnych, i to nieobligatoryjnych. A u nas w większości strategii te projekty są już w strategii generalnej, nie da się powiedzieć na podstawie ogólnych założeń strategicznych, co należy zrobić fizycznie, żeby osiągnąć cele tej strategii. To jest po to, żeby powiedzieć: „Zmierzamy w tym kierunku, będziemy się starali tak i tak”, a dopiero potem następne działania powinny doprowadzić do tego, żeby ustalić: „Aha, no to mamy poprawić dostępność, to już wiemy, gdzie mamy wąskie gardła, tu zamknęli linię kolejową, więc możemy na niej zbudować ścieżkę rowerową”. To już jest konkretyzacja, gdzie w programie operacyjnym mówimy, co byśmy chcieli zrobić.

Jeżeli na to spojrzeć od strony profesjonalnej, to jakie powinny być warunki spełnione, by z tego mogło coś wynikać? Spróbujmy to interpretować w stosunku do naszego „zaginionego kwartału”. Zaczynamy więc od tego, że musimy wiedzieć, czego chcemy. Czyli musi istnieć społecznie i politycznie uświadomiona potrzeba czegoś konkretnego. Oczywiście nie jest takim uświadomieniem stwierdzenie, że trzeba poprawić byt ludzi, bo ludzie tego potrzebują. To jest dobre na wiecu, ale tak naprawdę, jak chcemy sobie rozpisnąć to na głosy, to musimy dokładniej wiedzieć, czego chcemy. W przypadku naszego kwartału nie chcę się wymądrzać, bo to akurat jest mało transportowy temat [śmiech].

Dr Łukasz Pancewicz: Obsługa Śródmieścia jest takim tematem.

CO ZROBIĆ Z SAMOCHODAMI W ŚRÓDMIEŚCIACH?

Jan Friedberg: Mamy dość prostą sprawę. Jeżeli byśmy podliczyli, ile na obszarze Śródmieścia jest możliwości parkowania, pewnie byśmy doszli do wniosku, że szkoda tego miejsca na stojące samochody, że można lepiej wykorzystać tę przestrzeń, która jest wybornie dostępna z różnych stron, bo miasto jest bardzo koncentryczne. Nie ma więc sensu pchać tu samochodów tylko po to, by one nam stały na chodnikach. Piotrkowska jest klasycznym przykładem takiego zagospodarowania – przepędziliśmy samochody, bo chcieliśmy mieć tam salon. I takich salonów pewnie mogłoby tu być więcej. Oczywiście ktoś powie: „Dobrze, ale co z mieszkańcami?” OK, zajmiemy się mieszkańcami, oczywiście musimy ten problem rozwiązać. Jest to bardzo ważne, ale równocześnie nie ma sensu, by pani sprzedawczyni, która pracuje osiem-dziesięć godzin w centrum, musiała podjechać samochodem pod ten sklep i by ten samochód stał w tym jednym miejscu. Lepiej, jak przyjedzie tramwajem. Nie ma problemu, by wybrała równie dobrą, a na pewno tańszą, komunikację zbiorową.

Po pierwsze musimy sobie uświadomić, co chcemy z tym Śródmieściem zrobić i jak nazwać problem, który mamy do rozwiązania. Czyli jest to zupełnie przeciwne temu, co często się słyszy: że naszym celem jest wspomniany przeze mnie wcześniej dokument – zbudowanie tyłu i tyłu kilometrów autostrad. W Polsce nigdy nie było poważnej dyskusji o tym, czy my potrzebujemy autostrad, czy dróg ekspresowych, czy jeszcze innych, nigdy taka dyskusja się nie odbyła.

PO CO POLSCE AUTOSTRADY?

sZrobiłem taki test z kilkoma kolegami posłami, pytając ich, czy wiedzą, jaka jest różnica między drogą ekspresową a autostradą? „No jak to jaka? Autostrada jest większa” – „Ale użytkowo? Którą z tych dróg może przejechać więcej samochodów: autostradą czy drogą ekspresową?” – „Autostradą!”. A to nieprawda. Jakby tą autostradą jechało tak dużo samochodów, to by nie jechały szybko. A istotą autostrady jest prędkość w sensie skrócenia czasu przejazdu. Autostrady buduje się po to, aby można było w możliwie krótkim czasie przewieźć towary, podkreślam: towary, z punktu A do punktu B na dużą odległość. Na małą odległość się nie opłaca, bo korzyść z krótkiego odcinka nie będzie wystarczająco duża, by wydać te góry pieniędzy.

Stąd ten układ autostrad w Polsce, zaprojektowany w latach 70., na początku 80., on właśnie obejmuje trasy, które są długie, łączą większość dużych ośrodków. Ten układ się utrzymał przez długie lata. Kiedyś jeden z tych posłów powiedział: „Słuchaj, tu trzeba jakąś weryfikację zrobić, to komuniści wymyślili!”. No więc musiałem go sprostować, że niestety, a może na szczęście, to byli nie komuniści, ale akurat brytyjscy konsultanci, których ufundował nam ONZ w latach 70., i to oni opracowali nam ten model autostradowy. Potem, przy ogólnym rechocie narodu, na początku lat 80., powstał Zarząd Autostrad. Nawiasem mówiąc, nie doczekał pierwszej autostrady [śmiech], ale zrobił bardzo ważną rzecz: wykupił wszystkie grunty na te autostrady, dlatego one tak szybko powstały, bo grunty były w rękach państwa o wielu lat. Był jeden słynny grunt koło

Góry Świętej Anny, w początkach budowy tej autostrady okazało się, że pas, który zresztą jeszcze Niemcy wycięli, zdążył zarosnąć młodym lasem. Była awantura z ekologami, przypinali się łańcuchami. Tam dylemat był taki: wariant albo przez las, albo po wsiach, trzeba było zburzyć dwie wsie. Część ekologów uważała, że należy zburzyć wsie, bo las ma większą wartość.

ZARZĄDZANIE I ORGANIZACJA

Drugi element to zdolność do zarządzania. Nic się nie zdarzy samo. Wymyślimy najbardziej oczywisty powód, dla którego chcemy działać, ale jeśli nie stworzymy do tego systemu zarządzania, to samo nie zadziała. To niby oczywiste, ale nieczęsto spotykane, że ktoś sobie z tym radzi. Bardzo często jest to improwizowane, robi się bałagan. Na przykład kadry. Gdy byłem w zarządzie Krakowa [Jan Friedberg pełnił rolę wiceprezydenta Miasta Krakowa w latach 1991-1997], mieliśmy zasadę spłaszczonej organizacji. Był szef, kilka osób kierownictwa, a reszta miała rozdane kompetencje menadżerów. Menadżerowie musieli podpisać taki nieformalny kontrakt, zobowiązanie do realizacji konkretnej polityki. Mało tego, jak kogoś rekrutowaliśmy, to chcieliśmy, by napisał, jak by to widział. Wtedy ta osoba pisała, my czytaliśmy, ewentualnie korygowaliśmy, i podpisywaliśmy. I gdy później taki pracownik przychodził do prezydenta i mówił, że się nie da, to prezydent wyjmował tę kartkę i mówił: „Kochany, ale sam to proponowałeś, nie ma żartów, myśmy wydali na to góry publicznych pieniędzy, nie można teraz powiedzieć,

że się nie da”. Albo do roboty, albo... Wyrzuciłem kilku takich mędrków.

Drugie podejście do zarządzania to organizacja, gdy jest jeden duży, wszystkowiedzący i każdy do niego prze po decyzje. Co to powoduje? Oczywiście ten pierwszy, płaski model jest ryzykowny, może się okazać, że ktoś się wygłupi, coś nie pójdzie, musi być skomplikowany system nadzoru. Natomiast ten drugi system ma inną wadę: żeby się dopchać do tego na górze, to fizycznie musi być czas i miejsce, a wszyscy się pchają, bo on chce wszystko wiedzieć i wszystkim zarządzać. Choćby był najmądrzejszy, to nie da rady, zwłaszcza w tak dużym mieście. Ale to nie koniec, gorsze jest to, że gdy na wszystko trzeba mieć aprobatę tej szpicy, to po co ci niżej mają się wychylać? Nawet jeśli coś rzeczywiście mądrego wymyślą, to ten na górze wyrzuci ich, powie, że to bez sensu. To działa zniechęcająco.

Krótko mówiąc, zasada zarządzania przez delegowanie uprawnień – każdy podręcznik o tym mówi – jest w Polsce mało popularna. Ja tu się może narażę, ale mam taką teorię i proste powiedzenie: kto to jest polityk, a kto to jest mąż stanu? Polityk myśli o najbliższych wyborach, a mąż stanu myśli o następnych pokoleniach. Ktoś, kto myśli w kategorii czterech lat, nigdy nie będzie dobrze zarządzać. Jeśli partie nie potrafią tego przemyśleć i wystawić kogoś, kto ma przynajmniej dwukadencyjną perspektywę, to dają ciała. Bo one roztrwonią ten cały wysiłek. Myślę, że państwo też to widzą. Spotykam się z przykładami, że stosuje się zasadę wyborczą w postaci takiego legalnego przekupstwa: pieniądze dzieli się proporcjonalnie do tego, gdzie się ma wyborców.

KONFLIKT NIE JEST ROZGRZESZENIEM DLA BRAKU DZIAŁANIA

Kiedyś dyskutowałem o bardzo ważnej rzeczy z jednym z wicemarszałków, dotyczyło to akurat Zakopanego. On powiedział: „Wie pan co, to Zakopane, tam się wszyscy kłócą!”. Faktycznie, w każdej gminie jest inny układ polityczny, od lewicy do prawicy, w związku z tym wszyscy się kłócą i rzeczywiście wspólnie niczego nie zrobią. Ale jednak od tego jest ktoś, kto ma instrumenty do koordynacji, do zmobilizowania. Nigdzie w prawie nie jest powiedziane, że jak się kłócą, to ja nie muszę wywołać jakichś pozytywnych efektów rozwoju. To jest właśnie moja sztuka, bym potrafił tych kłócących się wziąć za łby i naprowadzić na jakąś normalną drogę. W końcu użyłem takiego argumentu. Były dwie drogi: strasznie parli do jednej z dróg, a druga była do Zakopanego. Awantura straszna. Myśmy tam przyszli z pewnymi pomysłami, jak rozwiązać konflikt wokół tej drogi, a on mówi „No kłócą się”. Pytam: „To odkładamy?” – „No tak, co będziemy się tu wyglupiać”. Więc mówię: „To wyobraźmy sobie, jedzie pan do Brukseli, pokazuje pan te swoje zamiary, do pewnego miejsca ma pan fantastyczną drogę, a przy Zakopanem nic nie ma. I myśli pan, że co oni powiedzą?”. I to jest to myślenie. Nie wolno w ten sposób postępować, nie można rozrzucić pieniędzy tylko tam, gdzie nas popierają. Oczywiście, wyborczo idealnie to działa.

To jest ta otwartość na inicjatywę. My musimy wiedzieć, czego ludzie potrzebują, czego chcą, jak ich zmobilizować, jak ich skoordynować, jeśli taka potrzeba się ujawni. W ten sposób można myśleć.

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ I ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT

Kolejna rzecz to transport zrównoważony. Termin „zrównoważony” jest coraz bardziej pauperyzowany. Przeczytałem w programie jednej z partii, że proponuje ona zrównoważony rozwój kraju, a potem się zorientowałem, że dla nich to oznacza „równomierny”: tam gdzie się wybili, to w leb, a tam gdzie są leniwi, to zmusić ich do roboty, czyli krótko mówiąc, by była średnia. To oczywiście kompletne nieporozumienie. Przeczytałem w tej sprawie równowagi znakomity esej prof. Kołakowskiego, który dokładnie mówi w ten sposób: jeżeli zaczniemy myśleć o równości w kategoriach intelektualno-ekonomicznych, to się wykończymy. Biologicznie jesteśmy różni, są tacy, którzy pociągną, a są tacy, którzy nie pociągną. Jeśli tym, co pociągną, nie zaproponujemy jakichś warunków, to oni po pierwsze wyjadą z kraju – i to się dzieje w tej chwili masowo – albo powiedzą: mamy w nosie. Jako tzw. inteligencja pracująca za komuny myśmy nie przykładali się do budowy socjalizmu w tym kraju, za to uczyliśmy się języków, jeździliśmy na nartach, chodziliśmy po górach. Po prostu nikt by nas nie zmusił, byśmy budowali ustrój, który uważaliśmy za zbrodniczy. Takich ludzi była chyba większość albo część po prostu to olewała. Tak mówił Kołakowski, równość nie na tym polega. Ona polega na tym, by wydusić z całości jak najwięcej możliwości i wtedy dopiero możemy się posuwać do przodu.

Natomiast zrównoważony rozwój jest czymś kompletnie innym. To taki rozwój, w którym zużywamy zasoby odnawialne poniżej ich zdolności regeneracji oraz

nieodnawialne poniżej możliwości rozwoju ich odnawialnych substytutów. To jest dosyć skomplikowane, ale jak się w to wczytać, to chodzi o to, że energetycznie, jeśli nie zaczniemy produkować więcej prądu z energii odnawialnej niż z paliw kopalnych, to te paliwa kopalne prędzej nam zanikną. Niemcy planują, że do 2050 roku w ogóle porzucą paliwa stałe, będą mieli energię wiatrową, słoneczną. To jest właśnie zrównoważenie – nie zużywamy tego, co następne pokolenia mogłyby potrzebować. A my tymczasem zużywamy tlen naszych wnuków, prawnuków.

PLANOWANIE TRANSPORTU W ŚRÓDMIEŚCIACH JUŻ UKSZTAŁTOWANYCH MIAST

Dr Łukasz Pancewicz: W kwestii naszego zaginionego śródmiejskiego kwartału chcę wrócić do diagnozy problemu, czyli tego braku myślenia strategicznego: odziedziczyliśmy to miasto historyczne, które jest, jakie jest, nie było ono planowane dla transportu, który funkcjonuje teraz. Popatrzymy teraz na XVIII-wieczny Dublin – wtedy to było jedno z największych miast w Europie – gdzie właściwie planowanie ulic jako przestrzeni publicznej stało się pretekstem dla stworzenia lokalnego samorządu. Tam powstała taka komisja pięknych ulic, której zadaniem było kształtowanie przestrzeni publicznej, pielęgnowanie wspólnej wizji, porządkowanie tych ulic, czyli na przykład wydawanie licencji na handlowanie, kształtowanie pewnego układu komunikacyjnego w znaczeniu pieszym. To była pewna wizja, która porządkowała myślenie o mieście.

Ja rozumiem z tego wykładu tak krytycznie, że mamy

pewien bardzo skomplikowany organizm, który nie był planowany dla transportu, i chcemy zachować czy właściwie zaplanować tę przestrzeń dla możliwości obsługi we współczesnym świecie, który ma zupełnie inne wyzwania. To miasto kiedyś było kompaktowe, potem się rozlało, ale całe czas te potrzeby dojazdu funkcjonują, a także mocno wpływają na tę przestrzeń. Dla mnie jest ważne, czy my jesteśmy instytucjami, które budują infrastrukturę drogową, czy właściwie wiemy, po co to robimy? Tak zrozumiałem ten wątek.

Zwróćcie też uwagę na otwartość na nowe rozwiązania, wydaje mi się, że to jest duży problem. Jeśli mamy problem z otwartością w ramach profesji zajmujących się projektowaniem, to co dopiero dyskusja miejska? Przecież wielka debata o transporcie rowerowym, wydaje mi się, jest w dużej mierze generowana przez organizacje pozarządowe. Środowiska transportowe powoli zaczynają zmieniać kurs, ale rewolucja idzie z innej strony.

Podsumowując więc tutaj ten długi wstęp, mam pytanie do pana i do państwa i proszę o zaangażowanie się w dyskusję – czy faktycznie mamy ten problem, że nie do końca wiemy, jak rozwiązać problemy transportowe? Jak może wyglądać ta korekta kursu, co powinniśmy zrobić, żeby planować to miasto? Wydaje mi się, że to, co dotychczas robimy, to jednak nie jest dobry kierunek, że cały czas mamy listę inwestycji, ale do końca nie wiemy, co one wywołają.

Jan Friedberg: Jeżeli szeroko rozumiane śródmieście jest traktowane jako koncentracja ogólnomiejskich, najprzeróżniejszych usług, to powoduje to, że oczywiście musimy przewidzieć, jak tu się znajdą ludzie, którzy będą tu pracować i którzy będą klientami. Oni wygenerują jakiś

ruch. Drugie skrajne podejście jest takie, że zrobimy z tego centrum czystą dzielnicę mieszkaniową, a gdzieś tam wybudujemy nowe centrum Łodzi. W Łodzi na przykład próbowano przenieść się w rejon al. Piłsudskiego. W Krakowie było to samo. Za komuny chodziło o to, żeby zerwać z historią. Historia to taki skansen, a my budujemy nowe.

Dr Łukasz Pancewicz: Nie tylko za komuny. Modernistyczne myślenie o mieście to była segregacja funkcji, oddzielanie miasta historycznego jako takiego skansenu, który niech sobie zostanie z boku, a my zbudujemy miasto, które będzie funkcjonowało jako nowa maszyna – będą miejsca do mieszkania, praca, rozrywki zupełnie oddzielone od struktur śródmieścia. A ono jest zupełnie inne, jest złożonym organizmem, w którym te funkcje się nakładają na bardzo małym obszarze.

Jan Friedberg: Krótko mówiąc, jeśli postanowimy, że śródmieście ma być wielofunkcyjnym centrum aglomeracji, to musimy wiedzieć, że zarządzanie tym będzie trudne. Większość metropolii tak działa, że z czasem te starsze części, tak czy inaczej, ewoluują. Czyli jeżeli na to się decydujemy, to musimy ponieść konsekwencje i twar- do wdrażać pewną zasadę. Chyba że powiemy sobie, że to będzie skansen, czego sobie nie wyobrażam w Łodzi. Teoretycznie wyobrażam sobie, że to mogłoby być porząd- na mieszkaniówka, ale niestety to się skończy bardzo źle. Zwykle mieszkańcy z takich starych, substandardowych domów wynoszą się na obrzeża do własnych, a tu zostanie tzw. lumpenproletariat. My jeszcze nie mamy problemu imigracji, który może się pojawić pewnego dnia.

Dr Łukasz Pancewicz: Albo szansy.

Jan Friedberg: To, co amerykańskie miasta przeżyły,

tak dokładnie mogłoby być. Może więc państwo niech powiedzą, jak wyobrażacie sobie centrum? Bo za tym idą uciążliwości, co do tego nie mam wątpliwości.

Dr Łukasz Pancewicz: Ja kojarzę Kraków jako jedno z pierwszych miast w Polsce, które właściwie wyłączyło ścisły obszar Starego Miasta z ruchu kołowego, pod koniec lat 80.

KRAKÓW ZAMYKA DLA RUCHU STARE MIASTO

Jak to się stało? To jest wybór pewnej polityki, o której pan mówił: bardzo świadomie mówimy, że tutaj nie ma wjazdu, tu jest pewna święta strefa ze względów kul- turowych i zabytkowych. To jednak była restrykcyjna polityka i wtedy, w latach 80., bardzo odważna. To można porównać z Kopenhagą. To był krok polityczny. Co go wygenerowało?

Jan Friedberg: W Krakowie podstawą była decyzja podjęta pod koniec lat 70. – pomysł stworzenia nowego centrum w rejonie dworca kolejowego i ronda Mogilskiego. Tam planowano nowe centrum, a Stare Miasto miało być dla turystów. Była bardzo ożywiona dyskusja, uchwalono tzw. plan ogólny z 1978 lub 1979 roku, który to przewidy- wał. Zresztą 10 lat później wycofano się z tego z hukiem. Popelniono klasyczny planistyczny błąd arogancji: wyobra- żano sobie, że na miasto o układzie promienistym, z dosyć małym sercem, nałożony zostanie prostokątny układ, tzw. rusztowy. To jest nie do wykonania fizycznie, bo pewnego dnia trzeba zacząć burzyć jakieś fragmenty, by przepro- wadzić te arterie. Zrobiono to w dwóch, trzech miejscach i złapali się za głowę, bo to po pierwsze by trwało 100 lat,

a po drugie – co chwilę konflikt. Pod koniec lat 80. wycofano się więc z tego i zamknięcie było tego konsekwencją.

Stare Miasto – kiedyś mieszkało tam 50 tysięcy osób, a teraz są trzy tysiące, reszta to banki i biura. Ten tygiel użytkowników Starego Miasta powodował ogromne napięcie komunikacyjne. Polecam, jakby ktoś chciał to przestudiować, projekt tramwajowy w Strasburgu. To jest rewelacyjne przedsięwzięcie, on nam bardzo pomógł, myśmy poznali się z tymi ludźmi, gdy budowaliśmy szybki tramwaj w Krakowie i wzięliśmy od nich wzorce. Oni też mieli sytuację, w której przepiękne stare miasto, XIV–XV wiek, oryginalne, cudowne obiekty, było w morzu samochodów, wszędzie można było wjechać.

To ciekawe, że tego typu rewolucje robią socjaliści. Ta pani była merem dwie kadencje, potem jej zastępca, a potem przegrali i była jedna kadencja pani konserwatywnej. I po jednej kadencji już jej mieli dość, więc wrócili do tych socjalistów. Ja tam jestem konserwatystą, ale tamci socjaliści byli mądrzy. W Polsce to też ma znaczenie, czy ktoś jest z lewicy, czy prawicy. Dla mnie lewica ma większą odwagę w modernizacji. Nie zawsze to dobrze wychodzi. Natomiast konserwatyści w tej swojej konserwatywności gubią to, że czas płynie. A jak czas płynie, to coś się dzieje i coś trzeba zrobić, bo jak się nie robi, to się cofa, nie ma wątpliwości.

Głos z sali: Powiedział pan, że w latach 70.–80. w Krakowie był pomysł, by przenieść centrum dla mieszkańców, a Stare Miasto zostawić dla turystów. Tak się *de facto* stało, sam pan stwierdził, że zostały trzy tysiące mieszkańców. Często jeżdżę do Krakowa i mieszkam zawsze w tzw. apartamentach. Za każdym razem w innym mieszkaniu. Myślę,

że pewnie 70% mieszkań w kamienicach wynajmuje się turystom.

Jan Friedberg: Ale to są mieszkańcy. Chwilowi, ale mieszkańcy. Chodzi o to, że to było centrum miasta, a potem te wszystkie funkcje ogólnomiejskie typu urzędy i banki stopniowo wypierały mieszkańców i tak jest po części do dzisiaj. W tej chwili ma miejsce próba równoważenia tego, oczywiście przegrana, bo jest to, o czym pani wspomniała. Jeśli w tej chwili właścicielom bardziej się opłaca wynajmując Amerykaninowi, który z rodziną przyjeżdża na staż, to robi to. Jak się bardziej opłaca wynajmować na dni, to też tak robi. Ale to nie zmienia faktu, że to jest obsługa ludzi, a nie na przykład jakiejś fabryki. Był taki przypadek, mieliśmy na Małym Rynku sklep meblowy, ciągle ciężarówka, i jak zostałem wiceprezydentem, to musiałem wygonić ten sklep meblowy, bo nam wtedy podlegał handel. Wywaliliśmy ten sklep, bo to był koszmar, ciągle tam stał ten meblowóz.

To się zaczyna w sposób mniej lub bardziej sterowany, a potem już idzie na żywioł. Trzeba to robić umiejętnie, są instrumenty, podatki, trzeba tego pilnować. Dzisiaj centrum Krakowa kipi, głównie w sezonie, i niektórzy uważają, że to jest lekka przesada, bo dominuje tzw. *British working class*, zwłaszcza pijani, i to nie jest najciekawsze – są pierwsze knajpy, gdzie jest podpisane „No Brits allowed”.

Dr Łukasz Pancewicz: Takie dyskusje są dosyć silne również w Łodzi. Pamiętam rozmowę na temat wspólnych systemów transportowych, w której ze strony projektanta padła ta kwestia. Polecam przy okazji poznać raport „Przestrzeń życia Polaków”, który teraz jest opracowywany,

można znaleźć go na stronach SARP-u [<http://sarp.warszawa.pl/raport-przestrzen-zycia-polakow/>]. To jest inicjatywa prezydencka. W raporcie Aleksander Noworól wspomniał, że Polacy są uzależnieni od samochodu, to jest bardzo wyraziście powiedziane.

POLAK – UZALEŻNIONY OD SAMOCHODU?

Wracając do Łodzi – został zasugerowany wątek, że zapewnienie miejsc postojowych w Śródmieściu jest jednak wyzwaniem. Lansowano tezę, że niemożliwość zapewnienia takich miejsc dla mieszkańców może być potencjalnie traktowana jako taka destymulanta, że to może być coś, przez co ludzie wybiorą inne miejsce zamieszkania. Mamy tutaj dosyć duży konflikt interesów. Jak to może być rozwiązane? Czy to jest faktycznie tak, że 20% tych twardogłowych samochodziarzy decyduje? Czy to jest taka sytuacja, że ogon macha psem, czy jest możliwość równoważenia tego interesu? Na ile te rzeczy są realne do oceny, zmierzenia, a na ile wchodzimy w strefę grup interesu, które mogą być sprawniejsze niż inne?

Jan Friedberg: Nie wiem, jak się historia potoczy. Wiem, jak było i jak jest w różnych krajach, które są na różnych etapach. W Nowym Jorku na Manhattanie samochodem do pracy dojeżdża 20%. W kraju tak zmotoryzowanym po prostu się tam wszyscy nie zmieszczą, a poza tym – osiem dolarów za godzinę postojową. I już. Oni teoretycznie mogliby dźżyć w dół ileś pięt parkingów. Los Angeles tak ma, 1/3 powierzchni centrum jest przeznaczona na samochody. Dla nas to jest oferta nawet nie do rozważenia, nie

mówiąc o akceptacji. Gdy przy Karmelickiej była dyskusja z radnymi, strasznie się awanturowali, to ja powiedziałem: „Sprawa jest prosta, to którą pierzeję XVIII, XIX-wiecznych kamienic burzimy: prawą czy lewą? Dla nas drogowców obojętne. Jak jedną zburzymy, to kawałek kościoła urwiemy”. Zaczęli się denerwować, ale taki jest wybór, innego nie ma, kropka.

Tu instrumenty są jasne: płatne parkowanie, nie ma na to rady. Nie wiem, czy wiecie, ale w Polsce to Sejm uchwała maksymalną opłatę parkingową i dostosował ją do Nowego Sącza, nie obrażając Nowego Sącza oczywiście. W związku z tym w dużych miastach nie da się zaparkować, bo jest za niska opłata.

STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

Są dwa duże miasta, w których pracowałem, gdzie nie ma opłat za parkowanie. W jednym z nich prezydent, chcąc wygrać wybory, zapowiedział, że zlikwiduje. I zrobił to, ale potem mieszkańcy powiedzieli: „Dobrze, ale gdzie my mamy parkować? Nie ma gdzie!” Mało tego, myśmy mu robili analizę. Przeprowadziliśmy badania, okazało się, że 80% samochodów, które stoją w Starym Mieście, gdzie jest urząd miasta, całe mnóstwo instytucji, to samochody pracowników tych instytucji. Zapytałem prezydenta: „Czy pana urządza sytuacja, w której biznes nie przyjeżdża do pana w centrum, bo nie ma gdzie zaparkować?”. Przykro, ale biznes lubi podjechać. Bankierzy muszą w ogóle podjechać, bo takie są przepisy bezpieczeństwa, musi być stanowisko samochodowe pod samą bramą. I później prezydent

powiedział, „To pracujemy nad tym”. Zrobiliśmy analizy i później to o mnie mówili: „To ten, co nam zafundował opłaty za parkowanie”. Ale prezydent był porządny, wynajął w pobliżu plac dla pracowników. W Krakowie było podobnie. Płatne parkowanie – nie ma innego wyjścia.

KAŻDY MOŻE DOJECHAĆ, ALE NIE KAŻDY – SAMOCHODEM

Ten zrównoważony transport polega na tym, że każdy, kto potrzebuje, może dojechać, ale nie każdy może sobie wybrać sobie środek lokomocji. Tu już wywierany jest pewien nacisk za pomocą instrumentów – poprzez opłatę czy przez strefy zamknięte dla ruchu. Nikt na razie powszechnie nie wymyślił nic nowego. Londyn i parę innych miast ma opłatę za wjazd do centrum, która spowodowała spadek frekwencji o 15%, ale te 15%, które ubyło, spowodowało usprawnienie ruchu. To nie jest liniowe. Gdy przepustowość zbliża się do granicy, to te krzywe zatłoczenia idą w górę. Jeśli więc zetniemy 15% z tej góry, to wygoda ruchu jest dużo większa. A równocześnie te pieniądze są przeznaczone na transport zbiorowy. W Londynie jednym instrumentem załatwili i zmniejszenie ruchu samochodowego, i transport zbiorowy. Bo musi być rekompensata. Na tym polegają zresztą systemy demokratycznego podejmowania decyzji w tej dziedzinie. Tam były konsultacje, referendum, i to przeszło.

W Sztokholmie też zrobiono taki system, gdy przykład Londynu pokazywał, że to może zadziałać. Najpierw przeprowadzono eksperyment, to znaczy zainstalowali na

próbę, i po jakimś czasie zrobiono referendum. W referendum odrzucono ten pomysł. Okazało się, że mieszkańcy ścisłego centrum byli na „tak”, a mieszkańcy obrzeża na „nie”, bo ich to bardziej dotykało. Wtedy rząd zrobił dowcip, bo przez parlament przeprowadzili ustawę, wprowadzając ten system opłat. I on bardzo dobrze działa, spowodował zmniejszenie zatłoczenia i lepsze warunki.

Tutaj w Łodzi pomysł tramwaju regionalnego był taki, żeby skrócić czas przejazdu między Helenówkiem a Chocianowicami o 40% w pierwszym podejściu. Gorzka prawda jest taka, że tu niedaleko, przy okazji Manufaktury, niestety przerwana została koordynacja. Tam zrobiono takie rozwiązanie drogowe, że nie ma możliwości skoordynowania pojazdów, które jadą z obu stron. Koordynacja sygnalizacji polega na tym, że jedzie się zieloną falą. To jest skomplikowane, bo one na dwóch kierunkach w lukach czasowych muszą się schodzić na tym samym skrzyżowaniu. I przez to, że tam namieszano przy przeróbkach wjazdów do Manufaktury, nie da się tego zrobić, więc tam muszą stanąć i to powoduje, że system nie działa tak, jak miał działać, ale i tak jest o niebo lepszy, niż był.

Głos z sali: Tramwaj regionalny jedzie dłużej niż przed modernizacją. Taka jest prawda.

Jan Friedberg: Od końcówki do końcówki?

Głos z sali: Tak.

Jan Friedberg: Na kolejach jest ten problem, że wydłużają się przejazdy, a potem okazuje się, że dodali przystanki. A to zawsze wywołuje wydłużenie.

Głos z sali: O tym, że ludzie gdzieś chcą pójść, decyduje pula informacji, którą się pozyskuje, przebywając w przestrzeni miejskiej – chodząc po ulicy, funkcjonując

w sieci miasta. Dlatego nawet jakby tam w Krakowie wybudowano centrum z tymi konfliktami, to i tak by ludzie chodzili po tym Starym Mieście, a nie nowym, bo doświadczenia nas uczą, że budowane nowe centra bardzo rzadko się sprawdzają i nie są takim nośnikiem informacji, który ludzi jest w stanie zainteresować i stworzyć aurę miejską, w której się dobrze czują.

Chciałem jedno słowo dodać do tego parkowania. Ja nie jestem człowiekiem, który ma dwie podróże dziennie, niestety, mam ich wielokrotnie więcej. Do centrum, do urzędów, muszę ze sobą wozić torby dokumentacji i nie pojedę żadnym rowerem ani żadnym tramwajem, nikt mnie do tego nie namówi. Jeśli już, to pójdę na piechotę. I w Łodzi był taki miesiąc czy dwa, gdy radni nie zadbali, by wszystko funkcjonowało zgodnie z prawem i przerwał się system płatnego parkowania. I muszę powiedzieć, że rzeczywiście miałem problem ze znalezieniem miejsca.

Natomiast doprowadza mnie do białej gorączki brak pewności dojazdu na czas. To, że miasto może mnie zaskoczyć korkiem. Pięć minut to nic, ale struktura jest tak zmontowana, że mogę utknąć na 40 minut. Wychodzę na niepoważnego faceta, płacę kary umowne. Jestem wtedy niesprawnym mieszkańcem tego miasta, a głównie z punktu widzenia biznesu. To jest kluczowa sprawa.

A kolejna rzecz to wielkość struktury Łodzi. Po prostu nie możemy rozmawiać i równoważnie traktować Krakowa i Łodzi. To obszary o zupełnie różnym charakterze. W Krakowie też mamy XIX-wieczną strukturę. Takie porównania w debacie prowadźmy.

Spróbuję z panem polemizować w kwestii rozumienia istoty rzeczy w systemie transportowym. Nie zgadzam się

z poglądem, że samochód wjechał do miasta w XX wieku i je zawłaszczył. Na potrzeby tego sporu się nie zgadzam. Liczba dorożek w Londynie w XIX wieku była trzy razy większa niż teraz oglądamy samochodów tutaj. Piotr Curie zginął pod kołami powozu – wolno jadącego pojazdu. Tyle tam tego było. I jeżeli cywilizacji nie dotknąłby akurat silnik spalinowy, to byśmy dyskutowali tak samo, co zrobić ze strukturą miasta? Dlatego gorąca prośba, by zwrócić także na ten aspekt uwagę. Jeśli zabraknie nam benzyny, to jak będziemy jeździć? Poczekamy ze 30 lat, aż się odrodzi populacja koni, i powozy nas zaleją. Ale przesadzam, może na światło słoneczne będą już jeździć te pojazdy?

Głos z sali: Ale od czasu tego powozu wymyślono komunikację miejską.

Dr Łukasz Pancewicz: Zapominamy, że taki skok przestrzenny i w rozwoju miasta w dużej mierze zapewnił transport zbiorowy. Instalacje czy rozwój tramwaju i kolei miejskiej pozwoliły na radykalny skok przestrzenny i rozkwit miasta. To był jeden z elementów generujących możliwość masowego dowożenia dużej liczby ludzi na znacznie większych dystansach, niż zapewniał to transport indywidualny.

Jan Friedberg: W Łodzi jak najbardziej.

Dr Łukasz Pancewicz: Ale odnosząc się do tego załatwiania biznesów i sposobów przemieszczania się przez miasto – pamiętam taką scenę, dyskusję z oficerem rowerowym z Dublina, który wprowadzał system roweru miejskiego, to było fascynujące. To był przykład polityki, która została wprowadzona. Tam zrealizowano bardzo duży projekt infrastrukturalny – wykopano tunel prowadzący z obwodnicy do portu, wyrzucając ruch

tranzytowy samochodów ciężarowych wożących kontenery, dodatkowo wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h w ścisłym centrum. W tym samym momencie, dzięki deal'owi z dużą firmą reklamową, wprowadzono system roweru miejskiego i za wynajęcie przestrzeni reklamowej dostali pierwszy zastrzyk pieniędzy.

Ale najważniejsza rzecz to zmiana kulturowa. Bo rowery obsługiwały trasę przy głównej rzece miasta, która łączyła się z nową dzielnicą biznesową. I szokującą rzeczą – dla nas z kraju środkowoeuropejskiego – był widok dwóch panów w garniturach, wkładających swoje teczki, podejrzewam, że ich miesięczna pensja to stokrotność mojej urzędniczej, wsiadających na ten rower i jadących. To był pewien szok kulturowy, ale potem rozmawiałem z tym urzędnikiem i mówił, że faktycznie kulturowo zaczęło się to zmieniać. Była to przede wszystkim kwestia oszczędności, nawet na taksówkach, ale zniknęło też tabu biznesmena w garniturze jeżdżącego na rowerze. To był rowery projektowane tak, że można było poruszać się dosyć komfortowo.

ROWEROWA ZMIANA KULTUROWA

Kolejna rzecz to przewidywalność czasu dojazdu. Samochód zajmuje więcej przestrzeni publicznej, porusza się w dosyć ograniczony sposób. Dla mnie takim kontrastem jest możliwość przejechania rowerem po ulicy Narutowicza, mijając długi sznur pojazdów. Wydaje mi się więc, że myślenie o pewnym środku transportu może bardzo dużo determinować. To jest problem przyzwyczajania się do pewnych rzeczy, w których już funkcjonujemy bardzo

mocno. I ten skok na głęboką wodę, zmiana tego środka transportu często na początku jest trudna.

Jan Friedberg: Miasta wygodne do mieszkania to takie między pół miliona a 700 tysięcy, ten rząd wielkości. Miasta większe i mniejsze mają trochę inne problemy. W Niemczech czy w Holandii te miasta średnio duże mają podział ruchu po 1/3: rower, transport zbiorowy i publiczny. To powoduje, że rzeczywiście nie czuje się szczytów samochodowych. Gdzie są szczyty? Na wjazdach do tych miast, z osiedli satelickich, gdzie zatykają się wloty. Tu w Polsce też to widać bardzo wyraźnie, zwłaszcza rano – ruch jest większy tam niż w śródmieściu. Jeśli chodzi o rowery – już od dawna wiadomo, że użycie roweru będzie duże wtedy, kiedy powstanie system. Jest taki wskaźnik – ileś kilometrów dróg rowerowych na mieszkańca – i od pewnej wielkości nagle zaczyna przybywać użytkowników. Faktycznie bezpieczeństwo i rozsądna szybkość są bardzo ważne. Jak nie trzeba się przebijać po chodnikach i skakać po krawężnikach.

Słyszałem parę razy, że jak się rozmawiało o tym z politykami, to oni myśleli o rowerze w kontekście rekreacyjnym. A tu nie chodzi o rekreację, tylko o normalne używanie, bo to jest normalny środek lokomocji. To się w wielu miastach już przebiło, ale nadal żadne miasto w Polsce nie przekroczyło 6% udziału roweru, co jest wskaźnikiem początkowym. A w Niemczech jest to po 1/3.

CZY TRANSPORT WARUNKUJE ROZWÓJ EKONOMICZNY?

Następna rzecz, o której trzeba dwa słowa powiedzieć:

czy transport warunkuje rozwój ekonomiczny? Myślę, że w Łodzi warto o tym szczerze rozmawiać, bo miasto ma zasadnicze problemy. Gdy czyta się strategię rozwoju kraju, pojawia się teza, że dzięki temu, że będziemy mieli autostrady, wybuchnie rozwój gospodarczy. Nieprawda. Żadne badanie tego nie potwierdza. Są badania, które mówią coś wręcz odwrotnego, a prawda jest pewnie jeszcze bardziej skomplikowana. Przeprowadzono europejskie badanie, w którym zaprzeczono istnieniu takiego związku.

Postawienie takiej tezy oznacza jedno: jeśli zrobisz gdzieś porządną obsługę komunikacyjną, to tam musi wybuchnąć rozwój. Zawsze sobie wtedy przypominam autostradę, którą jechałem w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, oświetloną, na pustyni. Nikogo tam nie było, tylko wielbłądy biegały. A przecież dostępność genialna.

Ale jest lepszy dowód w Polsce. Czy ktoś z państwa korzysta z Korkometru? Robi to Deloitte z firmą produkującą nawigację. Oni po prostu mierzą prędkość samochodów z ich nawigacją na wyznaczonym obszarze. I wyliczają, ile średnio wynosi prędkość w ośmiu dużych miastach. Gdzie jest najwyższa prędkość? W Łodzi. Najniższa jest zwykle w Poznaniu, Warszawie i Krakowie. Katowice są wysoko, ale to specyficzny układ, bo przez środek tego miasta przechodzi autostrada, która zdecydowanie podnosi tę średnią. Natomiast jeżeli takie są wyniki, założymy, że wiarygodne, i do tego dodamy poziom rozwoju gospodarczego, mierzony na przykład PKB na mieszkańca, to przecież Łódź ma najniższy. Ma najmniejsze korki, najniższy dochód, najslabiej z tych miast wygląda. Czyli prawdopodobne jest to, że to gospodarka napędza te korki, to ona wywołuje

zatłoczenie, bo po prostu ludzie bardziej się kręcą z różnych powodów.

OD SAMEJ BUDOWY DRÓG MIASTO SIĘ NIE ROZWINIE

Gdyby pan [który przed chwilą zabierał głos miał więcej klientów, to by pan jeszcze więcej jeździł po tym mieście z papierami. Ta ruchliwość rośnie wraz ze wzrostem PKB. To co robić? Przestać rozwijać transport? Oczywiście, że nie, tylko nie myślimy w takich kategoriach, że na wszelki wypadek wybudujemy wielką trasę, bo wtedy miasto się rozwine, tylko zastanówmy się, czy moje miasto potrzebuje tej trasy – a to jest już kompletnie inne rozumowanie. Wtedy robię listę pomysłów na ten temat i badam efektywność każdego z tych rozwiązań. Efektywność w transporcie mierzy się dosyć precyzyjnie i wiadomo, ile wynosi efektywność takiej czy innej inwestycji. I wtedy można powiedzieć, że te z najwyższą efektywnością bierzemy do realizacji. Tymczasem u nas odbywa się to na zasadzie gry politycznej grup interesu.

U nas w Krakowie mamy na przykład tor wodny. Polska ma 14 kajakarzy górskich i supernowoczesny tor kajakarstwa górskiego, którego uruchomienie kosztuje tysiące. I to przydzielili do zakładu zajmującego się drogami, on to finansuje. Wpływowe lobby potrafi zbudować też dwa stadiony piłkarskie, szaleństwo.

Głos z sali: Wracając do tematyki Łodzi. Ostatnio toczy się dyskusja o strefie „tempo-30” w śródmieściu Łodzi. To niewiele zmieni – przywołał pan te badania, w Łodzi

jeździ się średnio 36–37 km/h. Natomiast jeśli mielibyśmy zamknąć ruch i zrobić miasto bez samochodu, to w Łodzi byłoby to dość problematyczne, bo prawdopodobnie objęłoby Piotrkowską i otaczające kwartały. Jeśli spojrzymy na mapę, to jest to wyłączenie z ruchu, brak przebiecia się pomiędzy jedną częścią miasta a drugą i przełożenie tego ruchu dużo dalej. Gdybyśmy zamknęli obszar od Starego Rynku do al. Piłsudskiego, znacznie utrudniłoby to jakiegokolwiek funkcjonowanie, więc nie wiem, czy w przypadku Łodzi taka idea w ogóle jest zasadna. Natomiast nie wiem, czy to nie byłoby możliwe w późniejszym okresie, gdybyśmy ludziom dali coś w zamian, działając na zasadzie klient – przedsiębiorca. Łódź jako miasto niech nam daje sprawnie funkcjonująca komunikację miejską, dzięki której możemy dojechać na czas, z każdego miejsca – niezależnie, czy są to bloki, czy osiedla domków jednorodzinnych. Ja akurat mieszkam poza Łodzią, pracuję i uczę się w Łodzi, więc te podróże są dość znaczące. W tym momencie nie wjeżdżam do Śródmieścia, bo to jest samobójstwo, i stworzyłam sobie taki własny Park&Ride na osiedlu blokowym na Retkini, i stamtąd dojeżdżam. Pytanie więc, czy nie powinno się najpierw zainwestować w infrastrukturę dającą mieszkańcom okolicznych miast, którzy są powiązani z Łodzią, to, czego im brak, i wtedy oni sami by zdecydowali, że to jest lepsze rozwiązanie, zamiast po prostu zabronić?

Czy nie powinny powstać tego typu plany i analizy mówiące, gdzie powinny powstać parkingi, by odciążać te drogi wjazdowe? Może komunikacja miejska powinna trochę skorygować swoje trasy? Może zamiast nowych dróg powinny pojawić się nowe trasy tramwajowe czy autobusowe?

Odnosnie do tego wyłączenia z ruchu samochodowego w śródmieściu, tak jak w Krakowie – z punktu widzenia socjologicznego tam Śródmieście wymarło, zostało bardzo mało mieszkańców, bo po prostu trudno im się żyje ze względu na liczbę turystów. Powierzchnię przejęły głównie banki i hotele. W Łodzi nie spodziewałabym się aż takiego natłoku turystów w przyszłości. Na przykład Piotrkowska znalazła swoją niszę, jest zagłębiem pubów i rozrywki, a wiadomo, że jak tam idziemy, to już nie wrócimy samochodem. Ale pytanie, co z dalszą częścią Łodzi – jeśli ją zamkniemy, to co, zrobimy tam centrum bankowo-finansowe? To już nie będzie Łódź, do której chcielibyśmy dążyć.

Jan Friedberg: Pani poruszyła mnóstwo tematów, ale bardziej z dziedziny zarządzania rozwojem. Naprawdę nic się nie wydarzy, jak się nie weźmiemy za zrobienie tego. Możemy mieć najlepsze pomysły, ale ktoś będzie musiał je zrealizować. Dla przykładu – wypieranie mieszkańców z atrakcyjnego obszaru następuje nie dlatego, że ludzie nie mogą tam przyjechać samochodem. Mieszkańcy Starego Miasta w Krakowie mają wyznaczone miejsca i mogą parkować całkiem niedaleko. Natomiast tam po prostu właściciele kamienic wypędzili mieszkańców, bo biznes oferuje większe stawki czynszowe. Byłem w Kopenhadze w latach 90. Tamtejsi urzędnicy pokazywali ze zgrozą, że na tej głównej ulicy handlowej już drugie piętro jest zajmowane przez biznes, sklepy wkraczają na drugą kondygnację. I że to skandal, że wypierają mieszkańców. A w Krakowie? W Śródmieściu na pięciu kondygnacjach bywają trzy mieszkania. To jest mechanizm rynkowy. Jak to można regulować? Gdyby był podatek *ad valorem*, płaciłoby się

podatek od wartości kamienicy, wówczas właściciel musiałby się zastanowić, jaka funkcja się bardziej opłaca.

ZMIANY TRZEBA DOBRZE ZAPLANOWAĆ W CZASIE

Po drugie, jeśli chodzi o elementy czysto transportowe – na tym właśnie polega sztuka zarządzania: trzeba zgrać wszystko w czasie. W Krakowie było tak, że przez pierwsze pięć, siedem lat pracowano przede wszystkim przy transporcie zbiorowym. Pierwsza inwestycja w 1991 roku, przy budżecie naprawdę śmiesznym, nie da się w ogóle porównać, był zakup 20 wielkich autobusów przegubowych, które przejęły obsługę al. Trzech Wieszców, gdzie panowała tzw. komunikacyjna masakra. One miały czystsze spaliny, nie hałasowały, nie psuły się. I później stopniowo zamykano przebudowywane ulice, a jednocześnie transport publiczny był rozwijany. Oczywiście nie chcę mówić, że tam jest bardzo dobrze, ale na pewno jest nieźle. Niedawno był światowy ranking metropolii i Kraków zajął siódme miejsce na ponad 200 miast pod względem jakości transportu zbiorowego.

Kraków właśnie kończy wymianę taboru tramwajowego na pojazdy niskopodłogowe. Autobusy wymieniono już dawno. Jeszcze za moich czasów było tak, że kupowaliśmy stare tramwaje z Niemiec, bo ich utrzymanie było znacznie tańsze od tych wszystkich starych „pudełek” z Chorzowa. Wystarczy pokalkulować. Wyliczyliśmy też, że Scania ze Szwecji jest dwa i pół raza droższa od Jelcza. Bo trzeba przewidzieć koszty ciągłych napraw. W Scaniach nigdy nie było żadnej naprawy głównej. I okazało się, że finansowo to jest to samo, a wtedy wybieramy lepsze. Była zresztą

awantura na szczeblu rządowym, zaatakowano nas, że wyrzucamy pieniądze publiczne na takie luksusy. Jak wysłaliśmy im kalkulację, to ich zatkało. To po prostu czysty interes ekonomiczny.

Nie wiem, jaka jest w Łodzi organizacja osiedli, ale zmiany mogłyby zacząć się właśnie tam. Rady osiedli mogłyby się zainteresować tym, co można zrobić, by uporządkować parkowanie, by te linie tramwajowe lepiej przystosować do potrzeb, i w ten sposób może się to posuwać do przodu. Dziękuję, że pani to powiedziała, bo największy problem jest w tym, by się zorganizować. Bo problemy dostrzegamy dość łatwo, wystarczy wyjrzeć przez okno, ale co zrobić? Trzeba się nagłowić.

STRUKTURA TKANKI MIEJSKIEJ I STRUKTURA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Głos z sali: A ja chcę zapytać o rzecz, którą niełatwo dostrzec – o strukturę. Proszę o opinię na temat sieciowej i liniowej struktury transportu publicznego.

Ja, jeśli już naprawdę muszę skorzystać z transportu publicznego w Łodzi, to wychodzę z domu, idę na przystanek, czytam rozkład jazdy i idę dalej, dlatego, że z reguły nie ma na tym przystanku linii, która zawiezie mnie w docelowe miejsce. Z rozkładu czytam, że mam czekać 25 minut, i jak sobie kalkuluję, że na następnym przystanku spotka mnie ta sama przygoda, to dojdę do celu pieszo. Interesuje mnie to, ponieważ tu w Łodzi w ogóle nie ma dyskusji, czy jest sieciowy, czy liniowy system transportu, dlatego chcę poznać opinię. Czy badał pan takie zjawiska strukturalne?

Przestawię trzy miasta: Warszawa ma sieć dróg dwujezdniowych o sieci rzędu półtora-dwóch kilometrów, a w centrum kilometr od skrzyżowania do skrzyżowania, i jest najbardziej zatłoczonym miastem w Europie. Łódź ma mieszany układ, niestety kwartały są wielkie, najmniejsze mają po 300 metrów, a są takie miasta na świecie, na przykład Barcelona czy Madryt, gdzie kwartały i odległości między ulicami wynoszą 130–140 metrów, założymy średnio 200 metrów. I ja odbieram zupełnie różne możliwości funkcjonowania takich miast z uwagi na ich strukturę. Chcę poznać opinię osoby badającej takie zjawiska: czy sam sposób budowania miasta ma fundamentalne znaczenie dla jego funkcjonowania komunikacyjnego?

Jan Friedberg: Zgadza się. Ja mam też pewne wykształcenie urbanistyczne, bo skończyłem studium podyplomowe. Robiłem pracę na temat modelu optymalizacji odwróconej komunikacji. To jest model, który pokazywał optymalne rozmieszczenie mieszkalnictwa w relacji do ustaleń: gdzie jest centrum, gdzie główne miejsca pracy w stosunku do zadanej sieci ulicznej. I ten system mówił, gdzie warto ilu mieszkańców zlokalizować, by osiągnąć jakieś optimum w komunikacji.

I tam też pojawiły się wnioski, że te oczka muszą być odpowiednio dobrane. Tylko z drugiej strony technolog ruchu drogowego powie, że dla niego 300 metrów jest optymalne, bo wtedy on może zsynchronizować sygnalizację. Jeśli jest za blisko, to te dwa potoki się nie zjedną na tym samym zielonym świetle i to się komplikuje. Dlatego w Łodzi z północy na południe jest łatwo zrobić synchronizację, a na układzie wschód–zachód jest dramat, bo są krótsze boki. Oczywiście to wszystko jest przebadane, zgadzam się

z tym, takie techniki są znane. Zresztą uważam, że Łódź i Warszawa to właśnie przykłady zaniedbania w zakresie sterowania ruchem ulicznym.

PROBLEMATYCZNA SYNCHRONIZACJA SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ

Sam przygotowywałem trzy takie projekty synchronizacji i muszę powiedzieć, że żaden z nich nie jest sukcesem, łącznie z Krakowem. Najczęściej problemem jest faza wdrożenia. Klient, który zamawia system sterowania ulicznego, mówi, czego chce, jakie chce osiągnąć parametry, na przykład o ile ma wzrosnąć prędkość, skrócić się czas oczekiwania, i oczekuje oferty w postaci koncepcji. I potem ta koncepcja jest wybierana. Jeśli ktoś powie, że kluczowa jest cena, to wiadomo, że to się źle skończy. Natomiast tutaj niestety rolę odgrywają różne interesy. Nawet jeśli wygra firma znana na świecie, to przysyłają nam tutejszych, których my znamy, i wiemy, że oni nigdy w życiu tego nie robili. Zrobiłem kiedyś taki numer: projekt zabrnął w ślepią uliczkę i ci goście sobie wyraźnie nie radzili. Wtedy ja zapytałem: „Przepraszam bardzo, tu mam napisane, że szefem projektu jest gość, który ma 1200 euro za godzinę. Gdzie on jest?” – „W Londynie” – „To dawać go tu”. I on musiał przyjechać, i dopiero jak poustawiał wszystko, to poszło. Niestety kadra, która do nas przyjeżdża na wdrażanie takich projektów, to nie ta kadra, którą firmy legitymują się w przetargach.

Jeśli chodzi o układ liniowy i sieciowy, rozumiem, że ma pan na myśli układ: dużo linii, które rzadko kursują, albo mało linii, ale częściej? To jest jak dyskusja o wyższości

Bożego Narodzenia nad Wielkanocą. Ludzie chcą, by było dużo linii bezpośrednich, natomiast optymalne rozwiązanie zawsze bliżej jest tego drugiego, co oznacza przesiadki. Jak się zgra te wszystkie rozkłady, to daje lepszy efekt, bo mimo przesiadek łączny czas podróży jest krótszy. Przy czym w badaniach odczucia ludzi dotyczące czasów oczekiwania i przejazdu są zwykle zawyżone.

W Krakowie niedawno było wielkie przedsięwzięcie, naukowcy przygotowali ileś tam wariantów – „remarszrutyzacja”, taki modny teraz termin. Zrobiono nowe marszruty i wybuchła straszna awantura na wszystkich możliwych polach. Skutek był taki, że oni jedną rzecz powiedzieli uczciwie: damy radę to poprawić, ale to będzie trochę więcej kosztowało. Zwiększenie wydatków wynosiło 20%. Obecnie Kraków płaci rocznie 100 milionów złotych dopłaty do komunikacji zbiorowej. Tam trzeba było dodatkowo 20 milionów, ale prezydent powiedział, że nie ma pieniędzy, i nie dał ich. Ja myślę, że to był jeden z powodów, dla których padła sprawa olimpiady. Ludzie dowiedzieli się, ile już wydano na przygotowania do olimpiady – około siedmiu milionów – a tymczasem nie było 20 milionów na tak ważną rzecz.

Dr Łukasz Pancewicz: Czy projektanci transportu potrafią społecznie konsultować te projekty, czy odbywa się to tak, jak było zawsze – jest projekt, wdrażamy i wszystko jest pięknie? I przy okazji – dlaczego jest tak mało osób jak pan, takich planistów transportowych? Wydaje mi się, że sporo jest takich inżynierów, ale tylko projektujących drogę.

Jan Friedberg: Nie wiem, czy jest ich tak mało, bo mam mnóstwo przyjaciół i nawet mamy co dwa lata

konwenty, rozmawiamy merytorycznie. To jest grupa mniej więcej 100 osób. Ale na czym polega problem? Jesteśmy w większości starszymi panami, my się znamy od lat 80., myśmy pisali podręczniki, które do dzisiaj są jedynymi w tej branży. W tej chwili żadna uczelnia tego nie robi, studia podyplomowe zanikły, to jest przerażające.

Powód jest prosty: gospodarze miast wolą sami podejmować decyzje, uważają, że tak jest szybciej. Na przykład szybko zdecydować, gdzie będzie sygnalizacja. Są zajęcia na Politechnice Krakowskiej, a szczególnie na Politechnice Warszawskiej i Poznańskiej – tam jest nauczany przedmiot: planowanie systemów transportowych. Oczywiście nie ma żadnych przepisów odnośnie do uprawnień zawodowych, więc każdy może to robić.

Dr Łukasz Pancewicz: A konsultacje?

Jan Friedberg: Tego, co tutaj mamy, nie chcę oceniać, bo to robili moi przyjaciele [śmiech]. To jest tzw. studium systemu transportowego, Łódź co kilka lat zleca temu samemu zespołowi z Warszawy jego weryfikację. My to nazywamy planem potrzeb – przy pomocy odpowiedniego analitycznego aparatu obliczeniowego ocenia się, co dobrze by było mieć. I to jest w porządku. Natomiast drugą stroną medalu jest pytanie: co się da? Co ludzie na to powiedzą? Dla przykładu tutaj mamy przeprowadzoną ulicę Nowotargową – ona się z czymś łączy. To jest nad stacją, całkiem nowa ulica, ogromne przedsięwzięcie, i ona z obydwu stron jest wpinana w konkretne istniejące ulice. Co to znaczy? To znaczy, że do tej ulicy nie będzie się dało dojechać. W transporcie jest tak, że o przepustowości ulicy nie decyduje ona sama, tylko węzeł. Jeśli węzeł się korkuje, to na ulicy nie pojawiają się pojazdy. Obrazowo, jeśli państwo patrzyliby z drona na

poruszające się samochody, to zobaczyliby momenty, gdy auta ruszają w jakąś stronę, ale w drugą stronę jest pusto. To jest marnotrawstwo. Bo przestrzeń uliczna powinna być wykorzystywana możliwie często.

Byłem kiedyś na zburzonych już wieżowcach World Trade Center i stamtąd, z góry, idealnie było widać, jak ta sygnalizacja działa. Tam jest prosty układ szachownicy. Najpierw są światła, wszyscy jadą w jedną stronę, potem w drugą. Tam nie ma przerw w użytkowaniu. A w tym układzie w Łodzi to prawdopodobnie jest niemożliwe.

Po drugie wejście w tak ściśle śródmieście z dużą trasą, dwa pasy ruchu w każdą stronę plus tramwaj, to naprawdę poważna sprawa. Bo takie trasy w śródmieściach raczej się zamyka.

Trzecia, bardzo ważna rzecz: Łódź otrzyma doskonały układ obwodnicowy. Część już jest gotowa. Jeżeli tak się stanie, to automatycznie ja, jadąc na północ kraju, przestanę jeździć przez Łódź. Ktoś mówi: „To świetnie!”. Nieprawda. Bo to jest zasada naczyń połączonych. Śródmieście zawsze jest pełne. Jeżeli z tych aut wyjmemy część, to w ich miejsce natychmiast pojawią się te, które wcześniej tędy nie jeździły. Wobec tego, jeśli zamierzamy zrobić coś ze Śródmieściem, to musi to być dokładnie przemyślane. Każde ujęcie ruchu musi być skwitowane natychmiast jakąś blokadą. „Tempo-30” jest dobre dla bezpieczeństwa, ale to wiele nie da w tym kontekście. Można zastosować jednak wyłączenie jakiegoś obszaru z ruchu, co nie oznacza, że nikt tam nigdy nie wjedzie, bo mieszkańcy dostają prawa, dostawy mogą być realizowane w określonych godzinach. Te zasady trzeba wypracować.

POŚPIECH I KONSULTACJE SPOŁECZNE

Przypomnę słynną awanturę o Zakopiankę – to położyli projektanci, bo gdy zaproponowali góralom, że zburzą im całe wsie – Szaflary, Biały Dunajec – pod 100-metrowy pas drogi ekspresowej, dróg serwisowych, to ci zaprotestowali. Projektant powiedział, że taka jest norma w tym kraju i musi się nią kierować, więc chcieli go pobić. Oczywiście sprawa przepadła. W normalnych krajach człowiek, który reprezentuje zespół autorski, jest prawnikiem, a na pewno pyskaczem, i on staje przed tłumem ludzi, i musi ich kupić dla projektu. Musi po pierwsze zapytać, czego chcą, i wmówić im, nawet jeśli tak nie jest, że to jest właśnie to, czego chcą. To jest umiejętność, na to już nic nie poradzimy, tak się to odbywa.

Moim zdaniem władza bardzo często popełnia taki błąd, że się za bardzo spieszy [z podejmowaniem decyzji]. Jeśli jest już druga połowa pierwszego roku nowej perspektywy finansowej UE, a nie mamy żadnych dokumentów przyjętych przez władze publiczne, czyli nawet nie zaczęliśmy przygotowywać przetargów, to głowa boli. Właśnie przeczytałem, że w ramach projektu, który ma być gotowy w roku 2021, przydzielono jakiejś firmie studium wykonalności i oni mają na to 36 miesięcy. Czyli do 2016 będą robili studium wykonalności, które jest dopiero wstępną decyzją! Znow – organizacja to najważniejsza część zarządzania.

Wyobrażam sobie, jak można uspokoić śródmieście Łodzi, to jest coś, co w mojej opinii da się zrobić. Mogę o tym opowiedzieć w kuluarach.

A na koniec opowiem dowcip transportowy. To podobno jest autentyczne, z Polski. Otóż to się dzieje po roku 1990.

Jest nowa władza, minister transportu jedzie do Paryża, by tam zaznaczyć się, nawiązać kontakty. Po tamtej stronie jest duża ciekawość. Gdy ja podróżowałam jako wiceprezydent, bardzo często pierwsze wrażenie było: „O, to pan mówi w obcych językach!”. To było dla nich szokujące. W każdym razie nasz minister przyjechał, dobrze się zaprezentował i francuski minister zaprosił go na kolację. Więc facet się odszykował, wziął bukiet kwiatów, wódkę „Chopin”, poszedł odwiedzić ministra w domu. Piękna willa, gustowne wyposażenie, Modigliani na ścianie. Pogadali, przeszli na ty, siedzą w gabinecie, palą cygara, i Polak mówi: „Słuchaj, powiedz mi, jak ty to robisz? Ten dom, ten Modigliani?” – „No wiesz, jakby ci opowiedzieć... Pokażę ci. Widzisz tę autostradę za oknem? Tam daleko. Widzisz, projekt był wyceniany na 400 milionów, a kosztował 500. *Voilà*”. A potem rewizyta, Francuz przyjechał do Polski. Rozmowa, przyjeżdżają potem do polskiego ministra gdzieś do Magdaleny, znowu cygara w gabinecie. A dom taki, że głowa mała: podświetlane fontanny, daniela spacerują. I ten Francuz zszokowany: „Ja wiem, że wy tu jesteście tygrysy wschodniej Europy, ale z czego ty to zbudowałeś?” – „No jakby ci to powiedzieć... Chodź, pokażę ci. Widzisz tam, daleko? Tę autostradę?” – „Nie widzę” – „*No voilà*” [śmiech].

Ale dowcip już nieaktualny. To przeciąganie się budowy autostrad to klasyczny przykład kompletnej nieudolności organizacyjnej, niczego więcej. Bo pieniądze były.

Dr Łukasz Pancewicz: Bardzo dziękuję za udział w spotkaniu.

Mieszkanie w śródmieściu – ekonomiczny przymus czy mieszczańska moda?

Spotkanie w dniu 30.10.2014 r.

Prowadzący: dr inż. arch. Łukasz Pancewicz

Gość: Natalia Cyrzan

Dr Łukasz Pancewicz: Witam na spotkaniu, którym chciałbym zakończyć cykl „W poszukiwaniu zaginionego kwartału”. Znowu zajmiemy się tematem „powrotu do miasta” i modą na życie w mieście.

Żałuję, że nie dotrze dziś do nas doktor Maja Grabkowska, zanim przedstawię Natalię Cyrzan, chciałbym opowiedzieć o Mai kilka słów. Jest ona bardzo wyjątkową osobą, taką skromną bohaterką Gdańska, o której mogą państwo poczytać w „Dużym Formacie”. Była osobą, która razem z Marcinem Gerwinem stworzyła w Sopocie pierwszy w Polsce budżet obywatelski. Chciałem, by opowiedziała o swoich badaniach, które prowadziła w Gdańsku Wrzeszczu. Wzięła na warsztat dwie dzielnice: jedna z nich zaczęła robić się modna, a druga była w powszechnej świadomości złym adresem Gdańska, dzielnicą, do której się wchodzi, a z której się nie wychodzi – takie klasyczne stereotypy,



kliknij, żeby odsłuchać →

które krążą. Tą dzielnicą był Nowy Port. Maja prowadziła badanie, w którym próbowała zrozumieć, jak zaczyna się rewitalizacja takich dzielnic. Nie chodziło o działanie budowlane, gdy ktoś wrzuca cztery miliony euro w wyremontowanie chodników. Miała taki pomysł, by wyjść od analizy procesów, jak to wszystko wyglądało. Faktycznie ludzie najpierw uciekali z miast, budowali sobie na przedmieściach domy z ogródkami, ale w pewnym momencie część z nich zaczęła wracać do centrum miasta.

REWITALIZACJA ZACZYNA SIĘ OD DROBNYCH POPRAWEK

Co zauważyła Maja? To, że bardzo wiele z tych osób nie bało się eksperymentu, powrotu. Potrzebowały one pewnej wolności, niezależności, a struktura kamieniczna, którą mogły sobie spokojnie kształtować, dawała im tę możliwość kreacji. To stanowiło impuls do tego, żeby zacząć poprawiać sytuację dzielnicy. Ona mówiła, że taki proces zaczyna się od poprawy najbliższego otoczenia swojego miejsca zamieszkania, bardzo silnie podkreślała rolę wspólnot mieszkaniowych. To od tych drobnych ulepszeń zaczyna się poprawa dzielnicy. Gdy to zjawisko startuje na poziomie wspólnoty, później przenosi się wyżej. I faktycznie, taki proces oddolnej odnowy dzieje się w Gdańsku we Wrzeszczu Dolnym, w dzielnicy, w której mieszkałem, zanim przeprowadziłem się do Łodzi. W małym stopniu uczestniczyłem również w budżecie obywatelskim, który został wprowadzony przez miasto i organizowany przez Radę Dzielnicy. Projekty poprawy i budowy ogrodów, parków dla mieszkańców, które silnie promowaliśmy, zostały

przeforsowane. Przekazano pieniądze na ich realizację. Czyli to rzeczywiście działa. Ja też byłem takim migrantem do centrum miasta. Stąd pomysł zaproszenia Mai.

Natomiast równie ważnym procesem jest odkrywanie dzielnic, stąd obecność Natalii Cyrzan, która jest animatorką kultury, współpracuje z wieloma instytucjami kulturalnymi Trójmiasta, m.in. z Instytutem Kultury Miejskiej, Centrum Sztuki Współczesnej Łaźnia, Nadbałtyckim Centrum Kultury. Współpracowała także z Instytutem Sztuki Wyspa, gdzie była współorganizatorką festiwalu Narracje oraz Alternativa. Ale przede wszystkim jednym z najbardziej znanych projektów, o którym, mam nadzieję, dzisiaj nam opowie, jest Streetwaves. To był bardzo ciekawy proces, który pozwalał na odkrywanie zapomnianych dzielnic Gdańska poprzez interwencje artystyczne. Podobne zjawisko ma teraz miejsce na Starym Polesiu w Łodzi, trwają właśnie Dziady Staropoleskie organizowane przez Współdzielnię Staropoleską, ale jest to również inicjatywa koalicji instytucji kultury, które tam działają, m.in. Teatru Pinokio i Teatru Nowego. Dziady Staropoleskie mają na celu właśnie odkrycie tej dzielnicy, ale także wzmocnienie potencjału jej mieszkańców.

Tyle tytułem wstępu.

Chciałbym, by spotkanie miało otwartą formułę, proszę się nie krępować i przerywać, gdy pojawi się jakaś ciekawa kwestia, proszę pytać na bieżąco. Traktujmy to jako otwartą dyskusję. Dzisiejszy temat jest też kontynuacją wątku, który zaczęliśmy podczas rozmowy o budowie kamienic w centrum. Wtedy zaproszeni architekci powiedzieli jedną ważną rzecz: to nie są kamienice jako budynki. Zaczyna się od mody na powrót do centrum, to jest zaczyn. Moje

pytanie otwierające brzmi więc: czy ludzie faktycznie wracają do miasta, czy jednak cały czas jest to niszowa moda? Jak postrzegasz ten proces, patrząc na Gdańsk, a także na Łódź? Bo dla nas to jest bardzo ważna rzecz: czy to faktycznie wystartuje, czy to uratuje Łódź, czy ten proces sprawi, że miasto wróci do życia?

GDAŃSKA MODA NA ŻYCIE W DZIELNICACH

Natalia Cyrzan: Z mojego doświadczenia mogę powiedzieć, że w Gdańsku ludzie wybierają sobie pewne dzielnice i stają się one dla nich takim miejscem, o którym sądzą, że za 10 lat będzie centrum życia. Mam wrażenie, że to się dzieje od lat. Od lat jest takie przekonanie, że na przykład Dolne Miasto, jedna z dzielnic Gdańska, która właśnie była takim miejscem, „z którego się nie wychodzi”, że Dolny Wrzeszcz czy Nowy Port – za 10 lat właśnie takie będą. Ale jestem bardzo krytyczną osobą, która to obserwuje i jest wiecznie z tego niezadowolona, i mam wrażenie, że tak się niestety nie dzieje. Te wszystkie dzielnice w Gdańsku rozwijają się, ale do pewnego stopnia. Faktycznie ludzie się tam przeprowadzają. Tylko jest taka niemoc: brakuje działań, które by faktycznie zmieniły wizerunek tych dzielnic, które by rzeczywiście wprowadziły tam życie knajpiane czy takie poczucie, że to jest centrum „dziania się”. Wszystko się rozbija o to, że w tych dzielnicach mieszka bardzo dużo osób starszych czy osób, które bez względu na wiek chcą mieć w domu spokój, w domu chcą głównie spać, chcą mieć poczucie bezpieczeństwa, bycia u siebie, i niekoniecznie oznacza to dla nich życie towarzyskie czy kulturalne.

W Gdańsku więc ten proces się rozpoczyna, odbywa się rewitalizacja twarda, faktycznie zmieniają się fasady kamienic, natomiast wiele za tym nie idzie i na tym to się kończy. Powstaje jedna knajpa, za chwilę upada, bo wszyscy są przeciwni hałasowi, nikt nie chce się spotykać, nikt nie chce, by było brudno, by ktoś rozmawiał pod ich oknami, i to się po prostu kończy. Kończy się zapał, ludzie się wynoszą, potem dowiadujemy się, że wyjechali do Warszawy. Tak to mniej więcej wygląda z mojego punktu widzenia.

JEDNORAZOWE AKCJE NIE ODMIENIAJĄ DZIELNICY

Przez wiele lat twierdziłam, że organizowane przeze mnie wydarzenia, które jak huragan przetacza się przez daną dzielnicę, to jest działanie, które to miejsce jakoś ożywia, coś w nim zmienia. Zorientowałam się jednak, że jest to absolutnie niemożliwe. To banalne odczucie, ale jest niemożliwe, by zmienić coś poprzez jednorazowe działanie. Ja po prostu dokonuję pewnego wtargnięcia do danej dzielnicy, ona faktycznie jakoś się zmienia przez jeden, dwa, 15 dni takich faktycznych przygotowań na miejscu, ale potem z tej dzielnicy wychodzę i ona zostaje z takim poczuciem, że w 2008 roku przez jeden dzień u nas działo się to i to, ale właściwie kompletnie nie ma po tym śladu w roku 2014. Tak naprawdę mam więc dość gorzkie przemyślenia na temat tych przemian w Gdańsku i wracania do miast.

Dr Łukasz Pancewicz: O działania jeszcze zapytam, ale powiedziałś o pewnych osobach, które się przenoszą, rozpoczyna się ten proces. Kto to jest? Gdybyś mogła

zdefiniować te osoby, z którymi rozmawiasz, tych migrantów do dzielnicy, czy to jest jakaś określona grupa? Jaki jest typowy obraz osoby, która wybiera mieszkanie w centrum? Oczywiście przerysowując.

Natalia Cyrzan: Przerysowując – oczywiście hipsterzy i odkrywcy zapyziałych dzielnic, które strasznie przyciągają, bo są oryginalne, bo pamiętają czasy wojny itd. Są to oczywiście artyści, którzy mają na początku pełno zapału, by coś zmieniać w danej dzielnicy, a potem okazuje się, że też zamykają się w domu i to, że się tam przeprowadzili, niewiele daje w odczuciu danego obszaru. We Wrzeszczu Górnym, w którym mieszkam, jest pełno ludzi związanych ze sztuką, kulturą, ale to nie oznacza niczego dla tego miejsca. Dwa miesiące temu na mojej ulicy otworzyła się knajpka włoska i to jest pierwsze miejsce, które tam powstało od iluś lat. Nie ma tam kompletnie nic. To jest piękne miejsce, ale senne i pozamykane. Mam taki obraz Gdańska, że człowiek zagląda do tych ogrodów i aż się prosi, by tam wejść, usiąść i napić się kawy, ale takich miejsc nie ma.

W poszczególnych dzielnicach to są na ogół artyści, hipsterzy, a z kolei centrum, ta tzw. starówka, to zagraniczni studenci. Wśród „erasmusów” to jest bardzo modne miejsce. Znam wielu z nich, bo do nich też próbowałam dotrzeć poprzez działania kulturalne. To są ludzie, którzy z domu zamawiają taksówkę, wsiadają i przemieszczają się do Sopotu na imprezę, kompletnie nie znając topografii miasta. Czasami widzi się ich w tramwajach, ale niestety w Gdańsku spotykają się oni z nietolerancją, bo to na ogół są osoby o innym kolorze skóry, i dlatego bardzo rzadko przemieszczają się komunikacją publiczną i nie budują życia w mieście w żaden sposób. Oni nie przesiadują

w knajpach. Oni są nie wiadomo gdzie. Są na uczelni, w barze uczelnianym, są w Manhattanie, czyli centrum handlowym, są w bibliotece, w tzw. mediatece albo na imprezie w Sopocie. Oni z Gdańska uciekają i w żaden sposób nie budują jego atmosfery.

Dr Łukasz Pancewicz: Czyli to jest takie życie obok siebie, chociaż oni bardzo często współużytkują tę przestrzeń. Kiedyś prowadziłem zajęcia właśnie ze studentami z Erasmusa, którzy przyjeżdżali do Gdańska i usiłowali odnaleźć się w tym mieście. Robiliśmy projekt pakietu nawigacyjnego dla studentów próbującego odkryć Wrzeszcz jako dzielnicę, mającego pomóc im szukać miejsc, które pozwoliłyby im lepiej w tę dzielnicę się wmieszać.

Prowokuję cię, bo – nie ukrywajmy – te wszystkie dyskusje mają swoje drugie dno. Czy konflikt między wejściem w dzielnicę a zastanym życiem nie jest zawsze postrzegany jako szansa? Na pewno dyskusja o takich pojęciach jak gentryfikacja, również poprzez artystów, musi być ci znana. Jak to postrzegasz w kontekście Gdańska?

Natalia Cyrzan: Te pojęcia są mi znane, bo przyczyniają się do corocznego kryzysu, jaki przechodzę, realizując działania. Teraz na przykład przygotowujemy się do Festiwalu Narracje, który polega na pokazywaniu różnych instalacji przy użyciu projektorów. W Łodzi też macie taki festiwal – wyświetlanie prac wideo na fasadach budynków. W tym roku ta impreza odbywa się w mojej dzielnicy, czyli we Wrzeszczu Górnym. Kuratorami są artyści mieszkający co prawda we Wrzeszczu, ale na takim bardzo nowoczesnym osiedlu Garnizon. To także jest zabawne, bo oni mieszkali wcześniej we Wrzeszczu Dolnym w jednej z zapyziałych kamienic i to sprawiło,

że naprawdę znienawidzili lokalną społeczność, uciekli po prostu. Mieszkanie w takiej dzielnicy kojarzyło się im z zapijaczonymi sąsiadami, z wiecznymi problemami ze wspólnotą itd. I oni kilka lat temu z taką ulgą wynieśli się do loftu w totalnie nowej dzielnicy Garnizon. Mówiąc więc o nich, że są mieszkańcami Wrzeszcza, że tak się identyfikują z tym miejscem, a swoją drogą pochodzą z Bydgoszczy, człowiek czuje się dziwnie, bo wie, że oni mieszkają w miejscu kompletnie oderwanym od rzeczywistości, z portierem itd.

Dr Łukasz Pancewicz: Wrzeszcz Górny staje się marką, którą kojarzymy ze wspaniałymi starymi kamienicami, takim klimatem bohemy, ale tak naprawdę ludzie uciekają do bezpiecznej fortecy?

ARTYSTYCZNA INGERENCJA W ŻYCIE DZIELNICY

Natalia Cyrzan: Tak, i potem oni przechadzają się tymi ulicami i zapominają. Na przykład tacy Witkowscy – obojętnie bardzo ich cenię i lubię, ale widzę niebezpieczeństwa, gdy na festiwalu, któremu kuratorują, przygotowują pracę Konrada Smoleńskiego polegającą na ustawieniu kilku samochodów w różnych punktach tej dzielnicy, gdzie odbiorca narracji będzie przechodził. To mają być takie samochody dresiarские, jak to się mówi – „penerskie”, z których będzie się wydobywał taki mrok i powodował, że człowiek, mijając kilka tych samochodów, poczuje rodzaj *déjà vu*, że coś go dziwnego spotkało w mieście. My, jako organizatorzy tego festiwalu, od razu mówimy: zaraz, taki samochód mrużąc basem sprawi, że ktoś otworzy okno, weźmie

butelkę i walnie z całej siły w ten samochód, bo nienawidzi hałasu pod swoim oknem, i jeśli mamy wprowadzić go w świat sztuki działaniem, które bardzo go zirytuje, które sprawi, że on się poczuje w swoim miejscu niebezpiecznie, że skojarzy to tylko z jakąś ingerencją wbrew jego woli, to musimy to gdzieś oddalić od tego mieszkańca, przesunąć. A oni tymczasem mówią: „Ale zaraz, to jest taka bohemiczna dzielnica, przecież to jest sztuka”. I znowu zapominają, że sami mieszkają w jakiejś twierdzy, fortecy, i wychodząc do mieszkańców, to nie jest tak, że oni trafią do tej Julity Wójcik, która mieszka tam na rogu, do Tymona Tymańskiego, do Mikołaja Trzaski, którzy wszyscy mieszkają w tym kwartale, tylko trafią do jakiejś pani Krysi, która takiej sztuki z gruntu nienawidzi i która po prostu nie życzy sobie, by coś jej brzęczało na podwórku.

Głos z sali: Myślę, że zapraszanie Konrada Smoleńskiego jest bardzo ryzykowne. Po Wenecji już to wiemy, bo tam mieszkańcy zbuntowali się, że im ciągle dzwonił, i doprowadzili do tego, że wyłączył dźwięk.

Głos z sali: W Łodzi kilka lat temu też było coś takiego, tylko że nic nie brzęczało. Były rozstawione fortepiany, które miały transmitować do filharmonii dźwięki miasta. Te fortepiany zostały rozebrane [śmiech] i transmitowały różne dialogi [śmiech]. Rozstawianie takich rzeczy w centrum jest bardzo ryzykowne.

Natalia Cyrzan: Właśnie. Tylko u nas te wszystkie dzielnice to zdecydowanie nie jest centrum, choć ja bym powiedziała, że to są centralne dzielnice. Ale na przykład realizuję projekt w Dolnym Wrzeszczu i ostatnio przeczytałam, że do jednej z restauracji na ul. Dmowskiego przyjechała Magda Gessler, która powiedziała, że to jest

jedna z najbiedniejszych, peryferyjnych dzielnic Gdańska. Zastanawiam się więc, jak ludzie postrzegają ten Wrzeszcz.

SPECYFIKA PRZESTRZENNA GDAŃSKA

Dr Łukasz Pancewicz: Chciałbym teraz krótko opisać, jak Gdańsk funkcjonuje przestrzennie. Faktycznie ma dosyć specyficzną historię rozwoju. Bardzo upraszczając – Łódź nagle eksplodowała, stała się metropolią z dnia na dzień. Tymczasem Gdańsk rósł organicznie. Te wszystkie historie rozwoju – miasto hanzeatyckie, miasto renesansu, zaczynające rozbudowę swoich przedmieść. Ważnym formatywnym elementem jest na przykład Oliwa – to jest XIX-wieczne przedmieście. Tak jakbyśmy dzisiaj w Łodzi powiedzieli, że Janów jest przedmieściem – tym samym był kiedyś Wrzeszcz. Czyli po prostu buduje się nowe osiedla, właściwie na nowych założeniach, jak [kiedyś] XIX-wieczne przedmieście. Wrzeszcz Dolny jest taką właśnie dzielnicą. Gdańsk ma taką właśnie strukturę, że składa się z iluś dzielnic, które są dosyć autonomiczne.

Można powiedzieć, że Wrzeszcz to nie centrum, tylko peryferia, że jest jakby miasteczkiem w gdańskiej aglomeracji, więc jeśli ktoś przyjeżdża i mówi, że to jest biedna dzielnica, to nie wiem, co ma na myśli. Gdyby przyjąć kryteria klasy średniej, to tu cena metra kwadratowego mieszkania na rynku wtórnym wynosi 6000 złotych za metr, a w Łodzi mieszkanie od dewelopera to 4000 złotych. To nie jest więc biedna dzielnica, choć tak wygląda – jest szara. Natomiast nie chcę porównywać dzielnic, mówiąc jedynie o cenach mieszkań, to jest bardzo prymitywna metoda opisywania

przestrzeni miejskiej. Chcę tylko zasygnalizować, że to jest dzielnica, która zaczyna robić się modna i zaczyna robić się droga.

Natalia Cyrzan: Ale czy naprawdę masz wrażenie, że ona zaczyna robić się modna i droga? We Wrzeszczu, Górnym i Dolnym, i w wielu takich dzielnicach pojawiają się deweloperzy, powstają drogie apartamenty, w których nie ma nikogo. Pojawił się Garnizon, faktycznie jest dosyć popularny, są tam dwie knajpy, ale ja nie chciałabym tam na przykład iść na spacer. To nie jest jak Manufaktura, którą taksówkarz się zachwycał i mówił, że po niej można chodzić cały tydzień. U nas w ogóle nie ma takich miejsc jak Manufaktura czy OFF Piotrkowska. Właśnie teraz wybudowano u nas Centrum Kuźniczki, a Przedsiębiorstwo Budowlane Górski buduje w Dolnym Wrzeszczu takie osiedle, które znowu będzie piękne, będą lofty...

Dr Łukasz Pancewicz: Dla pięknych, młodych i bogatych...

KTO (NIE) MIESZKA W NOWOCZESNYCH APARTAMENTACH?

Natalia Cyrzan: Tak, podobnie Quatro Towers – to są cztery wieże stojące w centrum Wrzeszcza, który ma dosyć niską zabudowę. Bardzo dużo działaczy handryczyło się o te wieże, że są jak pięść w oko. Zawsze jednak pojawiał się argument, że tam się wprowadzą ci *yuppies* i hipsterzy i oni ożywią całą dzielnicę. Przy tych wieżach powstał wtedy pierwszy w Gdańsku Starbucks i to było takie coś: „Jeeej, wszyscy tam będziemy siedzieć, pić to latte!”. Ale to nieprawda, w tych wieżach nie ma nikogo.

Dr Łukasz Pancewicz: Wynajmują tam mieszkania zagraniczni studenci Akademii Medycznej.

Natalia Cyrzan: Tak, i ci ciemnoskórzy studenci tam mieszkają i przemykają się tymi długimi korytarzami. Jak się tam zjawiałam pół roku temu, bo szukałam przestrzeni na wydarzenie artystyczne, to byłam przerażona, bo to było tak samotne, straszne miejsce. Gdy je mijam wieczorem, tam się palą światła w czterech oknach, ono jest totalnie puste i nie ma nikogo, kto by zszedł na dół do tego Starbucksa. Niestety, nie wydarzyło się to [śmiech]. Myślę, że to się z jakiegoś powodu nie dzieje i chyba się nie wydarzy. To nie jest tak, że te miejsca tych ludzi nie przyciągną, tych ludzi chyba w tym mieście nie ma.

Głos z sali: Nawiązując do Konrada Smoleńskiego – w Wenecji miał kuratora z Łodzi. Pani mówi, że organizujecie festiwal podobny do łódzkiego Festiwalu Światła. Mam pytanie do publiczności: czy uważacie, że Festiwal Światła w Łodzi się udał?

CZY FESTIWAL MOŻE ZMIENIĆ MIASTO?

Głos z sali: Właśnie chciałam do tego nawiązać. Przed chwilą powiedziałaś, że to jest zorganizowane w różnych miejscach Gdańska. A u nas to jest po prostu ulica Piotrkowska, którą nazwano zresztą „salonem miasta”, tak wiceprezydent Stępień ją nazwał, ale ona jest po prostu tandetnym, nieżywym salonem, który ożywia się właśnie w takich sytuacjach, kiedy jest jakiś totalny spęd i to się dzieje tylko tu. Sama idea tego festiwalu, moim zdaniem, nie jest zła, ale jaki jest jego efekt?

Głos z sali: Nie wiem, czy Festiwal Światła coś w Łodzi zmieni, nie chcę go tutaj recenzować, ale sądząc po liczbie ludzi, którzy na niego przyszli, to się udał. Łodzianie go kupili i tyle. Dlaczego tak się stało?

Głos z sali: Zastanawiam się, czy ta superfrekwencja to jedyny miernik, by ocenić, że się udało?

Głos z sali: Są różne mierniki. Pytanie, czy coś zmieni?

Natalia Cyrzan: Ale co on miałby zmienić?

Głos z sali: Ja jestem z Wrocławia. Od iluś lat zawsze słyszałem w Łodzi, że jest totalnie do dupy. A ten festiwal być może pozwolił łodzianom powiedzieć, że może być OK.

Natalia Cyrzan: Czyli wyciągnął ludzi na ulicę? Tak?

Głos z sali: Ludzie nie zobaczyli miasta. Zobaczyli Piotrkowską.

Głos z sali: Ale ja się włóczyłem też po okolicy.

Dr Łukasz Pancewicz: Chciałem poprosić też, byś opowiedziała o Narracjach, bo to jest zupełnie inny festiwal. To, co się tu działo, nazywa się Light Move Festival. On ma zupełnie inny profil, powiedzmy, że jest taką sztuką popularną, więcej jest animacji 3D na elewacjach, takie efekciarstwo. Natomiast Narracje są nastawione na współpracę z artystami, są interwencją w ramach poszczególnych dzielnic. To nie jest tak jak w Łodzi, gdzie wszystko kumuluje się na Piotrkowskiej – w salonie – tylko to jest faktycznie dialog z przestrzenią dzielnicy. To też jest tym elementem odkrywania pewnych przestrzeni, które znajdują się w autonomicznej dzielnicy miasta.

Natalia Cyrzan: Ja widzę dużo walorów we wszystkich tych festiwalach, jak również dużo mankamentów. – Mankamentów trochę innego rodzaju. Formuła Festiwalu Narracje nie jest zbieżna ze Skyway czy z Light Move,

w tym sensie, że Narracje nie są spektakularne, i to jest też dużym powodem do rozczarowań. Dlatego nie nazywamy tego festiwalem światła, bo wtedy ludzie nie oczekują, że ten budynek wybuchnie, że mapping sprawi, że on będzie spacerował po mieście. Narracje w ogóle takie nie są. Powiedzmy sobie szczerze, ten festiwal na początku miał aspiracje, żeby taki być, tylko po prostu nie było na to pieniędzy, więc siłą rzeczy z czegoś, co było niedostatkami, uczyniono walor – jest bardzo związany ze sztuką, która nie jest spektakularna. Narracje polegają na tym, że te projekcje na budynkach to po prostu prace wideo, na ogół autorstwa dosyć ambitnych artystów.

Bardzo głupio mi mówić takie rzeczy, ale naprawdę jest różnica. Gdy jestem na Skyway, to nie widzę tam za bardzo treści, ale za to faktycznie wszystko żyje, chodzi, rusza się, są fajerwerki. Widzę w tym walor, ludzie to uwielbiają, tam przychodzą tysiące. A w Gdańsku również tysiące przychodzi na Narracje. Ja nie wiem czemu, bo faktycznie dużo rzeczy jest tam trudnych, kurator na ogół co roku jest inny – byli zagraniczni, teraz są lokalni. W przyszłym roku znów będzie ambitny kurator z Polski. I rzeczywiście, mogę powiedzieć to szczerze, człowiek z tą mapką chodzi, gubi się po zaułkach i nagle widzi architekturę, która jest oświetlona sztuką, nie światłem i nie animacją 3D, ale sztuką. To miasto faktycznie mu się czarownie objawia. Można Gdańsk pokochać przez te Narracje. Listopad, taka aura przytulna, a w tych dzielnicach trochę cmentarna, bo to na ogół są stare peryferyjne dzielnice, czasem „zakapior-skie”, i one nagle ożywają dla tych przybyszów z zewnątrz.

INWAZJA HIPSTERÓW

Tylko teraz pojawia się inny problem: my wchodzimy z tymi na ogół trudnymi, niezrozumiałymi dla przeciętnego mieszkańca dzielnicy projekcjami, coś mu wyświetlamy, a on na przykład wychyla się z papierosem i krzyczy niecenzuralne słowa, bo nikt do niego nie dotarł wcześniej i nie powiedział, nie wyjaśnił mu. To jest u nas ten mankament. Gdybyśmy byli na salonie, gdybyśmy zostali na ulicy Długiej, to nikt by się nie czepiał, bo ludzie by przyszli do salonu i na tych budynkach coś by grało. Oczywiście ci ludzie z tego Dolnego Miasta w ogóle by tam nie przyszli. Natomiast gdy my ciągniemy tysiące odbiorców na jakieś Nowe Ogrody, totalnie nieznane miejsce, to oni przychodzą, odkrywają je, ale przy okazji robią strasznie dużo hałasu, strasznie „tramplują” ludziom i tworzy się taki efekt zoo. Mieszkańcy, autochtoni, wyglądają przez okna. To nie są hipsterzy, często nigdy nie byli poza tym miejscem. Tymczasem tam chodzą grupki zapaleńców i miłośników sztuki, patrzą na te prace, ale też na tę panią w oknie. I to jest dla mnie okropne. Mam duże dylematy z tym związane. Dlatego tutaj są potrzebne rozmowy, bycie z mieszkańcami. A to wymaga już pracy i długiego procesu, więc to się na ogół nie dzieje.

SZTUKA: DLA MIESZKAŃCÓW CZY WBREW MIESZKAŃCOM?

Taka instytucja kultury jak nasza, która nie ma doświadczenia w projektach partycypacyjnych, dopiero się tego

uczy, podnieca się tym: „Chodźmy, zrobimy tak, że część naszego przyszłorocznego budżetu będzie rozporządzana przez mieszkańców!”. Wszyscy się tym podniecamy, ale nikt z nas nie ma doświadczenia, nie ma siły, w efekcie rozwieszamy kartki o tym, że będziemy im świecić w okna albo pytamy wspólnot, które w ich imieniu odpowiadają. Oczywiście to pytanie jest tak sformułowane, że większość mieszkańców niestety tego nie rozumie i nie wie, o co chodzi. To jest dla mnie duży wstyd, tego i każdego innego festiwalu, jaki organizuję. Te działania po prostu nie są dla tych ludzi, którym świeci, którym hałasuje.

Dr Łukasz Pancewicz: Ta formuła dotarła chyba do takiego krytycznego momentu przy okazji sprawy z komisarzami na ulicy Białej i interwencji we Wrzeszczu. Jeden z mieszkańców, który nie wiedział o tym, że odbywa się pod jego oknem impreza, po prostu zadzwonił na policję, zgłaszając, że jest dziki tłum, w sekundę przyjechało 10 radiowozów, doszło niemal do walk na ulicy. To był przejaw konfliktu tych dwóch zupełnie innych grup odbiorców przestrzeni miejskiej, które tak naprawdę w ogóle ze sobą nie rozmawiały.

SPADOCHRONOWA INSTYTUCJA KULTURY

Chcę też nawiązać do Łąźni. W Gdańsku pojawiła się inicjatywa punktowego bombardowania instytucją kultury w bardzo trudne dzielnice, takiego zrzucenia instytucji na spadochronie. To wystartowało najpierw w Dolnym Mieście, bardzo specyficznej dzielnicy. Centrum Gdańska zostało zniszczone w czasie wojny w 98%. Główne Miasto

było morzem ruin na skutek działań wojennych, a potem zniszczenia przez Armię Czerwoną, ale Dolne Miasto ocalało, nie zostało tak mocno zniszczone. Ta dzielnica została zasiedlona, funkcjonowała jako dzielnica robotnicza, tak jak wiele dzielnic w centrum Łodzi. I taką próbą wstępną, pierwszej gentryfikacji, poprawiania stanu dzielnic, podjętą jeszcze przez ówczesne władze, było zlokalizowanie w sercu Dolnego Miasta instytucji kultury. Pamiętam, że ówcześni prezydenci dosyć buńczucznie mówili: „Za kilka lat na Łąkowej będziemy mieć 100 kawiarni”. Jako student podpytywałem pracowników Łąźni, jak to funkcjonowało, i oni mówili, że na początku to była walka o przetrwanie i próba realizacji całego programu społecznego rozpoczynająca się od poszukiwania sposobu, jak skutecznie nawiązać kontakt z mieszkańcami. To było wypracowywane długoletnim procesem. Już wiele lat później rozmawiałem z kuratorami z Łąźni 2, która tak samo została zrzucona, tym razem na Nowy Port, ostrzegając ich, by nie szli właśnie drogą takiego festiwalu spadochronowego, tylko bardzo wcześnie, wyprzedzająco, rozpoczęli proces, przygotowując partnerstwo między potencjalnymi mieszkańcami, którzy mogliby się w to zaangażować, i artystami, którzy byliby rezydentami w tej dzielnicy.

Taka była idea, ale faktycznie to bardzo duży problem i dylemat. Jest to wejście w bardzo ukonstytuowaną tkankę społeczną. Nie wiem, jak postrzegasz ten eksperyment Łąźni, czy to wypaliło? Opowiedz, jak to wygląda z twojej perspektywy.

Natalia Cyrzan: Ja nie wiem, czy wypalił, to chyba musi potrwać wiele lat.

Dr Łukasz Pancewicz: Ona się na pewno zadomowiła w Nowym Mieście.

Natalia Cyrzan: Niby tak. Wielu ludzi mówi z kolei, że ona się zadomowiła wśród młodziaków, których Łaźnia zaprasza do swoich realizacji.

Dr Łukasz Pancewicz: Tak, jest projekt, który uczy szkolne dzieciaki o sztuce współczesnej. To ciekawe, że oni wprowadzili program nauczania dzieci już od szkoły podstawowej.

Natalia Cyrzan: Ale z kolei starsi, rodzice tych dzieci, nie identyfikują się z tymi działaniami. Cały czas jest odrobina poczucia, że tam na te wernisaże przychodzi banda dziwaków, że to są ludzie nie stamtąd. Gdy robiliśmy Narracje na Dolnym Mieście, to miały miejsce incydenty z grupą młodych mężczyzn, którzy przyszli na festiwal z siekierami, i dosłownie to są takie historie jak sprzed 30 lat. Rzeczywiście jest tam więc jakieś poczucie niedopiecznienia mieszkańców i to chyba uzasadnione. Myślę, że oni w Nowym Porcie sobie troszkę wzięli do serca twoje słowa, bo w Łaźni 2 działa kino, nazywa się KinoPort, są tańsze bilety dla mieszkańców, są poranki dla dzieci, nie ma samych ambitnych filmów.

KULTURA A PODSTAWOWE POTRZEBY

Tylko że – aż głupio mi tak mówić, ale chyba wszyscy się zgodzimy – akurat sztuka i kultura dla bardzo biednej osoby, mieszkającej w zapyziałej dzielnicy, nie jest żadnym priorytetem życiowym. Dla niej to jest kwestia survivalu, a nie filmu w kinie. Ci ludzie nie mają czasem co jeść i dla

nich to jest obraźliwe, że proponuje się im sztukę, bo w żaden sposób nie jest im to potrzebne. Niestety. Ja się z takimi reakcjami spotykam i czasem wstydzę się tego, że idę tam i mówię do nich o takich sprawach, bo jak widzę, w jakich warunkach mieszkają, to myślę, że mnie też nie chciałoby się iść do kina, gdybym miała w domu mokro albo szczury, albo gdybym nie miała toalety. To są straszne stereotypy, ale niestety w wielu dzielnicach prawdziwe.

Biskupia Górka, Nowy Port, nawet Dolny Wrzeszcz – miejsce, z którego pochodzi Günter Grass, który przyjeżdża do nas i mówi: „Fajnie, że robicie mi pomnik albo ławeczkę Grassa, ale może najpierw będziecie zamontowali ludziom toalety w tym domu na ulicy Lelewela, w którym mieszkałem”.

WEJŚCIE WE WSPÓLNOTĘ LOKALNĄ

Dr Łukasz Pancewicz: To jest też inna interakcja, jeśli ktoś wprowadza się do takiej dzielnicy. Ja z kolei mam doświadczenia z pracy ze swoją wspólnotą i faktycznie to jest wejście w dzielnicę, w której ludzie znają się latami, znają się jak łyse konie. Opowiadali mi, że jak były ciężkie czasy, mieli wspólny ogród, który uprawiali na zapleczu. Sąsiad pracuje w piekarni, która jest dwie bramy dalej, i co sobotę naprawia samochód na dole. Wszyscy się trzymają razem. Gdy się wprowadziłem, gdy dowiedzieli się, że mam coś wspólnego z pracą w urzędzie, to teraz jestem tym pierwszym, jeśli trzeba zadzwonić albo iść do urzędników. To jest więc symbioza i współpraca sąsiedzka, która w tych osiedlach deweloperskich często się nie zawiązuje. A tam

od razu wpisałem się w schemat współpracy sąsiedzkiej takiej starej dzielnicy. To jest ciekawe zjawisko, ale wymaga opuszczenia gardy i traktowania jednak ludzi z dużym szacunkiem przy wejściu oraz zamieszkania w takiej dzielnicy.

Nie wiem, jaka jest twoja percepcja? Rozumiem, że jedna rzecz to taka interwencja spadochronowa, ale jak to wygląda, jeśli chodzi o mieszkanie w centrum? Czy masz też doświadczenia w tej części Gdańska?

Natalia Cyrzan: Tak, mieszkałam też w dzielnicy Ujeścisko, to takie całkiem nowe osiedle na południu Gdańska, i od lat tułam się po Wrzeszczu, przenoszę się z miejsca w miejsce.

Ja wynajmuję mieszkania. W mojej obecnej dzielnicy i kamienicy najważniejsze jest, czy to jest moja własność. A ponieważ to nie jest moja własność, to w kamienicy jestem obywatelką drugiej kategorii. Pani z góry nienawidzi moich kotów, bo załatwiają się u niej w ogródku, a one nie mają takiego prawa, bo ja nie jestem właścicielką tego mieszkania. Nie czuję się częścią. Po prostu nie mam jak dotrzeć, barierą jest fakt, że to nie jest moja własność. Nie wiem, co musiałabym zrobić. Faktycznie, może trzeba się włączyć w sprawy dzielnicy. Ja się włączam, ale w te sprawy, które dla tych ludzi nie są wymierne, bo oni mają inne priorytety. Priorytetem jest wewnętrzny ogródek, a nie to, że obok budują nową Politechnikę, a ja działam w jakimś Komitecie – to ich nie interesuje. Ludzie mają ograniczone myślenie, zawężone do swojego własnego domu. To jest właśnie to, przy każdej imprezie bardzo często jest taka reakcja. Mówimy: „Dzień dobry, tutaj byłby taki koncert...”, a on pokazuje: „Tu tak, a tu nie”, bo tu już jest granica, to jest jego, więc nie. A tam go nie obchodzi, on zarygluje

drzwi i to już go nie interesuje. W przypadku starszych osób to bardzo silnie działa.

ROLA „PROGRESORA” Z ZEWNĄTRZ

Dr Łukasz Pancewicz: Czy widzisz jednak jakiś pozytywny aspekt? Nie wiem, czy państwo też mają taką percepcję? Bo ja mam wrażenie, że malujemy to jednak w czarnych barwach. Ta historia, którą opowiadamy, jest jednak dosyć konfrontacyjna, to jest w pewnym sensie inwazja, przejście terytorium, bardzo często konflikt. Czy widzisz tu jakiś pozytyw z pojawiania się takich „progresorów”, którzy próbują zamienić tę dzielnicę w swoją przestrzeń? Rzeczywiście bardzo często jest to próba przebudowania miasta na swój sposób, pewne przyspieszenie. Pamiętam dyskusję, gdy organizowałem dzielnicowy budżet obywatelski, kiedy osoba właściwie z zewnątrz powiedziała Radzie Dzielnicy: „Oddajcie połowę swojego budżetu pod głosowanie dla mieszkańców”. To było totalnym eksperymentem społecznym, to na pewno nie wynikało z jakiejś potrzeby społecznej. Pierwszym projektem, który został zrealizowany z tych rozdysponowanych pieniędzy, bardzo skromnymi środkami, ok. 40 tysięcy złotych było zorganizowanie skweru przed moją kamienicą. Później Zarząd Dróg i Zieleni włożył w to także swój wysiłek, uporządkowali to wszystko. To był przecież eksperyment na zasadzie bardzo mocno spadochronowej, wątpię, czy można było uczciwie powiedzieć, że to wyrosło z potrzeb dzielnicowych, ale dobrze się przyjęło. Nagle okazało się, że to była dzielnica, w której mocno zmieniła się struktura

społeczna – pojawiły się rodziny z dziećmi i to zaczęło żyć. Dzięki temu, gdy wandale zniszczyli część zabawek, wysmarowali wszystkie urządzenia dla dzieciaków, to ileś młodych ludzi było absolutnie wkurzonych, chcieli się organizować i to sprzątać. Na szczęście to było objęte gwarancją, przyszli pracownicy miejscy i to posprząkali. Ja mam więc takie doświadczenia. Z jednej strony faktycznie szarpie się osobami, które były przyzwyczajone do zupełnie innego trybu życia. To może być bardzo negatywny proces, ale może też mieć zupełnie pozytywne aspekty. Jak ty na to patrzysz?

KLUCZEM JEST ODPOWIADANIE NA LOKALNE POTRZEBY

Natalia Cyrzan: Myślę, że w przypadku organizowania wydarzeń mam teraz bardzo dobrą naukę. Realizuję właśnie projekt na zlecenie Miejskiego Ośrodka Pomocy Rodzinie, który dostał pieniądze z Unii na miękką rewitalizację – taką podpórkę twardej rewitalizacji Dolnego Wrzeszcza. Pieniądze były na to, aby szybko, do końca roku, zrobić coś z mieszkańcami, żeby pokazać, że to nie jest tylko przemalowywanie fasad. Realizuję więc warsztaty organizowania wydarzeń kulturalnych. Uczestnikami jest młodzież właśnie z tego Dolnego Wrzeszcza. Mamy zorganizować w ramach tych warsztatów dwa wydarzenia kulturalne. Jutro realizujemy pierwsze. To jest wydarzenie całkowicie przygotowane, wymyślone przez te dzieciaki, grupę siedmiu osób. Część to są dosyć świadome osoby, a część jest po prostu bardzo przypadkowa. I te dzieciaki zrobiły, bez żadnych narzędzi partycypacyjnych, swoje

własne badanie odbiorców. W tym badaniu wyszło im, że młody odbiorca z Dolnego Wrzeszcza słucha hip-hopu. Ci organizatorzy co prawda sami tego hip-hopu nie znają, ale zaplanowali wydarzenie, które jest pomyślane totalnie pod odbiorcę. Takie mam wrażenie. Ponieważ jest tak ogromne zainteresowanie, wychodzi na to, że to zaplanowanie pod odbiorcę dobrze im wyszło. I za 10 tysięcy złotych brutto, bo taki jest budżet jednego wydarzenia, przygotowują coś, co przyciągnie masę ludzi z tamtej dzielnicy. Będę mogła powiedzieć jutro, jak to się uda.

I to mi dało do myślenia: kurczę, mam tutaj jakieś setne budżety, robię głównie to, co mi się podoba, to są artyści, których ja czuję. Tymczasem okazuje się, że jeśli po prostu dobrze „stargetuję”, jeśli dobrze wyczuję ludzi i naprawdę pójdę na ulicę i zapytam ich: „Hej, jakiej muzyki słuchasz?”, oni odpowiedzą, i ja zrobię to wydarzenie dokładnie dla nich, to natychmiast do nich trafiam, oni czują, że to jest dla nich, że ja wsłuchałam się w ich potrzeby. Tak prosta rzecz sprawi, że oni tam przyjdą i mnie zaakceptują, że znalazłam do nich klucz. A tutaj to nie ja, tylko te dzieciaki znalazły klucz do młodych ludzi z Dolnego Wrzeszcza. W ten sam sposób będziemy też przygotowywać drugie wydarzenie dla osób starszych, po prostu chodząc i pytając. To wymaga ogromnej siły wewnętrznej, by wystawić się mocno na ludzi, ale ewidentnie jest to kluczem.

Dr Łukasz Pancewicz: Jak państwo patrzą na te kwestie? Zapraszam do głosu i pytań.

Głos z sali: Chcę wrócić do pytania, które padło w tytule spotkania: czy mieszkanie w śródmieściu jest przymusem, czy przywilejem? Jak to wygląda w Gdańsku i jakie są państwa doświadczenia?

GAŃSKA STARÓWKA NIE JEST MODNYM MIEJSCEM DO ŻYCIA

Natalia Cyrzan: No właśnie rozjeżdża mi się pojęcie tego śródmieścia. Jeśli mamy na myśli faktyczne śródmieście, czyli Główne Miasto, to mam wrażenie, że to jest modne w jakichś bardzo ograniczonych kręgach w Gdańsku. Nie wiem, czy tak było w Łodzi, może podobnie, ale Główne Miasto w Gdańsku to była dzielnica właściwie robotnicza, więc to nie jest miejsce z tradycjami zabawy, salonu. Tam życie musi się kończyć bardzo szybko w nocy, bo jednak starszym ludziom to przeszkadza. Nie jest to więc najbardziej komfortowe miejsce do mieszkania. O wiele modniejsze jest w tej chwili wybieranie dzielnic Gdańska. To także widać po cenach mieszkań.

Mamy w Gdańsku najdłuższy falowiec w Europie...

Dr Łukasz Pancewicz: Blok, który ma kilometr i idzie takimi zygzakami. Nie wiem, czy to jest prawda, ale jego architekt mówił, że inspiracją był układ ulic miasta hanzeatyckiego, które zawsze były prostopadłe do wody.

Natalia Cyrzan: W falowcach mieszka ponad pięć tysięcy osób, więc to jest jak miasto. A ponieważ tam do 15 października działały zsypy, którymi kolektywnie wyrzucało się śmieci, to falowce bardzo często nazywano, niestety, takim „zsyphem ludzkim”, czyli masą samotnych ludzi mieszkających obok siebie w kiszkowatych mieszkaniach. Ostatnio eksploruję te budynki pod kątem zrobienia czegoś dla ludzi i, proszę sobie wyobrazić, spotkałam tam kilku studentów, którzy przyjechali do Gdańska z okolicznych miejscowości i specjalnie kupili mieszkania w falowcach. Kupili. Po prostu dla nich to jest poczucie, że mieszkają

w miejscu historycznie ważnym, niesamowicie dobrze położonym: morze, świetny park, uniwersytet za rogiem. Dla nich mieszkanie tam jest modne, choć mnie to przeraża. A oni czują, że to jest „to”, że świetnie się tam mieszka. To się więc teraz obydwaj w ten sposób. W miejscach, o których 15 lat temu mówiło się, że budowane są na ileś lat, a potem się je zburzy, ludzie jednak kupują mieszkania, ceny są stabilne i dosyć wysokie, i na pewno przez najbliższe 30–40 lat się ich nie zburzy. A nasze Śródmieście wydaje mi się miejscem wymarłym. Mieszkanie tam nie wydaje mi się modne. To jest jednak miejsce turystyczne, podobnie jak Sopot. Latem tam wszystko żyje, jest inwazja, a teraz na Facebooku klimatyczne zdjęcia z ulicy Długiej pokazują, że nie ma na niej ani jednej osoby.

Głos z sali: Mam wrażenie, że my, jako nacja, bardziej cenimy przymioty takich dużych osiedli mieszkaniowych niż śródmieścia. Ciekaw jestem, z czego to się może brać? Czy jesteśmy w stanie wrócić do śródmieść? Jak patrzy się na ceny nieruchomości, na stan zadbania tych osiedli, to jednak człowiek zaczyna powątpiewać, bo ludziom tam faktycznie jest dobrze. Mimo że połowa świata odwróciła się od wielkich osiedli, to my cały czas tam trwamy i nawet są artykuły w prasie o tym, że one się odradzają, że ludzie doceniają ich infrastrukturę społeczną. Pytanie, czy my tam zostaniemy trwale? Czy jesteśmy w stanie ruszyć się do centrum?

Dr Łukasz Pancewicz: Mogę szybko powiedzieć o Gdańsku Głównym, bo to jest faktycznie ciekawy casus. To był jeden z dwóch modelowych przykładów powojennej odbudowy historycznych starówek. Budowano go jako osiedle modernistyczne. Tam zupełnie zmieniono

układ struktury przestrzennej. Kiedyś te wszystkie kamienice z traktami, z przedprożami, z tą zabudową oficynową to była bardzo gęsta tkanka, zabudowane było 90% powierzchni kwartałów. Takie było XIX-wieczne serce miasta. Zostało to odbudowane na zasadach modernistycznego osiedla, tylko z historycznymi fasadami, to była bardzo świadoma decyzja. I zostało zasiedlone jako osiedle mieszkaniowe. Ukształtowało się to z bardzo podstawowym zestawem usług. Obrosło rzeczami potrzebnymi do życia i mieszkania, ale nigdy nie było takim tętniącym śródmieściem, w którym są i knajpy, i inne rzeczy, które tworzą gęsto zabudowane centrum miasta. Stąd też być może ono cały czas tak funkcjonuje, bo nie stało się czymś takim, jak tętniące życiem śródmieście Łodzi, a zamiast tego zaczęło się „turystyfikować”. Czyli ludzie zaczęli tam wynajmować mieszkania dla przyjezdnych z zagranicy, zaczęła się „studentyfikacja”. To w pewnym momencie zrodziło inny konflikt. I to nie było tak, że ludzie wracali, tylko tam inwestowali, licząc na czerpanie korzyści z takiego pocztówkowego wizerunku.

Co do powrotów – Łódź jest dosyć ciekawym miastem, bo ta ucieczka na przedmieścia, upraszczając, zaczęła się zaraz po II wojnie światowej: budowanie osiedli na Starym Mieście, potem wielki skok modernizacyjny i budowanie osiedli blokowych. Ten proces odśrodkowy już się więc zaczął. Na naszym pierwszym spotkaniu była bardzo ciekawa dyskusja z Jackiem Friedrichem, który zajmował się dokumentacją modernizmu. Na sali byli ludzie, którzy z wielkim rozrzewnieniem wspominali przeprowadzkę do bloków, bo to był skok cywilizacyjny do mieszkania z dobrymi, godnymi warunkami: z ciepłą wodą, z łazienką.

Ten proces w pewnym sensie następuje. Problem jest taki, że my, budując kolejne nasze miejsca zamieszkania, faktycznie zapomnieliśmy o centrum.

Dlatego zaprosiłem dzisiaj Natalię i Maję, bo wydaje mi się, że to jest jednak kwestia niszowa. I tu jest temat dyskusji – skala powrotu: czy mówimy o kilku setkach, czy tysiącach pasjonatów, o tych, którzy zostali z miłości lub z wyboru i nie chcą się przenosić, czy faktycznie będziemy mieć masową migrację do centrum? Bo takie dyskusje też się toczą – że ludzie zmęczeni się tym mieszkaniem na przedmieściach i chcą jednak czegoś, co daje im śródmieście, o tym mówił także na drugim spotkaniu Zbigniew Maćków w czasie dyskusji o budowie kamienic. Nie mam tutaj niestety dobrej odpowiedzi. Bardzo chciałbym wierzyć w to, że kamienice wrócą, faktycznie mają one bardzo dużo atutów, których brakuje osiedlom blokowym, ale na przykład badania prowadzone przez łódzkich geografów pokazują, że ludzie jednak nadal cenią sobie osiedla blokowe, bo to jest dla nich dobre miejsce zamieszkania. Nie wierzę więc w to, że będziemy mówili o takich zero-jedynkowych wyborach. Zawsze będą szły równoległe bardzo skomplikowane procesy.

Natalia Cyrzan: U nas jest ciekawe właśnie to poczucie fasadowości Głównego Miasta. Ludzie tak jakby obrazili się na nie i to także widać podczas wydarzeń kulturalnych. Główne Miasto w tej chwili kojarzy się z tymi mimami, przebranymi postaciami, które stoją i którym wrzuca się pieniądze, z biesiadami w piwnych namiotach, z Jarmarkiem Dominikańskim. Wszyscy się na centrum obrazili i najfajniej jest robić wydarzenia w dzielnicach. Jest ogromny przesyt, coraz częściej słyszę takie nawoływanie: „Hej,

wróćcie do Śródmieścia z działalnością kulturalną, zróbcie coś prawdziwie ambitnego i fajnego w samym Śródmieściu, bo to już po prostu jest nudne, że wszyscy odkrywają te peryferia i tam docierają, a nie zadbali o salon, który stał się totalnie wymarły”. Być może jednak ludzie mają to poczucie fasadowości, że jak tam wejdą do środka, to to jest coś zupełnie innego, niehistorycznego, nieoryginalnego, nieprawdziwego. My się faktycznie przez to Śródmieście przemykamy. Ja pracuję w Głównym Mieście w samym centrum i nie cierpię tego miejsca, bo jest tam sztucznie. Przemykam i uciekam z niego do Wrzeszcza.

Lukasz Pancewicz: W Łodzi tego nie ma.

Głos z sali: To jest przyczynek do dyskusji na temat łódzkiego Księżego Młyna. Gdy mówiliście o tych artystach, o tym, że jakieś dzielnice zostały nimi zasiedlone, a jednocześnie o tych budynkach bardziej nowoczesnych, gdzie ludzie się wprowadzają albo właśnie wcale się nie wprowadzają, to tutaj rysował się obraz Księżego Młyna. Jego rewitalizacja jest takim projektem, w który wierzy nie tylko władza, ale sporo osób – również mieszkańców – ma nadzieję, że to osiedle faktycznie ożyje. I zastanawiam się, czy możemy spróbować przewidzieć, czy zajdą tam te same procesy, czy nic się nie zmieni? Czy może jednak coś się zadzieje w ten sposób, w jaki odbywa się w Gdańsku? Są remonty, część mieszkańców wraca, część nie, pojawiają się jacyś artyści, do tego lofty, które właściwie nie wiadomo, czy są zamieszkałe, czy nie, bo to jest jakaś tajemnicza przestrzeń. Tam jest chyba ze 200 mieszkań, z czego około 30 to apartamenty do wynajęcia, w części mieszka trochę ludzi, ale w większości jednak nie. Ciekaw jestem, jak w kontekście tego, co było powiedziane, widzisz Księży Młyn?

Dr Lukasz Pancewicz: Na przykładzie Gdańska możemy powiedzieć, że nie ma prostego mechanizmu przyczynowo-skutkowego. Planiści, politycy i urzędnicy bardzo często liczą na takie proste mechanizmy: zrobimy coś, nacisniemy guzik, zapali się lampka i będziemy mieli proste przełożenie na działania. To był właśnie *casus* Centrum Sztuki Współczesnej Łaźnia – zrzucony na spadochronie w centrum bardzo trudnej dzielnicy – ono przetrwało, ale to była naprawdę bardzo ciężka praca organiczna. Długi, długi czas, zupełnie nieprzewidziany przez ludzi, którzy zaprojektowali ten proces.

KSIEŻY MŁYN: REWITALIZACJA FAMUŁ, BANKRUCTWO LOFTÓW

Księży Młyn oceniałbym dużo mniej krytycznie, bo to jest proces, który wyklął się w opozycji do miasta. Pierwszy plan był bardzo gentryfikacyjny. To też był element twardej negocjacji, bo ze strony mieszkańców na początku pojawił się opór, nie zaakceptowano projektu odnowienia i oddania tego terenu deweloperowi.

Z drugiej strony to też ironiczne, że mamy cały integralny zespół z czasów patriarchalnego kapitalizmu: fabryka, osiedle robotnicze, szkoła i te famuły podlegają teraz procesowi rewitalizacji remontowej, ale także próbie animacji poprzez wsparcie działalności artystycznej i programy społeczne, podczas gdy sprywatyzowana fabryka przejęta przez dewelopera splajtowała. Miały być lofty, dość kiepsko je zaprojektowano, nigdy się nie sprzedały. I teraz można

powiedzieć, że to projekt deweloperski padł, a projekt rewitalizacyjny idzie naprzód.

ARTYŚCI W SŁUŻBIE REWITALIZACJI

Dlatego ja bym przede wszystkim był bardzo ostrożny, bo te procesy wymagają naprawdę długotrwałych działań i bycia z osobami, dla których się projektuje. Nie da się tego zrobić za pomocą jakiegoś prostego biura projektowego. Tutaj ważna jest osoba prowadząca ten proces, która jest w tych okopach na miejscu. To nie jest urzędnik, który założy: teraz sprowadzimy tutaj czterech artystów, damy im preferencyjne warunki najmu i wszystko się nagle stanie piękne i ładne, bo wiemy, że klasa kreatywna poprawia sytuację miasta. Tutaj jest największy problem. Jak na to patrzysz?

Natalia Cyrzan: W Gdańsku w ogóle nie ma takich miejsc. Lata temu była kwestia Stoczni, w której stworzono Kolonię Artystów, wprowadzono ich tam na przełomie lat 90. i dwutysięcznych.

Dr Łukasz Pancewicz: Teren został sprywatyzowany, dostał to amerykański fundusz, który stwierdził: idzie transformacja, stocznia – kolebka Solidarności – padła, to teraz zrobimy tu pofabryczną, fajną przestrzeń. I robią tak, jak Pan Bóg przykazał: najpierw wchodzi pionierzy – artyści – przejmują te wszystkie hale, a my załatwiamy sprawy z miastem. Tylko że przeliczyli się trochę, wyniknęła dosyć trudna sprawa polityczna. To był działający zakład, a poza tym miejsce, gdzie tak naprawdę zaczęła się transformacja. Pojawiła się też kwestia braku przygotowania władz

miejskich do dyskusji z dużym inwestorem, miasto było bardzo konserwatywne, a z kolei artyści zaczęli tam całkiem fajnie działać, przerośli tych swoich mocodawców.

Natalia Cyrzan: Tak, do czasu, gdy ich stamtąd po prostu wyrzucono, choć jeszcze trochę tych artystów na terenie stoczni zostało. Pojawili się nowi deweloperzy, którzy te tereny dostali od miasta w przedziwnych, nie do końca wyjaśnionych okolicznościach. Oczywiście bez konsultacji społecznych, oczywiście teraz wychodzą absurdalnego planu zagospodarowania. Tych artystów tak jakby oszukano. Zresztą wiele osób ze świata mówi, że tak się dzieje w wielu miejscach: ci biedni artyści wpadają niczym w pułapki na myszy.

Dr Łukasz Pancewicz: To się też obróciło przeciwko planom miasta. Przecież cała akcja Michała Szłagi, związana z dokumentowaniem niszczenia stoczni wbrew tym pierwszym szlachetnym intencjom zachowania jej, właśnie wzięła się stąd, że oni tam działali.

Natalia Cyrzan: Tak, Michał Szłaga, fotograf, nadal ma pracownię na terenie stoczni, właściwie w jedynym budynku, który pozostał – w budynku dyrekcji. Wcześniej tych obiektów, gdzie gnieździł się artyści, było więcej. Drugi budynek to Instytut Sztuki Wyspa.

Dr Łukasz Pancewicz: On przetrwał właściwie chyba dzięki jakiejś, powiedzmy, łasce ze strony inwestora i miasta, jako jeden z ostatnich relikwów.

Natalia Cyrzan: Tak, to jest dokładnie taka wyspa. Wyspa i budynek dyrekcji, w którym mieszczą się tak naprawdę biura deweloperów, ale oprócz tego dosłownie kilka pracowni artystycznych. Ludzie uciekają stamtąd w poczuciu buntu, ponieważ otaczają ich nowe szosy, i za

chwile w odczuciu artystów i nas wszystkich będzie tam bardzo głośno, brudno i brzydko. To jest taka kpina z tych biednych artystów, oni poczuli się mocno wykorzystani. Natomiast nadal, z tego, co wiem, wcale nie ma planów, by stoczną oddać klasom kreatywnym. Coś się o tym mówi, ale u nas to w ogóle nie funkcjonuje.

MIT KLASY KREATYWNEJ

Dr Łukasz Pancewicz: Gdańsk ma trochę inny mit, który raczej idzie w stronę mieszczańską, przedsiębiorczą, bardziej inwestujemy w inżynierów, a nie artystów, więc władze miasta inaczej kreują tę swoją wizję rozwojową. Na pewno nie opierają się tak mocno na idei klasy kreatywnej. Jeśli ktoś szafuje hasłami, to raczej myśli o *smart metropolii*, o *smart city*.

Natalia Cyrzan: Tak, jest Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, są start-upy, ale nie wiąże się to ze sztuką i tak jak u was funkcjonuje OFF Piotrkowska, to ja sobie nie wyobrażam czegoś takiego w Gdańsku. Nie ma nawet przyczynku do tego, to się w ogóle nie dzieje.

Dr Łukasz Pancewicz: OFF Piotrkowska to była inicjatywa prywatna.

Natalia Cyrzan: Dokładnie. U nas nie ma takich firm, nie ma ludzi z takim pomysłem.

Łukasz Pancewicz: A Fabryka Karabinów, dawna fabryka uzbrojenia na Dolnym Mieście? Tam też jest takie miejsce.

Natalia Cyrzan: I Fabryka Batycki, minizaczątek czegoś podobnego, ale znowu, to nie jest tak, że to się rozwija.

Bo to jest zaczątek, który został stłamszony. Fabryka Karabinów owszem. Wykupił to niejaki Krzemiński, który prowadzi szpital weterynaryjny, i tam mieszczą się może ze trzy, góra pięć takich kreatywnych rzeczy. Kiedyś była przez sekundę dawna fabryka Hydroster, Reduta Miś, tuż obok, ale stamtąd artystów wykurzyli właśnie do Fabryki Karabinów, tylko oni tam wynajmują pracownie za bardzo duże pieniądze. To są te kreatywne, lukratywne [śmiech]. A Batycki to też jednostkowe sprawy.

Łukasz Pancewicz: Pompowane sztucznie.

Głos z sali: To teraz trochę rozumiem narzeczonego mojej kuzynki, który strasznie się oburzył, gdy zobaczył billboard z nową kampanią Łodzi: „Wolne wieczory z Łodzi pozdrawiają nadgodziny za biurkiem” w Gdańsku czy Warszawie. On się bardzo oburzył, bo gdzie tu jest wartość? PKB robią te nadgodziny, a nie wolne weekendy. Jeżeli więc faktycznie Gdańsk jest taki technokratyczny, to w tym jednostkowym przypadku świetnie to się realizuje.

Dr Łukasz Pancewicz: Tak się stara kreować.

Natalia Cyrzan: Wieczorami w Gdańsku jest cicho, co dla wielu osób jest ogromną wartością.

Głos z sali: Nie to, co w Sopocie.

Dr Łukasz Pancewicz: To jest temat na dłuższą dyskusję. Jak doprowadzić do rewitalizacji miasta: czy przez kulturę czasu wolnego, czy przez działania czysto ekonomiczne. PKB i nadgodziny czy wolne weekendy?

Głos z sali: Łódź stoi przed wielkim projektem rewitalizacyjnym, mają być inwestowane miliardy, głównie w remonty, ale jednak myśli się także o tym, by robić tzw. projekty miękkie. Może macie wskazówki, które w waszej karierze, w działalności animacyjnej faktycznie się

sprawdziły? Czy są jakieś schematy działań, które można praktycznie zastosować, wprowadzić? Nawet nie chodzi mi o życie, ale o poprawę jakości odczuwania przestrzeni przez mieszkańców.

DZIAŁANIA ANIMACYJNE: PO PIERWSZE SŁUCHAĆ

Natalia Cyrzan: Schematy są te same, co wszędzie, a które pojawiają się i u was, czyli po prostu partycypacja, rozmowa, bliskość z ludźmi i odpowiadanie na ich potrzeby. My ostatnio byliśmy szkoleni w Instytucie Kultury Miejskiej przez Pracownię Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia”. Myślę, że to są bardzo uniwersalne, proste sprawy, one się tak samo sprawdzają w Łodzi, jak i wszędzie: szacunek do mieszkańca, rozmowa, a nie robienie rzeczy wbrew jemu, uszanowanie jego przyzwyczajzeń i ścieżek. Pytanie o to, czego on by chciał. Po prostu.

Niestety, chyba trzeba stwierdzić, że jeśli chcemy robić sztukę, która jest hałaśliwa, opiera się na basach i wyzwaniu jakiegoś niedobrego poczucia w żołądku poprzez niskie częstotliwości, to trzeba z nią iść do grubych murów w galerii i tyle. Po prostu. Nie wolno ludziom tego robić. Pamiętam sytuację, gdy podczas Streetways na Biskupiej Górcie i Zaroślaku, czyli takiej ślicznej, malutkiej, zapomnianej części Śródmieścia, dopiero niedawno odkrytej, robiliśmy koncert zespołu Niwea. Odbywał się w otoczeniu bloków. I ja, stojąc tam, przeżyłam taką przemianę, i po prostu się popłakałam. Bo oni śpiewali w oparach dymu z dymiarki o tym, jak jest brudno, źle i brzydko, a w tych blokach ludzie po prostu zamykali okna, gasili światła,

któs się pobił. Zrozumiałam, że mówienie ludziom, którzy mieszkają w miejscu, gdzie jest brudno, brzydko i źle, że jest u nich brudno, brzydko i źle, jest naprawdę obraźliwe. Nie wolno robić czegoś takiego. Wtedy poczułam, że nie chcę robić wydarzeń, które nam pokażą, jak tę brzydotę widzimy. A ludziom, którzy w tej brzydocie mieszkają, co mają niby uświadomić? To jest absolutnie idiotyczne.

DZIAŁANIA ANIMACYJNE: PO DRUGIE NIE SZKODZIĆ I NIE STYGMATYZOWAĆ

Ostatnio, gdy rozmawiałam z Gabrielą Rembarz, z którą Łukasz pracuje na Politechnice Gdańskiej, ona mnie poprosiła: „Słuchaj, jak wchodzisz w te falowce, to mam prośbę, nie pokazuj tym ludziom, że mieszkają w zsypie ludzkim. Nie pokazuj ich biedy, ich samotności. Daj im coś, daj im nadzieję, po prostu spędź z nimi dobry czas, a nie epatuj tym mrówkowcem”. Powiedziałam, że oczywiście, że nawet by mi to nie przyszło do głowy. Bo stoję tam, patrzę na to miejsce i chce mi się płakać, i nic mnie nie pociąga w tym, żeby pokazać innym ludziom, jakie to miejsce jest smutne i czarno-białe.

Dr Łukasz Pancewicz: Zgodzę się z tym. Dobrze, że wspomniałaś o Gabrieli. Pamiętam, że podawała jeden z ciekawszych argumentów przeciwko „pastelozie” i tapetowaniu blokowisk biedronkami i innymi tego typu głupotami, gdy spółdzielnia mieszkaniowa na 10-piętrowym bloku maluje żyrafy, domki. Ona mi uświadomiła, że tam po prostu toczy się życie, toczą się ludzkie dramaty, i one rozgrywają się w scenerii z wielką, 10-metrową biedronką.

Samotna kobieta walczy z rakiem i patrzy, że za oknem jest taki idiotyzm. Dało mi to do myślenia. To kwestia pewnej godności miasta, o której często potrafimy zapomnieć, robiąc różne głupie rzeczy.

Ale jednym fajnym działaniem, takim zupełnie poza systemem miejskim, było to, co zrealizowano na Oruni Dolnej – dzielnicy, która też „wyszarpywała się” dzięki działalności Domu Sąsiedzkiego. To były projekty aktywizacyjne Przemka Kluza, zrealizowane bardzo prostymi środkami: sianiem pola słoneczników czy realizacją bardzo prostego projektu studenckiego, wrzucaniem studentów architektury do robienia razem z dziećmi placu zabaw z materiałów pochodzących z recydingu. To było by działaniem spadochronowym, gdyby nie fakt, że było ono oparte o działalność Domu Sąsiedzkiego – instytucji oddolnej, która animowała przez wiele, wiele lat. Ten mechanizm zrozumienia potrzeb, zaufania i wprowadzenia osoby, która chciała trochę popchnąć tę dzielnicę w innym kierunku, opierał się więc na współpracy z ludźmi, którzy byli oruniakami. Po pierwszej takiej interwencji Przemek wystąpił o dofinansowanie z grantów zewnętrznych i realizował rewolucję podwórkową. To było dosyć ciekawe – rzecz mająca na celu wzmocnienie potencjału mieszkańców poszczególnych podwórek. To jest cholernie trudna sprawa, by tych ludzi w ogóle zmusić do współpracy, a tam udało mu się uruchomić ten potencjał sąsiedzki. Ale znowu – osoba z zewnątrz, dobry sąsiad, osoba, która potrafiła skleić to, nie robiąc projektu artystycznego, tylko projekt poprawy przestrzeni miejskiej. To jest więc bardzo długotrwały proces, wymagający jednak potężnej wiedzy, jeśli chodzi o uwarunkowania lokalne. Tego nie da

się zrobić, wchodząc na jeden dzień i organizując piękną imprezę artystyczną.

Natalia Cyrzan: Albo może da się, jeśli pośrednikiem będzie faktycznie lokalna jednostka.

Dr Łukasz Pancewicz: Tak. Dlatego to wypaliło na Oruni. Zresztą Przemek nie jest artystą hipsterem, to jest typowy oruniak. A Orunia Dolna to jedna z dzielnic, które są postrzegane w Gdańsku bardzo negatywnie, nie jest bogatą dzielnicą.

Natalia Cyrzan: Czyli hipsterzy do śródmieścia. Do galerii i śródmieścia [śmiech].

dr Łukasz Pancewicz: Bardzo dziękuję za udział w dzisiejszej dyskusji i w cyklu spotkań „W poszukiwaniu zaginionego kwartału”.

Symfonia potu i orientu

Igor Rakowski-Kłos

Stoję obok fontanny w parku Śledzia. Tej samej, wokół której wczesnym popołudniem krążą pary z wózkami. Tej samej, w której odbywa się pokaz laserowy podczas dwóch nocy Festiwalu Światła. Zamykam oczy i czas cofa się o 70 lat.

Już jest po wszystkim. Krajobraz tworzą pokieroszowane kamieniczki z pustymi oknami bez ram, zwisające balkony na pogiętym żelastwie i morze ruin – jeszcze niedawno „strefa ochronna” między gettem a „Litzmannstadtem”. Ale życie lekceważy cmentarny widok i szybko wyrasta na jego gruzach, zapominając o żydowskich mieszkańcach, których prochy już dawno spłynęły Nerem. Na pustym polu obok fontanny stoi lunapark – sklecony w jeden z kilku pozostawionych przez hitlerowców. Kręci się diabelski młyn, na karuzeli śmieją się dziewczęta, są huśtawki i strzelnica. Taneczne przeboje mieszają się z szumem maszyn z Państwowych Zakładów Przemysłu Bawełnianego nr 2 przy Ogrodowej. Suchotnicze drzewka opierają się podmuchom wiatru, przywiązane do niedbale ostruganych palików. Czy wciąż unosi się tutaj zapach śledzi z zawałonych piwnic? Tego jednego nie da się wyczytać ze starych fotografii.

Zamykam oczy i czas cofa się o dekadę. Ostatnie lata, gdy wszystko jest po staremu, co udowadnia buchający zewsząd smród. Zdjęcia w kolorze sepii, które trzymam w dłoniach, maskują tę cechę bałuckich i staromiejskich uliczek. Powab i magia minionych czasów szybko wywołują rozrzewnienie i tęsknotę do świata, który nie był naszym udziałem. A jednak to właśnie atmosfera, którą wyczuwało się z zamkniętymi oczami, była znakiem rozpoznawczym zaginionego kwartału. „Dochodziłeś do Starego Rynku, zanurzając się – jak mawiałeś – w smrodliwe zagłębie. Skoro tylko słońce przygrzało mocniej, z podwórzy i rynsztoków podnosił się opar siarkowodoru i smoły, jakichś palonych pestek czy siemienia, śledzi, moczu i kiszzonej kapusty. Szczególna to była symfonia biedy oraz potu” – pisał w autobiograficznej powieści Andrzej Braun.

Najgorzej jest między Wschodnią a Nowomiejską, mniej więcej tam, gdzie po latach zostanie wyznaczona aleja parkowa. Teraz, w przedwojennych latach, biegnie tędy ul. Nad Łódką. Wzdłuż rzeczulki zamienionej w odpływ nieczystości ciągnie się ulica, którą dorośli odprowadzają dzieci do przedszkola Fajgi Kacnelson-Nachumow, by następnie zrobić zakupy w hali ryb lub licznych składach żelaza i manufaktury poupychanych w podwórzach. Chodzenie tędy w chłodne miesiące nie sprawia przykrości. Gdy jednak już w połowie czerwca lato zaczyna ogrzewać okolice, bywają tu tylko ci, którzy muszą; ci, których nie stać nawet na najpodlejszą chatę wynajętą od chłopca w Andrzejowie. Paweł Fuks, mieszkaniec nieodległej ul. Aleksandryjskiej (dziś Bojowników Getta Warszawskiego), wspominał: „Wadliwa

kanalizacja miejska, zapchane rynsztoki, brak odpływów dla ścieków, góry śmieci z nieodłącznym fetorem doprowadzały do tego, że pozostanie w Łodzi w miesiącach letnich było koszmarem. Nie pomagały deszcze i wiatr”.

Ale są też inne zapachy: kawy, cynamonu, migdałów, smażonych naleśników. Zapachy tajemniczy, orientu, wschodnich uliczek zbudowanych nie wiadomo dłaczego w samym środku Europy. Wszystko jest tutaj ruchliwe, wrzaskliwe i kolorowe. Ten sam Andrzej Braun, potomek niemieckich kolonistów, którzy wżenili się w polskie rodziny, tak jak smród moczu i kiszzonej kapusty zapamiętał wszystkimi zmysłami uderzający do głowy urok krzykliwych barw, tajemniczych woni i życia próbującego rozsadzić staromiejskie zaułki: „Tragarze, wozy ciągnięte przez olbrzymie kudłate perszerony i przez ludzi czarnych, wychudłych, tłum sprzedawców oraz interesantów, krzyżujących, o rozbieganych oczach, gryzących pestki słonecznika i dyni, zachwalających swe towary na przenośnych stoiskach, recytujących śpiewne monotonne teksty o «krawatce zawiązanej na stałe», o «pastylkach mentolowo-leśnych», cudownym płynie do płam «samozniku» czy o kołkach, co «same wchodzą w ścianę» – lub też wrzeszczących coś tam po żydowsku, w języku jidysz, któregoś nie rozumiał. Obok tego kroczący poważnie chasydzi, w kapeluszach, z wypielęgnowanymi brodami i z pejsami jak loki dziewczyn na fotografiach od pierwszej komunii. Najpokaźniejsze gromadki skupiały się wokół stolików z grającymi w trzy karty. Hazard i pokazywane złotówki kusily niezmiennie...

Lecz przede wszystkim sklepiki, cukierenki i herbarnie. Czegóż więc tam nie było dla waszych kilkuletnich, a łakomych oczu. Bloki chałwy i makagigi, chałwy

o różnych barwach, tej nadziewanej, z rodzynekami, kawałkami fig lub daktyli, przekładanej warstwami oraz tej w czekoladzie; suszone pestki i bakalie, ciążutki i nugaty, chleb świętojański oraz ciastka, wata cukrowa, precle i bajgle, makowce, serniki; wielkie metalowe syfony z wodą sodową za pięć groszy i sorbety, owocowe soki, syropy różnobarwne w słojach lub w szklanych dozownikach; zapach kawy i herbat, roznoszonych pomiędzy stolikami, woń mięty, cynamonu, migdałów; dym smażących się naleśników czy placków, «gorąc» prażonych wafli, zimny powiew lodów – wszystko to wielką symfonią dźwięków i zapachów uderzało do waszych głów. W innych miejscach były tylko lodziarnie lub wyłącznie herbata, jeszcze gdzie indziej nic nie było widać, poza ścisaniem targujących się i klójących mężczyzn. Mówiono ci, że tam się nie zamawiało niczego, płaciło tylko za wstęp i kontakty czy też ubijanie interesów. Obok sklepików tekstylnych i przeróżnych rzemieślniczych branż były tam również miejsca rozrywek: salki taneczne oraz lekcje tańca, skąd dobiegały dźwięki muzyki i różnych majufesów, zaś przez okna na piętrze migotały frędzle z bibuły. Widzieliście tam również teatrzyki oraz kina żydowskie, gdzie wyświetlano filmy w języku jidysz. Zawsze cię fascynowały reklamy i afisze, a także wielkie malowidła, ukazujące aktorów w rytualnych strojach, jakieś sceny dramatyczne i rzewne – wszystko to ozdabiane alfabetem hebrajskich napisów. Kusila cię owa nieznana egzotyka i litery, których nie mogłeś odczytać”.

LWY, TYGRYSY I ŁOWICZANKI

W Łodzi, mieście, które powstało nie po to, by rozpieszczać i uwodzić, ale by zbijać na nim majątek, wszystko musiało być praktyczne – nawet sztuka. Dlatego łódzcy artyści, zamiast wystawiać prace w galeriach, do których nikt nie zagląda, wystawiali swe dzieła na frontach sklepów, by wszyscy chcieli do nich zajrzeć. To na łódzkich szyldach czytać uczył się kilkuletni Julian Tuwim; to w ulicznych reklamach nową sztukę dojrzeli poeta Witold Wandurski i malarz Karol Hiller, poszukujący artystycznych odniesień godnych epoki kinematografu, wielkomiejskiego tłumu i masowej konsumpcji. Władysław Pawlak w zapomnianej powieści o bałuckim proletariacie *Kamienica wielkiego miasta* z 1938 roku opisywał reklamowy folklor: „Już od placu Wolności poprzez całą długość Nowomiejskiej i Zgierską, hen po Bałucki Rynek każda kamienica od ziemi poza piętro obwieszona jest szyldami. Żółte i czerwone przeważają, a za tymi we wszystkich kolorach złączone, jak tylko można.

Prócz liter namalowane na nich jest wszystko, co ludziom na świecie potrzeba. Od obuwia do najróżnorodniejszych nakryć głowy. Lwy, tygrysy, Chińczycy, Japończycy i łowiczanki... widnieją także.

Reklama błyszczy nie tylko na frontach domów, lecz w całej tej dzielnicy każde podwórze jest jakby ulicą. Bramy cały dzień na oścież otwarte, a przez nie ciągle wjeżdżają i wyjeżdżają resorki, platformy, auta ciężarowe. [...]

Lokale parterowe tak jak frontowe posiadają wejścia sklepowe, szyldy i na podwórzach wszędzie wiszą, a okna są przemienione na wystawy. W nich piętrzą się sztuki materiałów wszystkich barw i gatunków, a manekiny

w gotowych ubraniach prawie co drugą wystawę zapelniają. W innych oknach obuwie, krawaty ze wszelką galanterią, cukry, czekolada, ciastka. Zabawki dla dzieci, książki, materiały piśmienne i czego człowiek zapragnie.

Niektóre bramy wraz z podwórzami są zamienione na hale, w nich cały tydzień rojno i gwarno i cały dzień rozświetlają je mnogie lampy elektryczne.

Przed sklepami, szeroko otwartymi, stoją handlarze i każdego przechodnia natarczywie nagabują, ofiarując do kupna ubrania, palta, obuwie. Tak, że nie tylko wewnątrz sklepów, ale i na ulicy interesy są załatwiane i wszystko tu handluje”.

UCZUCIA ICH ZŁE, MOWA PLUGAWA

W zaginionym kwartale handluje się nie tylko przedmiotami, ale i ciałem – ciałem pracującym i dającym rozkosz. Centrum obu dziedzin handlu był Stary Rynek, zamieniony w połowie lat 20. XX-wieku w skwer z kępą drzew, pompą i ławkami, na których chętnie siadali starcy i kobiety z dziećmi. Okoliczna ludność nazywała go Froim Luzer Gurten od nazwiska łódzkiego przywódcy Bundu, słynącego z płomiennych przemów wiecowych. Co rano stawały tutaj polskie kobiety, często w podeszłym wieku, w oczekiwaniu, aż ktoś wynajmie je do dorywczej pracy. W *Kamienicy starego miasta* można przeczytać, że „oczekują tu od świtu do zmroku, by pośpieszyć na zawołanie do prania, szorowania i innych posług domowych. Ubrane są w wyszarzale spódnice i chusty, głowy mają okręcone szmatami. Ustawicznie przestępują z nogi na nogę, w znalezione na śmietniku łapcie obute.

Patrzą we wsze strony i rozmawiają, a uczucia ich są złe, mowa plugawa, między jednym słowem a drugim dwie klątwy są zawarte. Pomarszczone, szerniałe twarze odzwierciedlają zniecierpliwienie i oczekiwanie, a oczy są przesiąknięte goryczą”.

Wieczorem zastępowały je żydowskie kobiety – młodsze, śmielsze, rzucające wyzywające spojrzenia. Były lepiej ubrane niż te, które sprzedawały się w głębi Bałut – w okolicach Limanowskiego i Krótkiej, na tyłach starego cmentarza żydowskiego, wołające do samotnych mężczyzn: „Popieprz sobie za dziesiątkę, chcesz, to i taniej dam”, a później prowadzące ich do chybotliwych i nieszczelnych ustępów. Na Rynku było inaczej. W reporterskiej powieści Pawlaka kobiety „zaczepiają każdego mężczyznę, drwiąco z uśmiezkami, zawadiacko odpowiadają, a oczy ich są tym samym jadem zaprawne, mowa i życie jeszcze podlejsze, są ostatnim stopniem w ludzkiej hierarchii, najnieszczęśliwsze ofiary istniejącego porządku społecznego!...”.

ULICA SUTENERÓW

Gdy stoi się na Starym Rynku i patrzy w stronę Wolborskiej, widać synagogę Altszejtl szul. Dzięki narożnemu usytuowaniu można ją zobaczyć również z mieszczącego się 200 metrów dalej targowiska na rogu Wolborskiej i Wschodniej. W tę stronę patrzają Wandurski i Hiller. Pierwszy jest poetą i komunistą, szkolnym kolegą Juliana Tuwima, przyjacielem Władysława Broniewskiego, przemysłowikiem zakazanej poezji Włodzimierza Majakowskiego. Za kilka lat zbiegnie do Związku Radzieckiego, gdzie w 1934 roku

zostanie zamordowany w wyniku czystki prowadzonej przez OGPU. Hiller przeżyje go o pięć lat – zostanie rozstrzelany przez hitlerowców w akcji likwidującej polską inteligencję Łodzi. Ale teraz stoją jeszcze na rogu biednych uliczek, zafascynowani Bałutami, które kojarzą się im z malarstwem Pabla Picassa i Marca Chagalla. Piszą w jednym z łódzkich dzienników: „Jaskrawa akwarela Starego Rynku wygrywa, gdy patrzyć od Nowomiejskiej w stronę Wolborskiej. Odrapane domki «łyków» i kamienice dawnych «obywateli», o tradycyjnych trzech oknach osmioszybowych, barwne dachy, blaszane i dachówkowe z facjatami, cudaczne podwórka z balkonikami, wycierające przez bramy łukowe o gotyckim wycięciu w stylu Tudorów [!] – i perspektywa wąskiej uliczki z synagogą mauretańską w głębi...”.

Gdy w piątkowy wieczór zaczynał się szabat, następnego dnia na Wolborskiej formował się pochód do bożnicy. Wzrastał zwłaszcza dwa razy do roku: w Rosz ha-Szana (Nowy Rok) i w Jom Kipur (Sądny Dzień). Wtedy mieszkańcy w odświętnych ubraniach ruszali tą spadzistą ulicą, całą jej szerokością, razem z chodnikiem. Obowiązywała ustalona hierarchia: na czele kroczyła starszyzna, dalej dziadkowie i głowy rodzin otoczeni chmurą pejsatych dzieci i dorastającej młodzieży, na końcu szły kobiety z niemowlętami na rękach. W świątyni zamożniejsi Żydzi mieli wykupione miejsca, gdy biedota tłoczyła się w przejściach i korytarzach. Znaczna część tłumu zostawała na dziedzińcu, wymieniając często uwagi niemające wiele wspólnego z szabatową modlitwą.

Niewiele wspólnego z religią miał także nocny charakter tej ulicy. Kto kupił od ulicznych chłopców którąś z gazet, ten

wiedział, że Wolborska to ulica stręczycieli: „Jeszcze przed dwoma laty w każdym niemal domu na tej ulicy mieścił się lupanark, dom publiczny, w którym przebywało po kilka, a niekiedy nawet kilkanaście dziewcząt”. Gdy zaostrzono przepisy, domy publiczne zostały zmienione w domy schadzek. „To, co się dzieje pod tym względem na ulicy Wolborskiej, jest w wysokim stopniu charakterystyczne. Prostyucja stała się tam zajęciem uznanem jako całkiem prawie normalne. I dlatego dość tu jest ludzi, którzy dla doraźnego zysku ustąpią łóżko na chwilę, godzinę czy całą noc. Kobiety znają tam wszystkich. Mogą każdej chwili zapukać z «gościem» do tego czy innego domu, wejść do tego czy innego mieszkania, gdzie znajdą sobie chwilowe lokum.

Ulica Wolborska jest nie tylko ulicą prostytutek. Jest też ulicą sutenerów. Każda niemal prostytutka ma swojego opiekuna. Pod tym względem nic się nie zmieniło. Nowy kodeks karny spowodował tylko, że sutenerzy nie występują oficjalnie. Usunęli się w cień, za kulisy. Siedzą cicho, teroryzując swe ofiary z ukrycia i ostrożnie.

Te nieszczęsne dziewczyny są tak oplątane siecią pajęczą sutenera, obawiają się go tak straszliwie, że raczej popełnią samobójstwo, niż złożą skargę przed władzami. Tam bowiem w tej dzielnicy panuje władny kodeks karny, niepisany przez nikogo – ale znany wszystkim i przez wszystkich, pod groźbą krwawej rozprawy nożowej – szanowany.

Życie tam, w tej dzielnicy, rozpoczyna się o zmroku. Ci ludzie nie lubią światła ani słońca. Dlatego w dzień ruch tam nie jest wielki. W dzień widzi się tylko spokojnych robotników, idących lub powracających z pracy, widzi się straszliwie wychudzone postacie bezrobotnych wałęsających się beznadziejnie rozpaczliwie. A gdy zapada noc,

na ulice wychodzą inne postacie. Na rogach pojawiają się wymalowane twarze prostytutek. Z dala w bramach i wnękach domów błyskają ogniki papierosów ich przyjaciół. Zapelniają się też szynki. Kwitnie szulerka karciana, tu też organizuje się wyprawy złodziejskie do innych dzielnic, tu odbywają się targi i rozrachunki sutenerów z ich ofiarami i rozpoczyna się gonitwa za zarobkiem prostytutek”.

Z ul. Wolborskiej odbiega na południe ul. Wschodnia. Tutaj stoją koszerne jatki, które nawet w czasie mrozu mają otwarte drzwi, by zachęcić do kupna. Rzeźnicy stoją na ulicy w obuwiu filcowym lub o drewnianej podeszwie i zaczepiają przechodniów. Próbują przekrzyknąć innych sprzedających. Ich polszczyzna miesza się z jidysz, tworząc staromiejską mieszankę, którą po kilku dekadach już nikt nie będzie w stanie się posługiwać.

Nikt już nie zna języka ludzi, którzy zamieszkiwali zaginiony kwartał. Nikt nie zna dokładnie domów ani nazwisk ich mieszkańców. Nikt nie zna problemów, zwyczajów, potraw. Życie na ulicy ledwo można wyobrazić sobie przy pomocy zdjęć. Ale jedynym sposobem, by zajrzeć do wnętrza, jest *Mateczka* z 1938 roku. Arcydzieło kinematografii jidysz z amerykańską aktorką Molly Picon było kręcone w Łodzi, a wyreżyserował je łodzianin Józef Green.

Pozostały fotografie, stare gazety, pożółkłe dokumenty i hollywoodzki film. Niewiele jak na miejsce, w którym przez ponad wiek żyło kilkaset tysięcy łodzian. Pozostało jeszcze coś, wyparte ze zbiorowej pamięci. Gdy w sierpniu 1944 roku ze stacji Radegast odjeżdżały do Auschwitz ostatnie transporty, mieszkańcy zaginionego kwartału

zostawili część dobytku. „Brodziłem po mieszkaniach, w pierzu, z domu do domu, z ulicy na ulicę, by wyszbrować do mojego przytuliska całe okno, nie połamane drzwi – i wszędzie dźwięczał tu zamarły krzyk. Stare książki hebrajskie, porozrzucane listy, papierzyska, zapiski, księgi rachunkowe... Kiedyś znalazłem żółtą sześcioramienną gwiazdę wyciętą krzywo z materiału [...]. Schyliłem się, chciałem ją zabrać na świadectwo i okropną pamiątkę – i nie odważyłem się wziąć jej do ręki: zupełnie jakby mię ktoś odtrącił, zawróciłem, przez wyrwę w murze, wyszedłem w rozjarzony blask ulicy” – to słowa Antoniego Gołubiewa, który oglądał porzucone domy wiosną 1945 roku. Co się stało z tymi przedmiotami? Czy zostały zniszczone pod naporem nowego życia, które już ustawiało wśród gruzów lunapark? Czy wciąż gdzieś w szufladach łodzian tkwią żółte sześcioramienne gwiazdy, stare książki i listy? Świadectwa życia, w które wierzymy, oraz pamiątki po tym, czego nie poznaliśmy.

Wybrana bibliografia:

- / Andrzej Braun, *Psie pole*, 1997;
- / Paweł Fuks, *Dziecko wojny*, 1994;
- / Antoni Gołubiew, *Unoszeni historii*, 1971;
- / Władysław Pawlak, *Kamienica wielkiego miasta*, [1938];
- / Jerzy Plichowski, *Czternaście twarzy starówki*, „Odgłosy” 1974 nr 17;
- / Sum, *W ciemnych zaułkach Bałut*, „Ilustrowana Republika” 1933, nr 123;
- / Witold Wandurski, Karol Hiller, *Sztuki plastyczne w Łodzi*, „Głos Polski” 1922, nr 122.



Makieta zaginionego kwartału



Makieta *Zaginionego Kwartalu* jest stałym elementem ekspozycji Muzeum Miasta Łodzi.

Informacje o godzinach otwarcia muzeum na stronie: muzeum-lodz.pl

