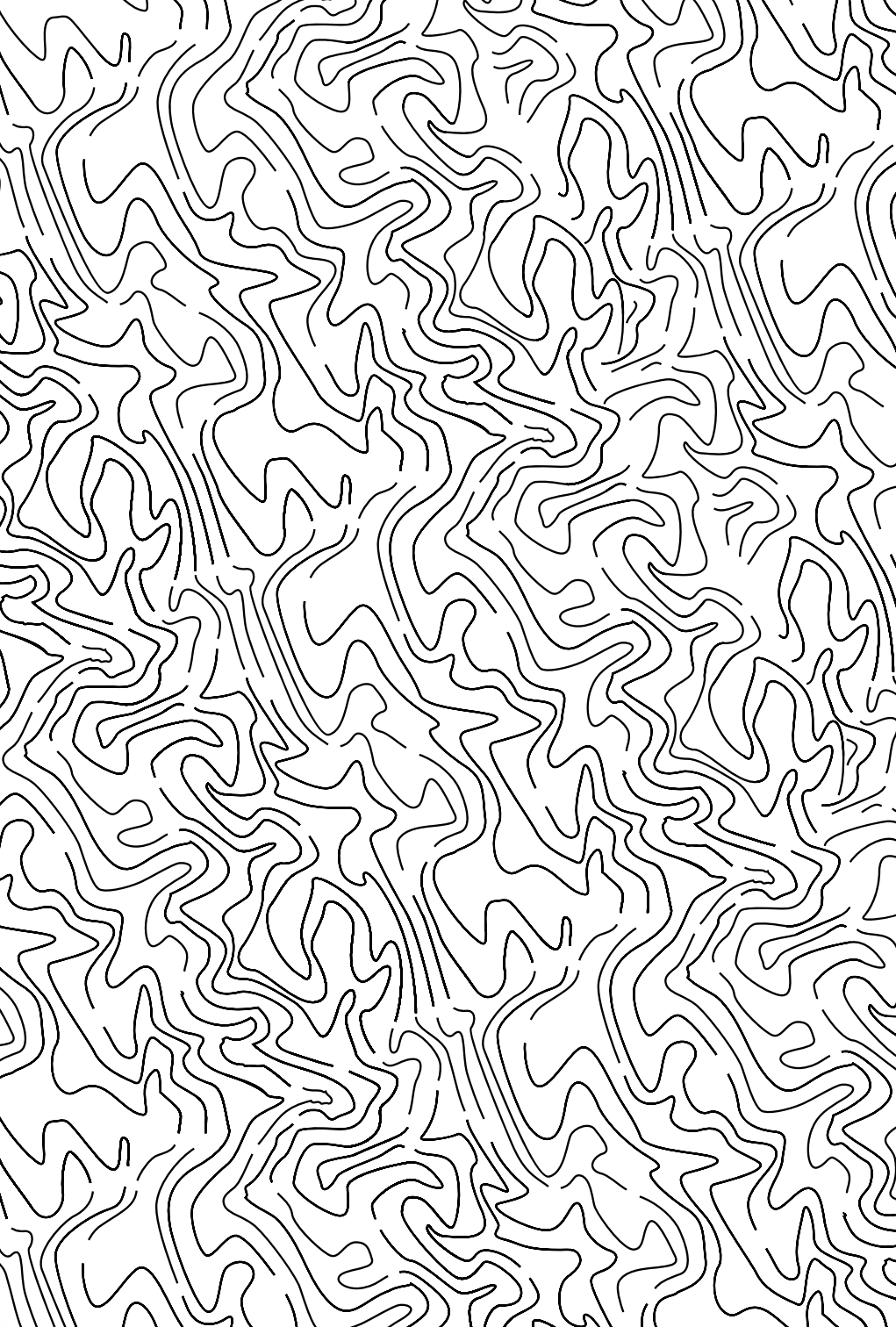


#WARSZAWA2030

ROBIMY STUDIUM!

ZBIÓR
TEKSTÓW





ROBIMY STUDIUM!

—
#WARSZAWA2030

ZBIÓR TEKSTÓW

WARSZAWA
2018

Publikacja powstała jako część konferencji Robimy Studium!
#Warszawa2030 zorganizowanej w dniach 9–10 maja 2018 roku
w związku z rozpoczęciem prac nad nowym Studium Uwarunko-
wań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
m. st. Warszawy.

ISBN: 978-83-950916-1-2

SPIS TREŚCI:

WSTĘP	4
WYZWANIA	6
STUDIUM DLA WARSZAWY. INFORMACJE NA START – Piotr Sawicki	8
WYCZUĆ PRZYSZŁOŚĆ. DANE I INFOGRAFIKI – Bartosz Rozbiewski, współpraca Kuba Snopek	14
12 NAJWAŻNIEJSZYCH WYZWAŃ PRZESTRZENNYCH DLA WARSZAWY – Marlena Happach, Bartosz Rozbiewski, Piotr Sawicki	38
WIZJA I CELE	64
STRATEGIA #WARSZAWA2030	66
WARSZAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI. PROJEKT POTENCJAŁ DO KSZTAŁTOWANIA WARUNKÓW KLIMATYCZNYCH – W TYM WYMIANY I REGENERACJI POWIETRZA W WARSZAWIE. Fragment raportu	90
CZYNNIKI SPRZYJAJĄCE TWORZENIU WYSOKIEJ JAKOŚCI ARCHITEKTURY W WARSZAWIE. Fragment raportu – Maciej Frąckowiak	104
CHAOS I ŁĄD	110
O „CHAOSIE PRZESTRZENNYM” – Joanna Kusiak	112
PRZESTRZEŃ PUBLICZNA JAKO WYZWANIE SPOŁECZNE – Katarzyna Sadowy, Marlena Happach	120
TRANSFORMACJA TERENÓW POSTINDUSTRIALNYCH W WARSZAWIE – Maximilian Mendel	130
NOWE PODEJŚCIE	150
LEPIEJ SPRAWDZIĆ, CZY TEN SYSTEM JEST WYDOLNY – z Marleną Happach rozmawia Dorota Leśniak-Rychlak	152
TRZY KROKI DO DOBREGO ZAPROJEKTOWANIA „USŁUGI WARSZAWA” – Forum Rozwoju Warszawy	162
SAMOWYSTARCZALNI Z AMSTERDAMU – Bartosz Piłat	166
METODY	174
DESIGN THINKING UMARŁO – NIECH ŻYJE DESIGN THINKING! – Iwo Zmyślony	176
WIELKIE PLANY W RĘKACH OBYWATELI – Artur Jerzy Filip	188
MIASTO DOBRZE WYMIESZANE – z Hubertem Klumpnerem rozmawiają Agata Twardoch i Jakub Heciak	200
BIOGRAMY	208

WSTEP

„Robimy studium!” to kompilacja tekstów i materiałów o projektowaniu miasta. Oprócz zagadnień związanych z sytuacją Warszawy odwołujemy się do doświadczeń innych miast, przedstawiamy narzędzia przydatne w projektowaniu miejskiej przyszłości. Celem tego zbioru jest przede wszystkim inspiracja: dla urzędników i urzędniczek, mieszkańców i mieszkanek, badaczy i badaczek, inwestorów i inwestorek – dla wszystkich, którzy pisać będą scenariusze rozwoju naszego miasta.

WYZWANIA

STUDIUM DLA WARSZAWY – INFORMACJE NA START

PIOTR SAWICKI

CO TO JEST STUDIUM

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta stołecznego Warszawy (suikzp) jest dokumentem strategicznym określającym politykę przestrzenną na całym obszarze miasta. Jest w nim narysowane i napisane, jak miasto powinno się rozwijać przez najbliższych 30 lat. Studium zawiera wytyczne dla zabudowy, terenów zieleni, układu komunikacji, ochrony zabytków i kształtowania ładu przestrzennego, które podlegają dalszemu uszczegółowieniu w planach miejscowych. Studium musi być zgodne ze strategią rozwoju miasta, czyli najogólniejszym dokumentem, określającym, jakie miasto ma być. Warszawa kończy właśnie przygotowywać nową strategię pod nazwą „Warszawa 2030”. Dotyczy ona wszelkich wymiarów życia w mieście: od gospodarki, po edukację, zdrowie itd. Natomiast Studium dotyczy przede wszystkim kwestii przestrzennych. Jest ono swego rodzaju uszczegółowieniem strategii rozwoju.

W polskim prawodawstwie Studium nie jest aktem normatywnym, a jedynie zbiorem wytycznych do tego, jak miasto ma się rozwijać. Plan miejscowy (szczegółowy) musi być ze Studium zgodny. Ale pozwolenia na budowę wydaje się nie tylko na podstawie planów miejscowych, ale także (przy braku planu) na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, potocznie zwanych „wuzetkami”. Efekt tego jest taki, że inwestycje powstające na podstawie wuzetek nie muszą być zgodne ze Studium. To zwiększa bałagan w przestrzeni. Mamy jednak nadzieję, że ten stan rzeczy niedługo ulegnie zmianie, gdyż czekają nas duże zmiany w prawie. W miejsce prawa budowlanego i ustawy o planowaniu przestrzennym ma powstać kodeks urbanistyczno-budowlany. W kodeksie Studium powinno być w nim ważniejsze – w tym kierunku zmierzały dotychczasowe prace nad kodeksem. Po zmianie prawa wszystkie inwestycje budowlane bez wyjątku powinny być zgodne ze Studium.

KTO I JAK SPORZĄDZA STUDIUM

Formalnie rzecz biorąc, Studium przygotowuje prezydent Warszawy. Robi to przy pomocy urzędu miasta, a w szczególności Biura Architektury i Planowania Przestrzennego. Inne biura – m.in. polityki mobilności, ochrony środowiska, konserwatora zabytków – również biorą udział w tym procesie. Ustawowo prezydent przedstawia projekt Studium wielu tzw. jednostkom uzgadniającym i opiniującym. Te pierwsze muszą się zgodzić na zaproponowane zapisy, gdyż bez tego Studium po prostu nie może powstać. Są to ważniejsze organy administracji, takie jak wojewoda, który upewnia się, że Studium nie będzie w sprzeczności z nadrzędnymi zadaniami wojewódzkimi (np. budową tranzytowych dróg, sieci energetycznych, programem ochrony powietrza). Warszawa nie jest wyspą, funkcjonuje w różnych systemach regionalnych i krajowych. Studium musi to uwzględniać.

Z kolei jednostki opiniujące to takie, z których opinią urząd miasta może się zgodzić, ale nie musi, jeśli ma dobre uzasadnienie poparte badaniami i analizami. Jedną z najważniejszych jest tzw. Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna (MKUA), składająca się z fachowców z różnych dziedzin, zajmujących się planowaniem przestrzennym. Istnieje też trzecia lista podmiotów doradczych, tym razem dobrowolna, a nie wynikająca bezpośrednio z ustawy. Są to np. działający w Warszawie operatorzy sieci, zarządy i spółki miejskie czy władze dzielnic. Natomiast na sam koniec Studium uchwała Rada m.st. Warszawy, a więc to ona podejmuje ostateczną decyzję o polityce przestrzennej.

PARTYCYPACJA

Ustawa przewiduje dwa obowiązkowe momenty konsultacji z mieszkańcami. Pierwszy to sam początek tworzenia Studium, gdy każda osoba może złożyć dowolny wniosek na temat dowolnego obszaru czy nawet dotyczący całego miasta. Drugi moment zaś to tzw. wyłożenie projektu do publicznego wglądu połączone z dyskusją nad zawartymi w nim propozycjami.

Urząd miasta w Warszawie prowadzi jednak rozszerzone konsultacje dokumentów planistycznych, tak aby proces ich przygotowania był maksymalnie przejrzysty i demokratyczny (por. publikacja *Plan na plan. Partycypacja w planowaniu miejscowym*, Warszawa 2016). Przewidziana jest szeroka akcja informacyjna o tym, czym Studium jest i w jaki sposób

przekłada się na życie mieszkańców. Następnie – na podstawie badań i analiz – sformułowanych zostanie kilka alternatywnych koncepcji rozwoju miasta – potencjalnych scenariuszy dla Warszawy. Na tym etapie mieszkańcy będą mogli ocenić poszczególne warianty i zaproponować własne rozwiązania, a my wyciągniemy z ich ocen wnioski, którymi znów się podzielimy. Dopiero wtedy projekt zostanie wyłożony jako całość. Chcemy upubliczniać prace na kolejnych etapach, tak aby mieszkańcy i mieszkanki rzeczywiście mogli/ły uczestniczyć w przygotowywaniu Studium.

HORYZONT CZASOWY

Harmonogram prac nad Studium przewiduje 2,5 roku. Przy czym jest to harmonogram ambitny, który nie bierze pod uwagę na przykład możliwości wspomnianej całkowitej zmiany przepisów.

Studium ustawowo jest tworzone na maksimum 30 lat. Nowe Studium ma obowiązywać do 2045 roku, ale na podstawie dzisiejszej wiedzy praktycznie nie da się przewidzieć, jak miasto będzie wówczas wyglądało. Studium trzeba więc weryfikować. Istniejące Studium Warszawy z 2006 roku trzeba już całościowo zmienić z kilku powodów.

Po pierwsze, było ono oparte na zbyt optymistycznych prognozach demograficznych: przewidywało docelowo 3 mln mieszkańców, a w rzeczywistości jest nas dziś około 1,8 mln. Od 2006 roku według danych GUS liczba mieszkańców Warszawy wzrosła o zaledwie 50 tys. (sic!).

Po drugie, w 2015 roku wprowadzono obowiązek wytyczenia tzw. obszaru zwartego. Jest to taka część miasta, w obrębie której można budować nowe osiedla i zespoły zabudowy bez szkody dla gospodarki przestrzennej. Ponieważ tereny w obrębie obszaru zwartego mają dobry dostęp do transportu publicznego, infrastruktury (wodociągów, kanalizacji, ciepła sieciowego itd.) oraz układu dróg, nakłady miasta na przygotowanie ich pod inwestycje będą o wiele mniejsze niż w przypadku terenów pustych na obrzeżach. Tym bardziej że w bardzo dobrych lokalizacjach w Warszawie jest jeszcze wiele dziur – dawnych terenów poprzemysłowych, pokolejowych, nieużytków. W obszarze zwartym w Warszawie są na przykład: Żerań FSO, Port Praski, dawne Zakłady Tłuszczowe na Targówku, Czyste na Woli, Odolany.

Po trzecie, w 2006 roku nie była w dużej mierze brana pod uwagę koncepcja miasta odpornego i zrównoważonego (*resilient city*). Nie

planowano pod kątem możliwych klęsk żywiołowych czy kryzysów gospodarczych. Aby zapobiec tym pierwszym, niezbędna jest tzw. zielona infrastruktura, natomiast w minimalizowaniu skutków tych drugich pomaga planowanie stref o funkcji mieszanej – tzw. *mixed-use*. Tymczasem obecne Studium jest nadmiernie monofunkcyjne i mało elastyczne. Na przykład pogłębia problemy dzielnicy biurowej na Służewcu. Powstawała ona wprawdzie na „wuzetkach” jeszcze przed Studium, ale monofunkcyjne zapisy Studium w bardzo niewielkim stopniu pozwalają na budowanie tam mieszkań. Cała ogromna część Mokotowa korkuje się w godzinach szczytu, a dzielnica biznesowa zamiera po godzinie 18:00.

Po czwarte, obecne Studium wyznaczyło wiele obszarów przemysłowych blisko centrum miasta (jak na przykład wspomniane już Zakłady Tłuszczowe na Targówku czy Żerań FSO). Powstały w ten sposób kłopotliwe tereny zarezerwowane dla przemysłu, którego już tam nie ma. A w miejscach, gdzie pozostał, dzięki zmianie technologii wymaga o wiele mniej miejsca. Na przykład ArcelorMittal, dawna Huta Warszawa, zamiast pierwotnych ponad 200 ha zajmuje dziś pod produkcję kilkakrotnie mniejszą powierzchnię.

Podobnie rzecz się ma z układem drogowym. Na przykład w obecnym Studium na Pradze figuruje tzw. Trasa Tysiąclecia, która na niektórych odcinkach prawdopodobnie nigdy nie powstanie albo będzie jedynie ulicą lokalną, mimo to musi być uwzględniana w każdym planie miejscowym. Część planów jest z tego powodu w zawieszeniu – czekają na zmianę Studium, które nie odpowiada dzisiejszym realiom i potrzebom.

JAK CZYTAĆ STUDIUM

Rysunek Studium, poza zielonymi i niebieskimi plamami oznaczającymi zielen i wodę, pokazuje tereny zabudowane o różnych funkcjach i intensywnościach (współczynnik gęstości, wysokości itp.). Oznaczone są też na nim najważniejsze przestrzenie publiczne. W przeciwieństwie do starego Studium chcemy, aby to nowe zawierało nie jeden, ale dwa rysunki zbiorcze. Pierwszy bardzo czytelny i bardzo ogólny, ilustrujący w przystępny sposób ideę rozwoju Warszawy w oparciu o centra lokalne. Warszawa jest niezwykle różnorodna i policentryczna: ma wyraźne centrum, dzielnice centralne oraz pasma kolejowe, na których rozwijają się dalej położone dzielnice. Ma też dość czytelny układ terenów otwartych

i zielonych, wspomagających jednocześnie klimat miejski, wymianę i regenerację powietrza. W sytuacji dokuczającego nam smogu musimy go jednoznacznie chronić oraz kształtować tak, aby faktycznie skutecznie pełnił swoją funkcję. Dlatego wytyczenie podstawowej struktury urbanistycznej jest kluczowe. Drugi rysunek zaś, bardziej szczegółowy, zawierający wszystko, czego wymagają ustawy, będzie podstawą do pracy urbanistów, architektów i innych specjalistów.

Podobnie rzecz ma się z tekstem Studium: chcemy, aby on również składał się z dwóch części, z których pierwsza to krótki zrozumiały opis scenariusza rozwoju, który zostanie uznany za najlepszy. Niestety w Studium zgodnie z przepisami prawa nie ma miejsca na wielość scenariuszy, trzeba wybrać jeden, mimo że dla niektórych terenów dobrze byłoby móc zapisać pewną opcjonalność. Na przykład Siekierki – dziś jest to teren, mimo położenia w pobliżu centrum, de facto niezagospodarowany, bardzo słabo dostępny za pośrednictwem komunikacji publicznej, niewyposażony w infrastrukturę. Wymaga on szczególnego potraktowania, ale bardzo trudno jest go dzisiaj racjonalnie zagospodarować bez bardzo dużych nakładów finansowych. Dlatego chcielibyśmy znaleźć sposób na „rezerwowanie” terenów w Studium do czasu spełnienia określonych warunków.

Studium na co najmniej najbliższe kilkanaście lat zdefiniuje kierunek rozwoju przestrzennego Warszawy. Przesądzi, gdzie można budować, które tereny bezwzględnie trzeba ochronić przed zabudową, ile docelowo zbudować linii metra i gdzie, jakie powstaną nowe ulice, jakie są priorytety.

Dlatego jest tak ważne, żebyśmy my wszyscy – mieszkańcy Warszawy i okolicznych miejscowości – wzięli czynny udział w naszkicowaniu naszej przyszłości i mogli współdecydować o tym, jaka będzie Warszawa naszych marzeń.

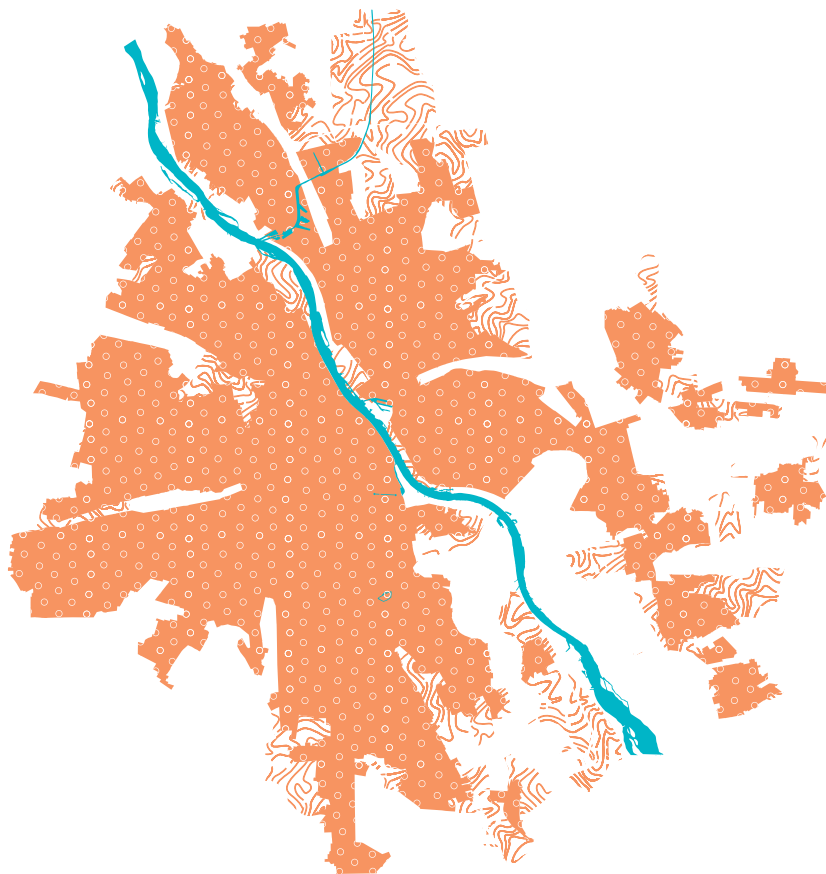
WYCZUĆ PRZYSZŁOŚĆ. DANE I INFOGRAFIKI

BARTOSZ ROZBIEWSKI,
WSPÓŁPRACA: KUBA SNOPEK

Jak zdefiniować „miejskość”?
Jakie funkcje pełni w metropolii
zielen? Czym oddycha Warsza-
wa? Jakie osiedla mieszkaniowe
budować? Jak planować w wa-
runkach demograficznej niesta-
bilności? Na te pytania trzeba
znać odpowiedź przystępując
do pracy nad nowym Studium
dla Warszawy.

MIASTO I PRZEDMIEŚCIE

Priorytetowe miejsca
lokowania nowych
inwestycji



-  obszar zwartej zabudowy
-  obowiązujące plany miejscowe
poza obszarem zwartej zabudowy

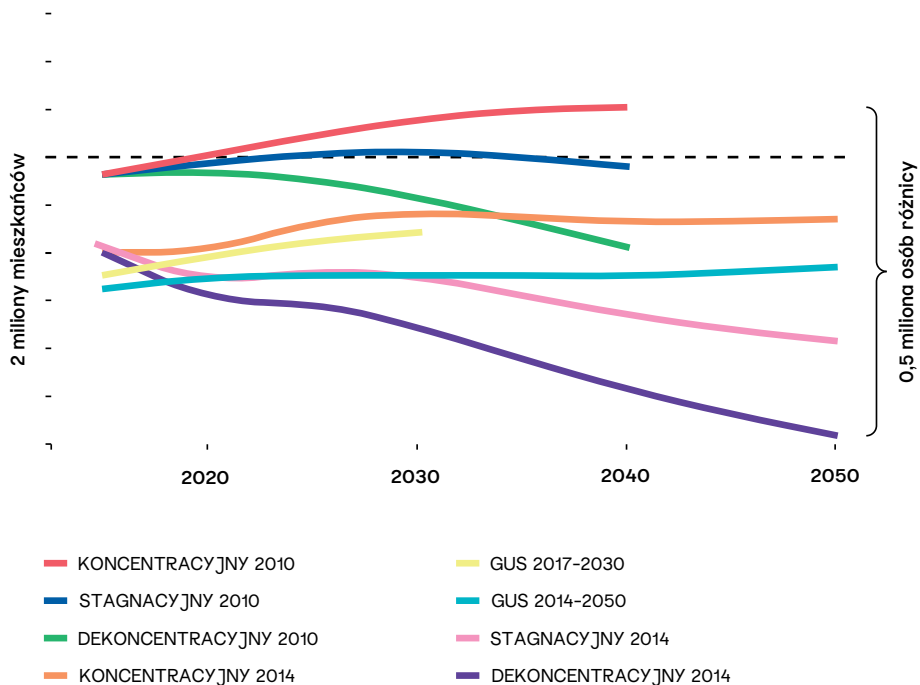
Obszar zwartej zabudowy Warszawy to ta część miasta, którą przygotowujemy do pełnienia funkcji miejskich. Są tam w pełni wyposażone podstawowe usługi społeczne, infrastruktura techniczna i komunikacyjna. Właśnie w obszarze zwartej zabudowy powinniśmy w pierwszej kolejności lokalizować nową zabudowę, tam powinniśmy szukać możliwości rozwojowych. Jeśli potrzeby rozwojowe Warszawy są zbyt duże, aby mogły zostać zaspokojone w obszarze zwartej zabudowy, można planować inwestycje poza nim, oczywiście przy zachowaniu standardów udziału zieleni i innych funkcji.

Obszar zwartej zabudowy wyznaczono w oparciu o 14 kryteriów. Wśród wskaźników ilościowych są te dotyczące intensywności i gęstości zabudowy, gęstości sieci ulicznej oraz udziału powierzchni nieprzepuszczalnych, czyli stopnia przekształcenia przez człowieka. Natomiast w części jakościowej jest dostęp do transportu zbiorowego (przede wszystkim szynowego, który zapewnia najwyższą sprawność), usług społecznych (szkoły, przedszkola, kultury, sportu, zieleni i zdrowia) oraz infrastruktury technicznej (ciepło sieciowe miejskie, kanalizacja i wodociągi).

Co ważne, odziedziczyliśmy dużą liczbę obszarów, które są objęte planami miejscowymi pozwalającymi na zabudowę, choć nie spełniają tych kryteriów. Tereny te nie są obszarami zwartej zabudowy, ale musimy uwzględnić je w naszych planach. Ten wymóg ustawowy nie jest logiczny z punktu widzenia poprawnego rozwoju miasta – te jeszcze długo będą nieprzystosowane do zabudowy w takim standardzie, jakiego byśmy oczekiwali. Uzyskanie przez nie tego samego standardu, który mają obszary zwartej zabudowy, będzie wymagało ogromnych środków. Budowanie poza obszarem zwartej zabudowy działa szkodliwie na istniejące już miasto. Środki zaplanowane np. na budowę linii metra albo na śródmiejską szkołę trzeba delegować na przedmieścia. Rozrzućne decyzje planistyczne doprowadziły do ekspansji na nowe obszary, które miały zostać zabudowane dopiero za 30 lat, kiedy miasto dojdzie tam ze swoją naturalną granicą.

ILU MIESZKAŃCÓW BĘDZIE MIAŁA WARSZAWA?

Różne szacunki
rozwoju
demograficznego



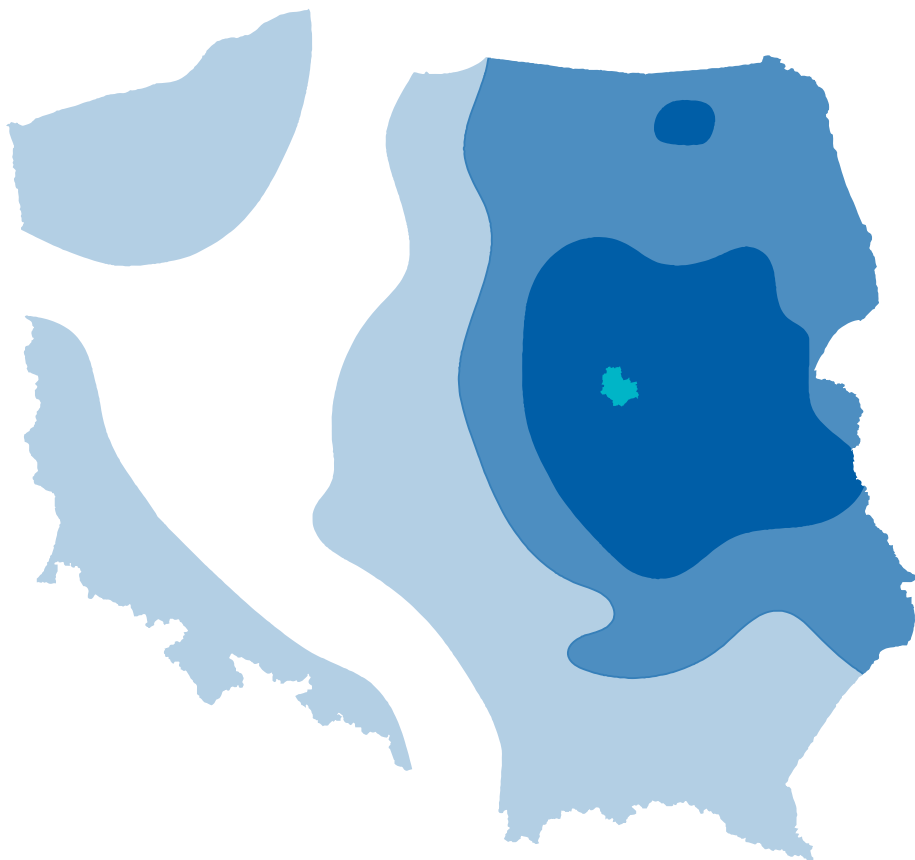
Jako planiści jesteśmy zmuszeni do określenia pewnej docelowej liczby mieszkańców Warszawy i przeliczenia tej liczby na konkretne powierzchnie. Innymi słowy, prognozy demograficzne przekładają się niemal bezpośrednio na kształt przyszłego miasta. Tymczasem te, którymi dysponujemy, są bardzo zróżnicowane.

Uwarunkowania do prognozowania demografii zmieniły się znacznie chociażby w ciągu ostatnich dwóch lat. Po pierwsze, mamy napływ pracowników ze Wschodu. Po drugie, oczekujemy na efekt programu 500+, który na razie nie nadszedł. Pierwszy pełny rok funkcjonowania tego programu sprawił, że w całej Polsce urodziło się raptem o 20 tysięcy dzieci więcej niż w roku poprzednim. Choć póki co „efektu 500+” nie ma, wielu ekspertów podkreśla, że w pewnym momencie się objawi.

Planując, opieramy kształt miasta na liczbach obarczonych olbrzymią niepewnością. Zbyt sztywne trzymanie się prognoz demograficznych może skutkować rozwojem opartym na nierealnych podstawach, nieuwzględniających wielu niuansów, które koniecznie powinny zostać ujęte w planowaniu.

SKĄD SIĘ BIORĄ WARSZAWIACY?

Wysychająca
zlewnia migracyjna
Warszawy



Liczba przeprowadzek do Warszawy
na 10 tys. mieszkańców

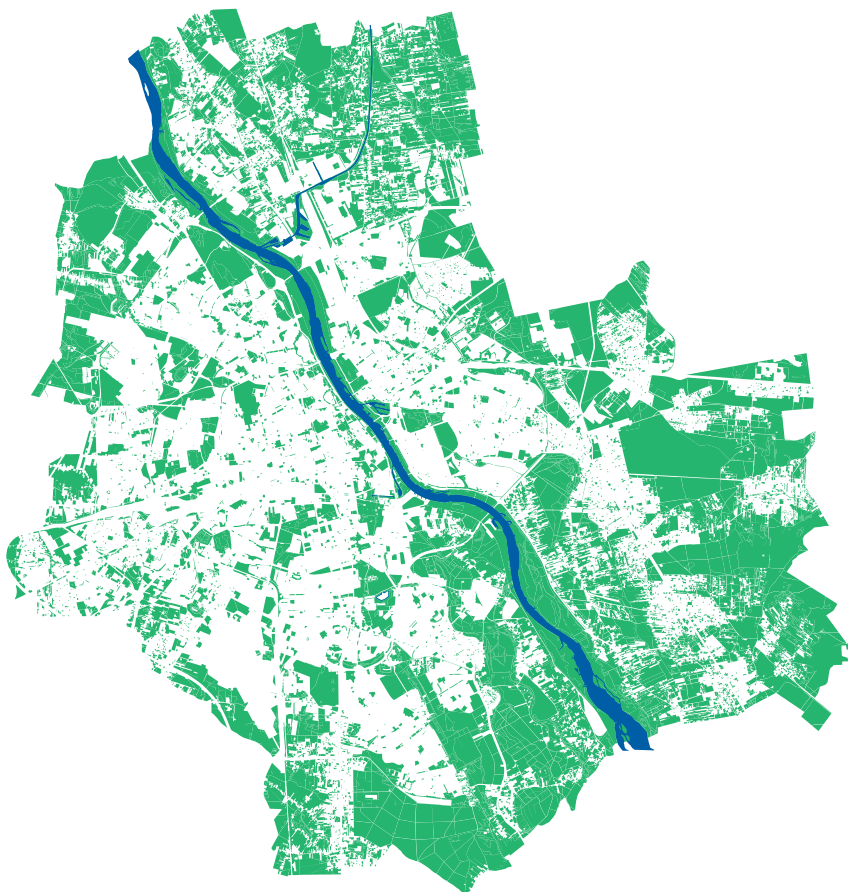
5 10 25

Zlewnia migracyjna to obszar, z którego nowi mieszkańcy przenoszą się do Warszawy. Dziś to głównie tereny północnej i wschodniej Polski. Demografowie uważają, że obserwowany dotychczas znaczny napływ ludności do Warszawy z tych terenów wkrótce się skończy – zlewnia wyschnie.

Na terenach tych pozostaną ludzie w wieku niemobilnym, niezdolni i niechący się przenosić, będący już na innym etapie życia. Ten region opustoszeje z osób skłonnych do przenosin na tak duże odległości w celu znalezienia pracy i założenia rodziny. Do zjawiska wysychania zlewni migracyjnej Warszawy dołożymy jeszcze niską dzietność, która powoduje, że nie ma prostej zastępowalności pokoleń. Demografowie tymi dwoma elementami tłumaczą bardzo powściągliwą prognozę demograficzną dla miasta.

TERENY O FUNKCJI KLIMATYCZNEJ

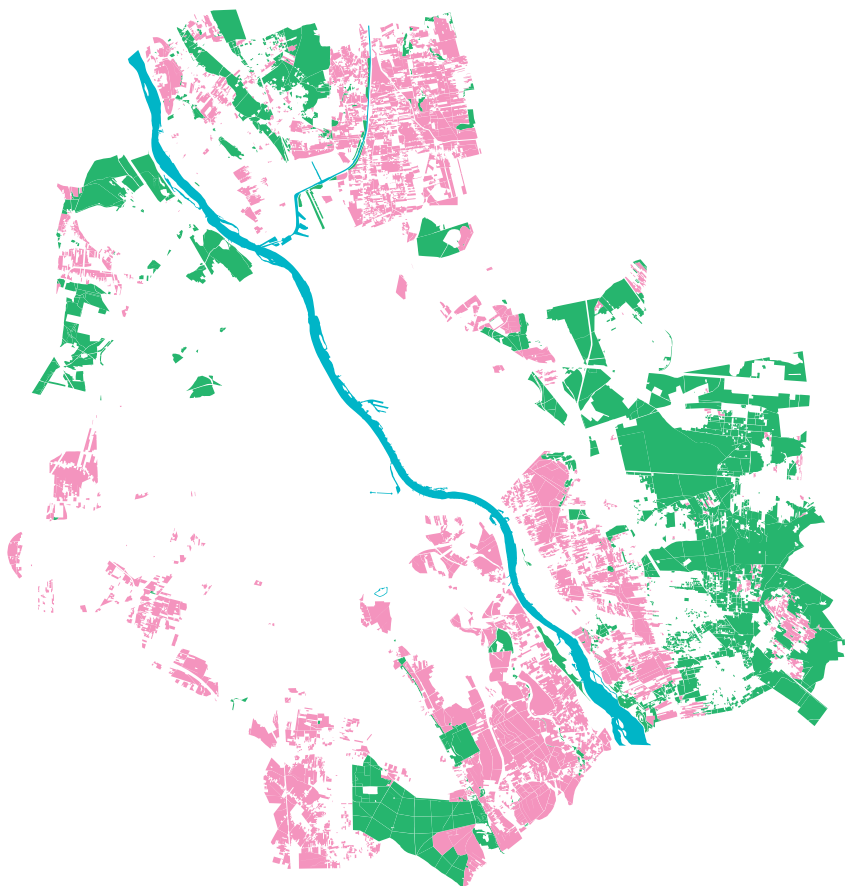
Strategiczne
znaczenie terenów
otwartych



Mówiąc o zieleni, często używamy pojęcia zielonej infrastruktury. Pojawiło się ono jako alternatywa dla powierzchownego postrzegania zieleni jako zaledwie terenów wypoczynku i rekreacji. Zieleń może tymczasem pełnić funkcje infrastrukturalne. Szara infrastruktura to kanały, betonowe odprowadzenia wody itd. Te same zadania możemy wykonywać w sposób bardziej miły dla człowieka, poprzez wyznaczanie terenów zieleni połączonych z wodą, jako zielono-błękitnej infrastruktury. Zielona infrastruktura ma szereg bardzo praktycznych zastosowań. To ochrona przeciwpowodziowa, lepsza jakość powietrza, ochrona zasobów wodnych, sprzyjanie klimatowi w mieście. To także bioróżnorodność i ochrona przed hałasem. Zielona infrastruktura magazynuje też wodę. Miasto jest obszarem o dużym stopniu uszczelnienia gruntu, woda nie ma gdzie wsiąkać. Dlatego tak ważne jest, aby zapewnić jej retencję lub odprowadzenie. Zatrzymywanie wody na miejscu przez zieleni pozwala uniknąć bardzo kosztownych rozwiązań technicznych.

WŚRÓD PÓL I LASÓW

Tereny leśne, rolne
i porolne w granicach
Warszawy



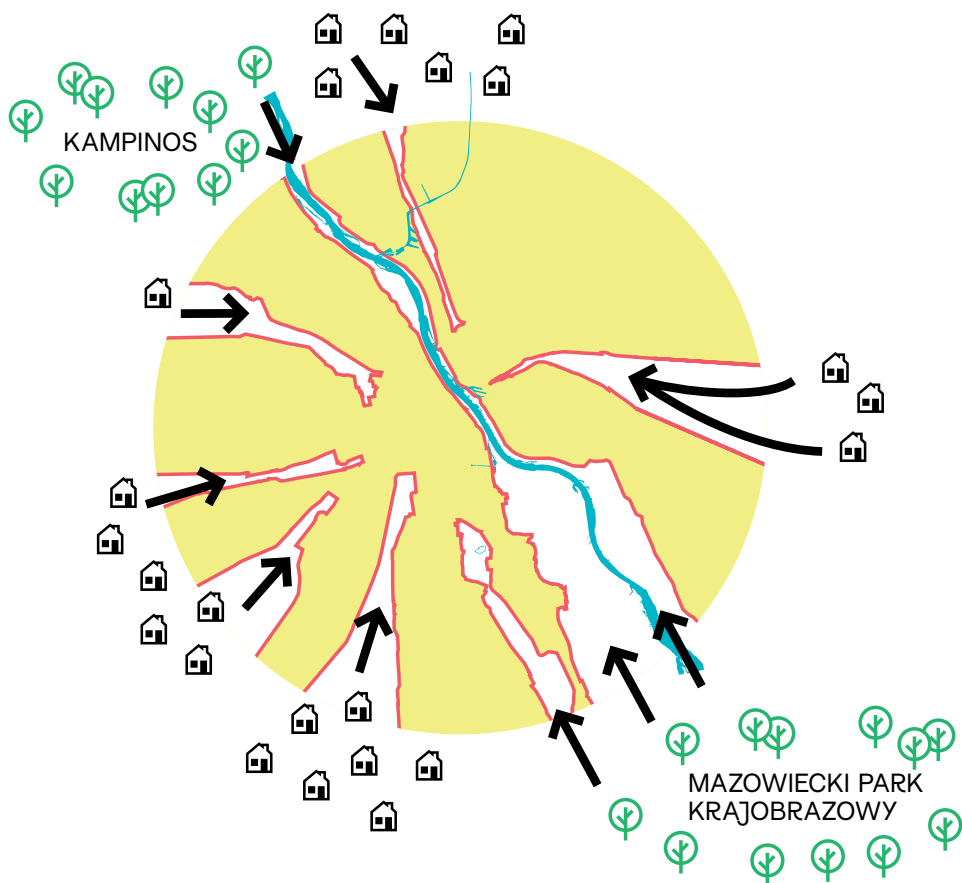
■ tereny rolne i polne

■ lasy

Terenów porolnych i rolnych jest w Warszawie prawie tyle, co lasów. Część wciąż jest użytkowana, np. na Bemowie, gdzie są świetne gleby. Część nie jest użytkowana, jak na Białołęce wschodniej i w Wawrze, gdzie gleby są fatalne. Rolnictwo utrzymuje się również w Wilanowie. Ale czy możemy nazwać tę przestrzeń rolniczą zielenią? Użytki rolne dzielimy na orne, łąki i pastwiska. Te dwa ostatnie noszą znamiona naturalności: są przyjemne dla oka, miło tam przebywać, często są siedliskami rzadkich gatunków roślin i zwierząt. Z ornymi bywa różnie: używane tereny rolne co prawda nie nadają się na spacer, chyba że są odłogowane i są w nich zadrzewienia śródpolne. Jako tereny otwarte kształtują jednak klimat miasta, regulują retencję wody i dają „oddech” w zurbanizowanej tkance miejskiej.

POWIETRZE, KTÓRYM ODDYCHA WARSZAWA

Warszawskie korytarze
wymiany powietrza

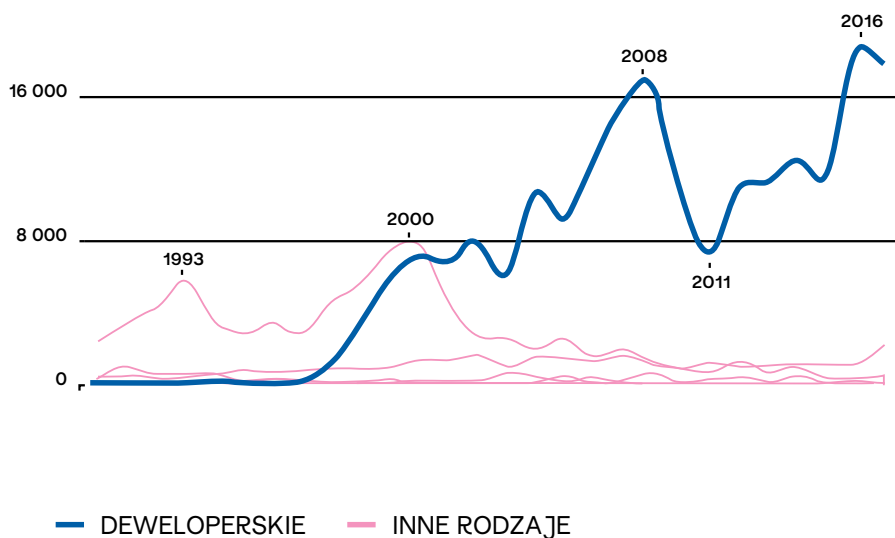


Korytarz wymiany powietrza nazywamy również potocznie klinem napowietrzającym. Jest to niezabudowany lub ekstensywnie zagospodarowany korytarz o dużym udziale zieleni. Gdy wiatr wieje z odpowiedniego kierunku, powietrze z zewnątrz miasta ma szansę przemieścić się do centrum. W czasie tzw. ciszy atmosferycznej układ przewietrzania praktycznie nie spełnia swojej funkcji. Wówczas szansą na usunięcie zanieczyszczeń są ruchy pionowe powietrza, również stymulowane przez obecność zieleni. Powierzchnie naturalne są chłodniejsze niż sąsiadujące z nimi, silnie nagrzewające się obszary zabudowane. Ta różnica temperatur wymusza naturalną cyrkulację powietrza.

W zależności od położenia warszawskie kliny „wdychają” powietrze o bardzo różnej jakości. Wisła to jedyny klin działający w skali ponadmiejskiej. W odróżnieniu od pozostałych klinów dociera do samego centrum miasta. Skala przewietrzania w dolinie Wisły jest tak duża, że nawet mimo obecności wzdłuż niej domów zanieczyszczenia są szybko usuwane i rozwiewane. U wylotu dwóch korytarzy napowietrzających znajdują się także dwa duże kompleksy leśne. Najbardziej wartościowy z lewo-brzeżnych klinów nawiewa świeże powietrze z północy, z Kampinosu. Na prawym brzegu mamy z kolei duży kompleks leśny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Sytuacja trzech klinów z południowo-zachodniej strony miasta jest bardziej skomplikowana: zaciągają one zanieczyszczone powietrze z podwarszawskich gmin, w których wiele domów opala się szkodliwym paliwem. Przy dominujących wiatrach zachodnich ma to niebagatelne znaczenie.

MIESZKANIE – LOKUM CZY LOKATA?

Udział różnych form
budownictwa mieszka-
niowego w Warszawie



Po transformacji ustrojowej państwo polskie uznało, że najlepszym regulatorem rynku mieszkaniowego jest niewidzialna ręka rynku. Większość programów mieszkaniowych była zaprogramowana jako dopłaty do mieszkań budowanych na rynku. Zainwestowane pieniądze nie stworzyły dodatkowej puli mieszkań na wynajem, która w rozwiniętych gospodarkach jest naturalnym zasobem łagodzącym nierówności ekonomiczne w społeczeństwie. We Francji istnieje wręcz obowiązek 25% udziału gminy w zasobie mieszkaniowym. W Berlinie udział zasobu miejskiego stanowi 17%, w Wiedniu – 24%. To jest bardzo mocno zakorzenione w rozwiniętych gospodarkach zachodnich. Warszawski zasób miejskich mieszkań to niecałe 9%.

Tymczasem, z punktu widzenia planowania przestrzennego, system deweloperski generuje spore nieefektywności. Sami deweloperzy przyznają, że kończą kolejne lata z kilkunastoma tysiącami niesprzedanych mieszkań – ta pula pustostanów rokrocznie jest stała. Dla nas, planistów, ten wielki margines jest bardzo istotny. To nieużywane mieszkania, które tak czy inaczej musimy obsługiwać. To każe zadać pytanie: w jakiej części napór inwestycyjny na warszawskie grunty wynika z faktycznego zapotrzebowania, a w jakiej z wysokiej zyskowności deweloperki?

KOSZTY UKRYTE

Różnica ceny mieszkania
na obszarze zwartej
zabudowy i poza nim

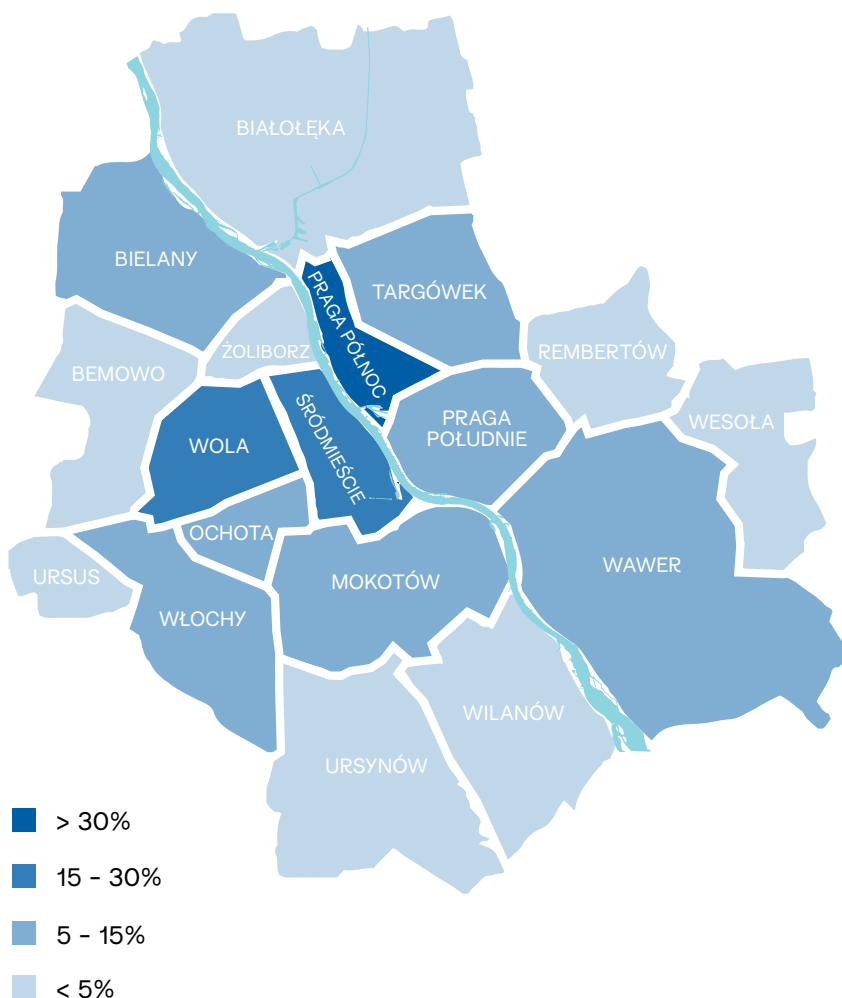


Różnica pomiędzy średnimi cenami mieszkań w całej Warszawie i na Białołęce jest od lat stabilna. Różnica pomiędzy tymi dwoma wykresami to m.in. koszty infrastruktury miejskiej, której na Białołęce nie ma. Nie wpływa więc ona na cenę gruntu i nie przekłada się na cenę mieszkania. Później mieszkańcom tej infrastruktury bardzo brakuje: domagają się jej od miasta albo sami płacą za brakujące usługi. Te deficyty wymuszają też zwariowaną mobilność. Instytucje służące zaspokojeniu najprostszych potrzeb bytowych, które w dobrze zaplanowanym mieście są w zasięgu pieszym – sklep spożywczy, szkoła podstawowa, przedszkole, żłobek, biblioteka – wymagają dojazdu samochodem.

Doskonałą ilustracją jest, trywialny na pierwszy rzut oka, konflikt pomiędzy rowerzystami i rodzinami z dziećmi na wale przeciwpowodziowym na Białołęce. Wał ten jest właściwie największą przestrzenią publiczną dzielnicy. Białołęka, będąca przestrzenią porolną, nie ma zbyt wielu terenów wypoczynkowych. W dowolny majowy weekend na wale spotkać więc można tłumy ludzi spacerujących z dziećmi i z psami. Z braku innych przestrzeni są zmuszeni chodzić po wąskim chodniku na koronie wału. Te tłumy przeszkadzają rowerzystom – wzdłuż wału odbywa się ruch rowerowy o ponadlokalnej skali. Te wymuszone spotkania na wale są nie tylko irytujące dla obydwu grup – są również niebezpieczne.

MIEJSKIE MIESZKANIA W CENTRUM

Udział miejskiego
zasobu komunalnego
w centrum i na
obrzeżach Warszawy



W Warszawie jest obecnie ponad 84 tys. miejskich mieszkańców, z czego 81,5 tysiąca to mieszkania komunalne (w tym mieszkania socjalne), a 2,6 tysiąca to mieszkania wybudowane przez miejskie spółki Towarzystwa Budownictwa Społecznego (TBS). Obecnie wyzwaniem jest remont istniejącego zasobu oraz dostarczenie mieszkań dla osób o średnich dochodach.

Zgodnie z Polityką mieszkaniową Mieszkania2030 (z grudnia 2017 roku) w Warszawie w 2030 roku będzie 100 tys. mieszkań w dyspozycji m.st. Warszawy. Aby lepiej odpowiedzieć na potrzeby różnych grup społecznych, mieszkania będą budowane w czterech segmentach ABCD.

Segment A – mieszkania dotowane dla najuboższych w tym mieszkania socjalne, wspomagane, treningowe (m.in. dla osób wychodzących z bezdomności, wychowanków pieczy zastępczej);

Segment B – mieszkania komunalne z czynszem dotowanym dla osób o niskich dochodach;

Segment C – mieszkania w zasobie TBS, częściowo dotowane, dla osób o dochodach wyższych od maksymalnej kwoty kwalifikującej do segmentu B, jednak nie tak wysokich, by kupić własne mieszkanie na rynku;

Segment D – nowy segment mieszkań o bardzo dobrym standardzie, przeznaczony dla osób o średnich dochodach. Jest to segment rozwojowy, mający przyciągać i zatrzymywać w mieście talenty, wspierać młode rodziny. Budowany przez miejskie spółki celowe i samofinansujący się (miasto wnosi grunt, a czynsz pokrywa koszty budowy i zarządzania).

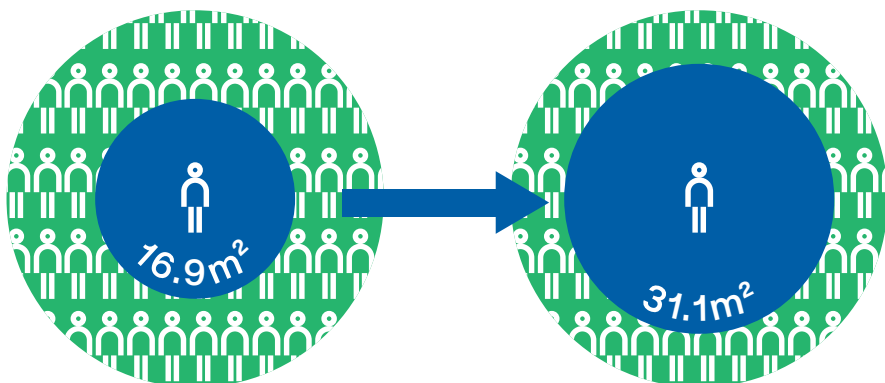
Dodatkowo polityka Mieszkania2030 zakłada wprowadzenie Warszawskiego Standardu Mieszkaniowego. Standard powstaje w oparciu o zrównoważone, wieloaspektowe podejście do kwestii zamieszkiwania z uwzględnieniem spraw społecznych, kwestii planowania przestrzennego oraz oszczędnego i racjonalnego gospodarowania zasobami (energią, wodą, gruntem, materiałami i odpadami). WSM będzie wytycznymi dla dobrego mieszkalnictwa, z których korzystać mogą również prywatni inwestorzy. Polityka mieszkaniowa Warszawy nie ogranicza się jednak wyłącznie do miejskich mieszkań, ale mówi też o kwestii zamieszkiwania, w tym o konieczności tworzenia silnych wspierających się społeczności na poziomie lokalnym oraz o racjonalnym gospodarowaniu przestrzenią zgodnie z wytycznymi do nowego Studium.

WIĘKSZE MIESZKANIA, MNIEJSZE PODWÓRKA

Zmiany w strukturze
budynków mieszkalnych
i osiedli

1990

2016



589 982
mieszkań

932 574
mieszkań

W ciągu ostatnich 30 lat powierzchnia mieszkania przypadająca na mieszkańca prawie się podwoiła. Te zmiany wewnątrz budynków spowodowały również zmiany struktury fizycznej przestrzeni osiedli, na których są usytuowane. Wzrasta stopień zagęszczenia osiedli, wolnej przestrzeni pomiędzy budynkami zostaje mniej.

CO JEST USŁUGĄ LOKALNĄ?

Umiejscowienie
warszawskich liceów



Licea to doskonały temat do dyskusji o tym, co jest usługą lokalną, a co ogólnomiejską. Według klasycznych prawideł urbanistyki liceum nie musi być na wyposażeniu każdego osiedla. Licea, w dużo większym stopniu niż podstawówki, przedszkola i gimnazja, podlegają wyborom jakościowym. Dość powiedzieć, że aż 40% uczniów dojeżdża do warszawskich liceów spoza Warszawy.

Dokładniejsza analiza powoduje jednak powstawanie wątpliwości. Dziś na terenach objętych nowymi planami miejscowymi (czyli poza obszarem zwartej zabudowy) liceów nie ma. Część mieszkańców jest gotowa dowozić dzieci do liceów plasujących się najwyżej w rankingach. Są też jednak tacy, którzy poszukują bliskiego liceum, do którego można dojechać autobusem. Dla tej części mieszkańców, która zainteresowana jest bliskością liceum, powinien istnieć standard wygodnej lokalności. Każdy tysiąc mieszkańców mniej w samochodach to ogromny plus dla miasta.

12 NAJWAŻNIEJSZYCH WYZWAŃ PRZESTRZENNYCH DLA WARSZAWY

MARLENA HAPPACH,
BARTOSZ ROZBIEWSKI,
PIOTR SAWICKI

Fotografie satelitarne to szczególny sposób opisu miasta. Z jednej strony, są podobne do map: obejmują stosunkowo duże terytorium, pozwalają spojrzeć na nie w sposób bardziej abstrakcyjny, niedostępny w rzeczywistości. Z drugiej strony, mają moc fotografii: ukazują tysiące losowych szczegółów, sytuacji z życia codziennego. Prezentowane zdjęcia są precyzyjnym zapisem stanu współczesnego miasta, ze wszystkimi jego wadami i zaletami. Są także ilustracją stojących przed nim wyzwań: zahamowania rozlewania się miasta, odbudowy ciągłości tkanki miejskiej, ochrony walorów modernistycznych osiedli.





1. ZAHAMOWANIE ROZLEWANIA SIĘ MIASTA

Rozrzutne decyzje planistyczne z przełomu XX i XXI w. spowodowały pojawienie się zabudowy na terenach nieprzystosowanych do urbanizacji. Takie obszary często nie mają jeszcze siatki publicznych dróg i nie są obsługiwane przez wydajny transport zbiorowy. Dla ich mieszkańców jedynym środkiem komunikacji stał się własny samochód. Powoduje to zatłoczenie dróg i zwiększenie zanieczyszczenia powietrza. Brak szkół, przedszkoli, sklepów i innych podstawowych usług sprawia, że nowe obszary pełnią funkcję wyłącznie sypialni. Ma to również duży wpływ na finanse miasta, które gros swoich środków inwestycyjnych musi zaangażować w dostosowanie tych terenów do potrzeb nowych mieszkańców kosztem innych obszarów miasta.



Białotłęka Wschodnia,
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy

2. ODBUDOWA CIĄGŁOŚCI TKANKI ŚRÓDMIEJSKIEJ

Warszawa została bardzo dotkliwie doświadczona przez historię, czego świadectwem są liczne nieciągłości w tkance miejskiej, wyrwy niepełniące żadnej funkcji. Poczucie zagubienia i anonimowości w Warszawie to w dużej mierze efekt wielkich przestrzeni o niezdefiniowanej formie i funkcji. Miasto jest przez to mniej namacalne, poszczególne jego części oddalają się od siebie, brakuje naturalnych połączeń między dobrze urządzonymi przestrzeniami, co jest widoczne np. w relacji między prężnie rozwijającym się uniwersyteckim Powiślem, nowymi bulwarami, naturalną ścieżką po prawej stronie Wisły i piękniejącą z dnia na dzień Pragą. Te atrakcyjne tereny powinny działać we wzajemnej synergii, co staramy się wspomóc, projektując nowe połączenia poprzeczne z mostem pieszo-rowerowym na czele.

→

Wisła (Powiśle / Praga),
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy









3. POWRÓT DO CENTRUM W CENTRUM

Historyczne place Warszawy są całkowicie zdominowane przez transport. Piesi niczym intruzy przemykają chodnikami zastawionymi przez samochody. Nic dziwnego, że najbezpieczniej poruszać się po placach samochodem. Tymczasem to przede wszystkim na placach powinno się toczyć miejskie życie. Pusta lub substandardowo zagospodarowana przestrzeń wokół Pałacu Kultury wymaga radykalnych działań. Wobec problemów reprivatyzacyjnych oraz technicznych, związanych z infrastrukturą metra, kolejową i drogową w poziomach poniżej terenu, konieczne jest etapowe realizowanie kolejnych inwestycji. Ogromna przestrzeń stanowi wyrwę w środku miasta, ale też stwarza unikatową szansę na wprowadzenie w ścisłym centrum zróżnicowanych funkcji: zagospodarowanej zieleni, miejskich placów, kultury, rozrywki, sklepów, biur, może nawet mieszkań. Zagospodarowanie pierzei ulic Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich oraz innych śródmiejskich ulic zdominowanych przez samochody umożliwi rozwój warszawskich ulic handlowych. Handlowe centrum Warszawy z domami towarowymi, kawiarniami, butikami skutecznie przyciągnie klientów korzystających teraz z ogromnych galerii handlowych wysysających życie z miasta.

←

Plac Bankowy,

fot. archiwum Urzędu Miasta Stołecznego
Warszawy

4. WZMOCNIENIE ROLI CENTRÓW DZIELNICOWYCH

Osiemnaście warszawskich dzielnic to usamodzielnione rejony o własnym, czytelnym charakterze. Jednak nie wszystkie centra dzielnicowe zostały w pełni ukształtowane. Wiadomo co prawda, gdzie się znajdują, ale ich urządzenie trudno uznać za docelowe i odpowiadające randze, jaką mają w mieście. Idealne centrum dzielnicy to nie tylko urząd z parkingiem, ale zgromadzone wokół placu, ulicy czy skweru zespoły z domem kultury albo kinem, mniejsze i większe sklepy, kościół, basen czy targowisko. Centra dzielnicowe mogą mieć różny charakter, ale ich niezbędnym elementem są atrakcyjne przestrzenie publiczne oraz różnorodne funkcje – administracyjne, kulturalne, rozrywkowe, usługowe – spełniające różnorodne potrzeby mieszkańców.

→

Dworzec Południowy,
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy









5. LOKALNA WARSZAWA BLISKA MIESZKAŃCOM

Każdy mieszkaniec Warszawy powinien mieć w zasięgu spaceru lokalne centrum, gdzie może zrobić zakupy, spotkać sąsiadów i spędzić wolny czas. Są to miejsca bliższe człowiekowi niż wielkomiejskie czy dzielnicowe centrum, w których człowiek przebywa raczej okazjonalnie. Modelowe centrum lokalne powinno być powszechnie dostępne, obejmować przestrzeń publiczną wraz z otaczającymi budynkami, służyć różnorodnej wymianie społecznej, gospodarczej czy intelektualnej. Lokalne centrum powinno służyć wszystkim mieszkańcom – osobom w różnym wieku, o różnych potrzebach i zainteresowaniach – i wzmacniać więzi społeczne przez sprzyjanie spotkaniom mieszkańców, zarówno osób podobnych do siebie, jak i od siebie różnych.



Plac Hallera,
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy

6. BUDOWA PRAWDZIWIE WIELOFUNKCYJNYCH DZIELNIC

Wiele rejonów Warszawy charakteryzuje monofunkcyjność. Są dzielnice biurowe, przemysłowe i wyłącznie mieszkalne. Przeciwdziałanie powstawaniu monokultur leży w interesie miasta jako całości. Monofunkcyjne dzielnice o stałych porach dnia stają się martwe. Wymuszają codzienne przejazdy, obciążając układ transportowy i przyczyniając się do większej emisji zanieczyszczeń. Wprowadzanie funkcji towarzyszących podstawowemu przeznaczeniu jest niezbędne do prawidłowego funkcjonowania obszaru jako fragmentu miasta. W zależności od przypadku są to usługi zapewniające miejsca pracy, usługi społeczne ukształtowane w formie centrów lokalnych lub zabudowa mieszkaniowa w sąsiedztwie biur.

→

Żoliborz Południowy,
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy









7. PEŁNA INTEGRACJA ŚRODKÓW TRANSPORTU

Warszawa nie wykorzystuje potencjału, jaki daje jej gęsta sieć transportu zbiorowego. Większość węzłów przesiadkowych nie umożliwia wygodnych przesiadek i szybkiej zmiany środka transportu – z pociągów do metra, z autobusów do tramwajów itd. W polityce miejskiej ukierunkowanej na zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej to podstawa. Szybkość, wygoda i pewność przesiadki to warunek dla wielu pasażerów, by zrezygnować z własnego auta. Węzły przesiadkowe o największych przepływach pasażerskich należy kształtować jako wielofunkcyjne centra, nastawione na bezpieczną i sprawną obsługę podróżnych i tworzenie miejsc pracy.



Marymont,
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy

8. POWRÓT PRZEMYSŁU DO MIASTA

Zmiana technologii wytwarzania, a także wzrost znaczenia sektora badawczo-rozwojowego, stosującego nieuciążliwe technologie, dają szansę na dywersyfikację rynku pracy w dużych miastach. Te cechy nowoczesnego przemysłu pozwalają na przybliżanie miejsc pracy do miejsc zamieszkania. Poprzemysłowe tereny Warszawy, już wyposażone w infrastrukturę miejską – inżynierską i transportową – dają możliwość wytworzenia nowych wielofunkcyjnych obszarów – pełniących funkcje produkcyjne czy usługowe, ale też obejmujących domy czy parki.

→

Huta,

fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy









9. OCHRONA UKŁADU HYDROGRAFICZNEGO

Obieg wody w dużym mieście to główne wyzwanie w obliczu zmian klimatycznych. Woda w Warszawie to nie tylko Wisła i jej dopływy, ale również ogromna sieć rowów i kanałów melioracyjnych oraz zbiorników wodnych. Presja inwestycyjna powoduje zacieranie się systemu, który powstał jako stabilizator ilości wody dla rolnictwa w różnych porach roku. Przy wzrastającej częstotliwości występowania zjawisk ekstremalnych Warszawa coraz częściej potrzebować będzie możliwości zagospodarowania i odprowadzenia dużych ilości wody. Układ hydrograficzny to także szansa na utrzymanie równowagi przyrodniczej w mieście. Cieki i zbiorniki wodne to naturalne korytarze migracyjne podnoszące bioróżnorodność.

←

Jelonki,
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy

10. OCHRONA WALORÓW MODERNISTYCZNYCH OSIEDLI

Osiedla powstałe w duchu modernizmu mają charakter budynków stojących w zieleni. Spora ilość wolnej przestrzeni powoduje presję inwestycyjną na wolne grunty wewnątrz i wokół tych założeń. Modernistyczne osiedla są ukończonymi zespołami, zatem ingerencja w nie, o ile w ogóle dopuszczalna, powinna być wynikiem gruntownych analiz urbanistycznych.

→

Ursynów,
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy









11. UPORZĄDKOWANIE WJAZDÓW DO MIASTA

Główne ulice wjazdowe do Warszawy są zdegradowane estetycznie. Króluje tam chaos informacyjny, przejawiający się m.in. kakofonią reklam, oraz chaos urbanistyczny: konglomerat drobnych przedsiębiorstw usługowych i reliktovej zabudowy mieszkaniowej. Wjazdy do Warszawy są pozbawione miejskiego charakteru, dominuje tam tranzyt i znaczne zanieczyszczenie powietrza. U przyjezdnych zostawiają trudne do zatarcia pierwsze wrażenie z wizyty w Warszawie.



Modlińska,
fot. archiwum
Urzędu Miasta Stołecznego
Warszawy

12. BUDOWA PRAWDZIWEJ TKANKI MIEJSKIEJ NA DAWNYCH TERENACH WIEJSKICH

Ze zjawiskiem rozlewania się miasta wiąże się problem zabudowy terenów rolnych i porolnych. Racjonalne wykorzystanie tych przestrzeni do urbanizacji wymaga scalenia i ponownego podziału wąskich i długich działek. Tymczasem dziś spontaniczna zabudowa spowodowała powstanie struktur powielających i utrwalających podziały rolne w zabudowie aspirującej do stania się tkanką miejską. Taki tryb inwestowania, który niestety dopuszcza polskie prawo, nie jest korzystny ani dla inwestorów, ani dla miasta. Ci pierwsi, inwestując na małych i wąskich działkach, nieekonomicznie wykorzystują teren, nadmiernie go rozdrabniając. Powstająca zabudowa tworzy wyizolowane obszary pozbawione przestrzeni sąsiedzkiej i publicznej, gdzie jedyną, pozornie skuteczną formą nadzoru, są szlabany i kamery.

→

Zabudowa łanowa,
Wawer LAS,
fot. archiwum Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy





WIZJA I CELE

STRATEGIA #WARSZAWA2030*

(FRAGMENTY)

* Pełen tekst: 2030.um.warszawa.pl

W Strategii *#Warszawa2030* zdefiniowano politykę rozwoju Warszawy do 2030 roku. Dokument zawiera wytyczne dla władz lokalnych oraz współpracujących z nimi organizacji wskazujące, na jakich sferach funkcjonowania miasta mają się skupiać w celu wspomagania rozwoju Warszawy. Strategia umożliwia tym samym koordynację działań podejmowanych w różnych dziedzinach, przez różne podmioty i w różnym czasie, dzięki czemu zwiększa ich spójność i efektywność. Określono w niej, w jakim kierunku będzie zmieniało się miasto przez następne lata. Przy czym zmiany te mają służyć zapewnieniu wysokiej jakości życia wszystkich mieszkańców, ale i sprawnemu pełnieniu przez Warszawę funkcji stolicy. Strategia jest dokumentem ogólnym, określającym wizję Warszawy w 2030 roku oraz cele, które mają doprowadzić do jej urzeczywistnienia. Uszczegóławiają ją programy – odrębne dokumenty wskazujące konkretne rozwiązania i zadania do wykonania. Wymiar przestrzenny realizacji celów strategii określono w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta.

Prezentowana strategia jest efektem dwuletnich prac, w tym dyskusji nad przyszłością Warszawy – miejsca zamieszkania, nauki, pracy, spędzania wolnego czasu i rozwoju. Została wypracowana w modelu partycypacyjnym, od początku procesu angażowano w jej tworzenie społeczność lokalną, ekspertów, a także przyszłych realizatorów. Dzięki temu można było zaplanować dalszy rozwój Warszawy z uwzględnieniem uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych, ale także – co istotne – zgodnie z oczekiwaniami i aspiracjami mieszkańców.

Aby zapewnić wysoką jakość życia obecnym i przyszłym mieszkańcom Warszawy, skoncentrowano się w strategii na wykorzystaniu całego potencjału miasta oraz wyjściu naprzeciw stojącym przed nim wyzwaniom. Wzięto pod uwagę prognozy demograficzne, mówiące o nieznacznym wzroście liczby mieszkańców Warszawy nie tylko do

2030 roku, ale i w latach kolejnych. Strategia opiera się na fundamentach zbudowanych dzięki realizacji poprzednich strategii oraz wdrażanych polityk sektorowych, takich jak Społeczna strategia Warszawy, Innowacyjna Warszawa 2020: Program wspierania przedsiębiorczości, Program ochrony środowiska dla m.st. Warszawy, Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy, Zintegrowany program rewitalizacji m.st. Warszawy, i ma kontynuować zapoczątkowane przez nie procesy rozwojowe. Jednocześnie uwzględnia uwarunkowania zewnętrzne, szczególnie konkurowanie o zasoby z europejskimi metropoliami, zmiany dokonujące się w sferze kulturowej i technicznej, priorytety dla miast nakreślone w politykach krajowych oraz w *Agendzie miejskiej Unii Europejskiej* czy *Nowej agendzie miejskiej Organizacji Narodów Zjednoczonych*. Jest ukształtowana zgodnie z koncepcjami zrównoważonego rozwoju oraz inteligentnego miasta.

Cele postawione przed Warszawą w perspektywie 2030 roku skupiają się na człowieku – twórcy i użytkowniku miasta. To mieszkańcy są siłą sprawczą w stolicy.

Niezależnie od tego, jak długo mieszkają w Warszawie, niezależnie od pochodzenia, wyznania, zamożności, stanu zdrowia, wieku, płci, orientacji seksualnej i poglądów tworzą miasto w wymiarze ideowym i materialnym. Swój ślad odciskają również osoby odwiedzające Warszawę z racji codziennych dojazdów do miejsc nauki i pracy oraz spędzania czasu przeznaczonego na rozwój i odpoczynek. Potencjał mieszkańców, ich wiedza, kompetencje kulturowe, społeczne i zawodowe, a także łączące ich poczucie wspólnoty stanowią podstawę dalszego rozwoju miasta. Dlatego w strategii położono nacisk na włączenie wszystkich w życie stolicy w wymiarze społecznym, kulturowym, politycznym i gospodarczym. Ważną rolę pełnią szacunek i otwartość na drugiego człowieka oraz dynamicznie zmieniający się świat, solidarność społeczna, poczucie odpowiedzialności za siebie oraz dokonywane wybory, rozwijanie własnego potencjału przez ciągłe uczenie się.

Warszawa jest rozwijana dla mieszkańców oraz osób ją odwiedzających, aby mogli zaspokajać swoje potrzeby. Należy zatem zachować równowagę między lokalnymi a metropolitalnymi funkcjami miasta i podejmować działania na rzecz podniesienia jakości życia we wszystkich dzielnicach. Wymaga to kształtowania ładu przestrzennego z poszanowaniem różnorodności poszczególnych obszarów oraz dziedzictwa

kulturowego i przyrodniczego, a także efektywnego zarządzania zasobami.

Już teraz Warszawa jest przestrzenią możliwości, miastem nieustannie zmieniającym się i dającym impulsy do działania. Czerpie z tradycji walki o wolność i możliwość decydowania o sobie. Czyni to stolicę niepowtarzalną, wartą odwiedzenia, studiowania i przyswojenia, zachęcającą do podejmowania tu działań i do twórczej ich kontynuacji.

WIZJA WARSZAWY

WIZJA PREZENTUJE WARSZAWĘ W 2030 ROKU,
OKREŚLAJĄC JĄ W TRZECH WYMIARACH:

- Aktywni mieszkańcy
Warszawa to my, jej mieszkańcy. Podążamy własną drogą, rozwijamy zainteresowania, realizujemy marzenia i zawodowe ambicje, ale wspólnie angażujemy się w życie miasta i czujemy się za nie odpowiedzialni.
- Przyjazne miejsce
Warszawa to miasto, w którym każdy czuje się u siebie, wolny i bezpieczny. Bogactwo przestrzeni, wynikające z umiejętnego łączenia tradycji z nowoczesnością, środowiska miejskiego z przyrodniczym, lokalności z wielkomiejskością, zapewnia wygodę życia i sprzyjające warunki do działania.
- Otwarta metropolia
Warszawa to miasto otwarte na świat. Śmiało wychodzące naprzeciw wyzwaniom, inspirujące innych. Dzięki swojej różnorodności i nastawieniu na współpracę jest wyjątkowym miejscem do kreowania i rozwijania idei. Stanowi ważny węzeł sieci europejskich metropolii.

POTENCJAŁY WARSZAWY I STOJĄCE PRZED NIĄ WYZWANIA

Osiągnięcie wizji Warszawy w 2030 roku wymaga takiego ukierunkowania działań, aby w jak największym stopniu wykorzystywać potencjał miasta i wychodzić naprzeciw stojącym przed nim wyzwaniom.

POTENCJAŁ WARSZAWY

- ● Niemal 2 mln mieszkańców, w większości zadowolonych z faktu życia w Warszawie
- Stołeczność, której efektem jest m.in. nagromadzenie instytucji o znaczeniu krajowym
- Największy w Polsce rynek pracy
- Wysoki poziom edukacji w znaczącej części szkół i przedszkoli
- ● Najlepsze w Polsce uczelnie wyższe oraz atrakcyjność akademicka miasta
- ● ● Liczne instytucje kultury oraz bogata oferta kulturalna
- ● Wista oraz jej funkcje społeczne i przyrodnicze
- ● Tereny zieleni miejskiej stanowiące duży procent powierzchni miasta
- Wysoki poziom bezpieczeństwa znajdujący odzwierciedlenie zarówno w statystykach, jak i w opiniach mieszkańców
- Zróżnicowana przestrzeń miasta
- ● Wolna przestrzeń do zagospodarowania
- ● Wzrost znaczenia współpracy samorządów lokalnych w Obszarze Metropolitalnym Warszawy
- Podaż przestrzeni, instytucje oferujące organizację imprez międzynarodowych
- Rejon intensywnie rozwijający się gospodarczo – gospodarczy biegun wzrostu o znaczeniu międzynarodowym
- Dobra komunikacja krajowa i międzynarodowa
- Relatywnie silnie rozwinięty sektor badawczo-rozwojowy
- Warszawa w przekonaniu wielu Polaków jest dobrym miejscem do życia oraz startu i rozwoju zawodowego
- Wysoka ocena miasta w świadomości zagranicznych turystów i przedsiębiorców
- Rozwój kontaktów z miastami partnerskimi, a także współpraca w ramach międzynarodowych organizacji

WYZWANIA STOJĄCE PRZED WARSZAWĄ

- Stosunkowo małe zainteresowanie mieszkańców sprawami miasta oraz potrzeba zachęcenia mieszkańców do współpracy z urzędnikami na rzecz miasta i jego społeczności
- Niski poziom uczestnictwa w kulturze w odniesieniu do dostępnej oferty
- ● Zmiany demograficzne, m.in. starzenie się społeczeństwa
- ● Wciąż słabe relacje między warszawskimi uczelniami a biznesem i administracją lokalną
- Oferta mieszkań niewystarczająco dostosowana do potrzeb i możliwości finansowych mieszkańców
- Często przekraczanie norm stężenia pyłów w powietrzu – smog
- Niski poziom wykorzystania odnawialnych źródeł energii
- Zbyt słabo rozwinięta integracyjna funkcja Wisły
- Zróżnicowana dostępność infrastruktury technicznej, usług społecznych i oferty spędzania wolnego czasu w dzielnicach
- Niewykształcony w pełni ład przestrzenny, np. w wymiarze kompozycyjno-estetycznym oraz struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta
- Zbyt duże zatłoczenie komunikacyjne miasta
- Rosnące potrzeby w zakresie dostępności i jakości sieci komunikacji miejskiej, dróg rowerowych i pieszych
- Silne zróżnicowanie dzielnic w zakresie nasycenia podmiotami gospodarczymi i w konsekwencji miejscami pracy
- Niezadowalający poziom umiędzynarodowienia warszawskich uczelni

Oddziaływanie na elementy wizji Warszawy:

- Aktywni mieszkańcy
- Przyjazne miejsce
- Otwarta metropolia

CEL STRATEGICZNY 3.

FUNKCJONALNA PRZESTRZEŃ

Zaspokajanie potrzeb osób poruszających się po mieście – codziennie dojeżdżających do pracy, szkoły lub uczelni, turystów i innych przyjezdnych – wymaga wysokiej jakości, odpowiednio zorganizowanej przestrzeni. Należy zatem kształtować strukturę funkcjonalno-przestrzenną zgodnie z zasadami policentryczności i hierarchiczności, a także zwiększać zwartość zabudowy niedokończonych układów urbanistycznych, by przeciwdziałać „rozlewaniu się” miasta. Dlatego docelowo na strukturę przestrzenną Warszawy będzie się składało centrum miasta oraz sieć centrów dzielnicowych i subdzielnicowych. Pociągnie to ze sobą konieczność wielowymiarowego powiązania tych elementów oraz uwzględnienia relacji z otoczeniem metropolitalnym i dalszym. Zapewnienie sprawnego, komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się będzie wymagało odpowiedniego kształtowania transportu, przestrzeni publicznych i środowiska przyrodniczego.

Osiągnięcie omawianego celu umożliwi realizacja trzech celów operacyjnych:

- 3.1 Korzystamy z atrakcyjnej przestrzeni publicznej
- 3.2 Żyjemy w czystym środowisku przyrodniczym
- 3.3 Korzystamy z przyjaznego systemu transportowego

CEL OPERACYJNY 3.1.

KORZYSTAMY Z ATRAKCYJNEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Jak to osiągniemy?

Poprawimy użyteczność i estetykę publicznych przestrzeni w mieście oraz połączymy je w spójną i atrakcyjną sieć.

Przestrzeń publiczna jest elementem struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. To w niej mają miejsce codzienne podróże mieszkańców i ich kontakty społeczne, w niej warszawiacy spędzają czas wolny. Jakość i dostępność przestrzeni publicznej wpływają na opinię o mieście zarówno mieszkańców, jak i przyjezdnych. Przestrzeń publiczna jest też

nośnikiem wartości i komunikatów, których odbiorcami są wszyscy w niej przebywający. Jest wizytówką miasta, ale i Polski, z racji pełnionych przez Warszawę funkcji reprezentacyjnych.

Zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznych można osiągnąć jedynie dzięki takiemu ich ukształtowaniu, by zaspokajały potrzeby mieszkańców i przyjezdnych. Przestrzenie publiczne zostaną połączone w spójną i hierarchiczną sieć obejmującą centrum miasta, centra dzielnicowe i subdzielnicowe oraz inne ważne elementy, np. nabrzeża Wisły, historyczne założenia urbanistyczne, główne ciągi komunikacyjne. Zapewnienie użyteczności przestrzeni dla osób w niej przebywających będzie wymagało przygotowania bogatej oferty usług, wysokiej jakości małej architektury, zielonej infrastruktury oraz czytelnego systemu informacji. Ponadto należy zagwarantować im bezpieczeństwo oraz wyeliminować bariery architektoniczne i przestrzenne, utrudniające swobodne przemieszczanie się. Podnieść znaczenie i atrakcyjność przestrzeni można także, nadając im wysokie walory estetyczne, wykorzystując jako miejsce działań kulturalnych oraz ekspozycji zasobów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz walorów krajobrazowych.

Realizacja celu wymaga zastosowania przez Urząd m.st. Warszawy systemowych rozwiązań obejmujących:

- uwzględnienie w planowaniu przestrzennym wymogów jakości przestrzeni publicznych, stosowanie zasad uniwersalnego projektowania,
- zwiększenie skuteczności ochrony dziedzictwa kulturowego w jego wymiarze materialnym i niematerialnym,
- podporządkowanie gospodarowania nieruchomościami komunalnymi polityce przestrzennej miasta.

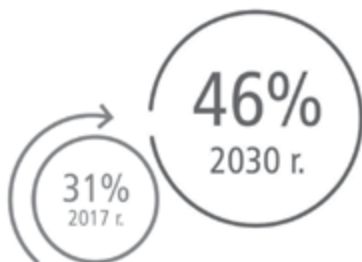
W osiągnięciu celu pomoże realizacja innych celów operacyjnych: stworzenie przyjaznego systemu transportowego (cel 3.3.) spowoduje, że powstaną nowe przestrzenie do zagospodarowania.

Realizacja omawianego celu pomoże w osiągnięciu innych celów operacyjnych: zwiększenie ilości atrakcyjnych przestrzeni publicznych przyczyni się do efektywnego wykorzystania i funkcjonowania centrów dzielnicowych i subdzielnicowych, kształtowanych w ramach celu strategicznego 2. Wygodna lokalność. Aktywność mieszkańców, będąca pochodną korzystania z dobrze zaaranżowanych przestrzeni publicznych,

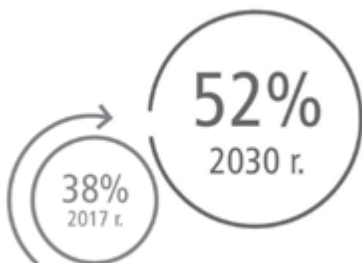
ułatwi wzmocnienie ich relacji społecznych (cel 1.1.). Spójny system atrakcyjnych przestrzeni publicznych spowoduje, że mieszkańcy częściej poruszać się będą po mieście pieszo i rowerami (cel 3.3.), a wzbogacenie owych przestrzeni zielenią podniesie jakość środowiska przyrodniczego (cel 3.2). Atrakcyjne przestrzenie publiczne będą elementem wykorzystywanym do wsparcia rozwoju i realizacji innowacyjnych pomysłów (cel 4.2.) oraz argumentem zachęcającym do przyjazdu osoby utalentowane i liderów (cel 4.3).

Sukces realizacji tego celu będzie mierzony za pomocą wskaźników:

→ Odsetek mieszkańców zadowolonych z jakości przestrzeni publicznych w centrum miasta



→ Odsetek mieszkańców zadowolonych z jakości przestrzeni publicznych w dzielnicach



CEL OPERACYJNY 3.2.

ŻYJEMY W CZYSTYM ŚRODOWISKU PRZYRODNICZYM

Jak to osiągniemy?

Poprawimy jakość powietrza i czystość wód, ograniczymy hałas oraz zadbamy o dziedzictwo przyrodnicze.

Środowisko przyrodnicze Warszawy jest elementem krajowego i europejskiego systemu przyrodniczego, ale także istotnym bogactwem wpływającym na charakter miasta. Jest również ważnym czynnikiem wpływającym na zdrowie mieszkańców i komfort ich życia.

Podniesieniu jakości środowiska przyrodniczego służyć będzie ograniczenie emisji szkodliwych substancji do powietrza, m.in. przez upowszechnianie odnawialnych źródeł energii oraz rozwiązań energooszczędnych. Powierzchnia ziemi oraz woda będą chronione przed zanieczyszczeniem i degradacją. Zwiększy się efektywność gospodarki odpadami, zgodnie z ideą gospodarki o obiegu zamkniętym. Zostanie poprawiony klimat akustyczny. Działania mające na celu podniesienie jakości środowiska przyrodniczego, poza wykorzystaniem tzw. technologii środowiskowych, będą polegały na kształtowaniu proekologicznych postaw mieszkańców. Podjęte zostaną działania popularyzujące oszczędne i racjonalne korzystanie z zasobów. Do polepszenia kondycji systemu przyrodniczego Warszawy przyczyni się również poprawa jakości i zwiększenie powierzchni terenów zielonych oraz upowszechnienie różnorodnych form obecności zieleni w mieście. Spopularyzowana zostanie wiedza o dziedzictwie przyrodniczym, m.in. doliny Wisły. Ponadto prowadzone będą działania na rzecz dostosowania miasta do zmian klimatu.

Realizacja celu wymaga zastosowania przez Urząd m.st. Warszawy systemowych rozwiązań obejmujących:

- współpracę z gminami obszaru metropolitalnego Warszawy,
- zwiększenie skuteczności ochrony istniejących zasobów przyrody żywej i nieożywionej, integralności systemu przyrodniczego oraz bioróżnorodności siedlisk, a także klinów napowietrzających,
- podporządkowanie gospodarowania nieruchomościami komunalnymi polityce przestrzennej miasta,

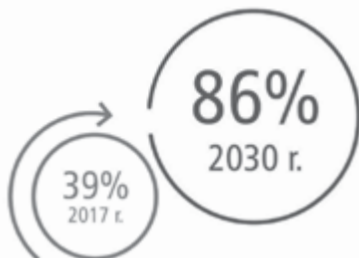
→ zawarcie szerokich partnerstw z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedsiębiorcami oraz sformalizowanymi i niesformalizowanymi grupami mieszkańców, a także wspieranie ich inicjatyw.

W osiągnięciu celu pomoże realizacja innych celów operacyjnych: stworzenie przyjaznego systemu transportowego (cel 3.3.) przyczyni się do ograniczenia emisji spalin. Stosowanie nowych technologii w budownictwie mieszkaniowym (cel 2.1.) wpłynie na racjonalne wykorzystanie zasobów środowiska przyrodniczego oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Upowszechnienie prospołecznych postaw (cel 1.1.) spowoduje zwiększenie się wrażliwości na dobro wspólne, jakim jest środowisko przyrodnicze.

Realizacja omawianego celu pomoże w osiągnięciu innych celów operacyjnych: lepsza jakość powietrza i klimatu akustycznego poprawi warunki uprawiania sportu i rekreacji na dworze, co wzmocni postawy prospołeczne mieszkańców (cel 1.1.) oraz podniesie efektywność wykorzystania miejsc aktywności (cel 2.2.). Wysoka jakość środowiska przyrodniczego będzie wpływała na zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego w ramach tworzenia przyjaznego systemu transportu (cel 3.3.) oraz na atrakcyjność Warszawy dla osób wybitnie utalentowanych i liderów (cel 4.3.).

Sukces realizacji tego celu będzie mierzony za pomocą wskaźnika:

→ Indeks jakości środowiska przyrodniczego



CEL OPERACYJNY 3.3.

KORZYSTAMY Z PRZYJAZNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Jak to osiągniemy?

Poprawimy jakość poruszania się po mieście z poszanowaniem wszystkich uczestników ruchu.

Wielkość i zróżnicowany sposób zagospodarowania Warszawy wymaga powiązania różnych części miasta i zapewnienia sprawnego przemieszczania się zarówno w pobliżu miejsca zamieszkania, między dzielnicami, jak i na obszarze metropolitalnym. Dlatego konieczne jest umiejętne kształtowanie mobilności mieszkańców i innych użytkowników miasta, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych obszarów i zamieszkujących je społeczności. System transportowy stanie się przyjazny dzięki zwiększeniu jego efektywności. Doskonałym będzie transport zbiorowy, co przyczyni się do utrzymania jego wysokiego udziału w przewozie mieszkańców. Rozwinięta zostanie sieć tras i przystanków komunikacji publicznej, przede wszystkim szynowej. Powstaną zintegrowane węzły przesiadkowe, wdrożone zostaną rozwiązania z zakresu inteligentnych systemów transportowych, ułatwiające sprawne poruszanie się po mieście. Rozwinięty zostanie spójny system transportu rowerowego oraz system ciągów pieszych, m.in. zostaną wyeliminowane bariery architektoniczne i przestrzenne. Wzmacniane będzie bezpieczeństwo ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego. Możliwość poruszania się samochodami w strefie śródmiejskiej zostanie ograniczona. Prowadzone będą działania edukacyjne popularyzujące inne niż samochód środki transportu. Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców w zakresie komunikacji oraz uwolnienie przestrzeni od ruchu samochodowego pociągnie za sobą konieczność dostosowania ulic do nowych funkcji. Zwiększony zostanie stopień zhierarchizowania sieci drogowej. Uporządkowane zostaną zasady parkowania, transportu ładunków i dostaw towarów oraz obsługi ruchu turystycznego. Ponadto będzie promowane stosowanie alternatywnego napędu w pojazdach transportu publicznego i indywidualnych.

Realizacja celu wymaga zastosowania przez Urząd m.st. Warszawy systemowych rozwiązań obejmujących:

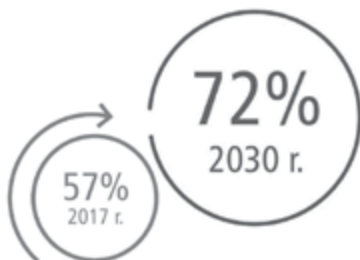
- współpracę z gminami obszaru metropolitalnego Warszawy,
- podporządkowanie gospodarowania nieruchomościami komunalnymi polityce przestrzennej miasta.

Osiągnięcie tego celu ułatwi realizacja celu strategicznego 2. *Wygodna lokalność*, która przyczyni się do zmniejszenia pokonywanych codziennie przez mieszkańców odległości. Atrakcyjne przestrzenie publiczne (cel 3.1.) oraz czyste środowisko przyrodnicze (cel 3.2.) będą zachęcały do korzystania z innych niż samochód środków transportu.

Realizacja omawianego celu pomoże w osiągnięciu innych celów operacyjnych: ograniczenie roli indywidualnego transportu samochodowego w mieście przyczyni się do poprawy jakości środowiska przyrodniczego (cel 3.2.). Uwalnianie przestrzeni oraz zintegrowane węzły przesiadkowe zwiększą ilość wysokiej jakości przestrzeni publicznych (cel 3.1.). Przyjazny system transportowy będzie jednym z atutów wykorzystywanych w zachęcaniu do osiedlenia się w mieście osób utalentowanych i liderów (cel 4.3.).

Sukces realizacji tego celu będzie mierzony za pomocą wskaźnika:

- Indeks zadowolenia z jakości przemieszczania się po mieście



WARSZAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI. PROJEKT*

(FRAGMENTY)

* www.transport.um.warszawa.pl

W 1995 roku Warszawa jako jedno z pierwszych miast w Polsce, uchwaliła Politykę Transportową (uchwała Rady Warszawy nr XXVI/193/95 z 27.11.1995 r.), programowy dokument, który zapoczątkował zrównoważony rozwój systemu transportowego miasta. Przyjęto, że „rozwój transportu służyć powinien stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego miasta, poprawie jego prestiżu oraz zmniejszeniu różnic w rozwoju i jakości życia w poszczególnych obszarach aglomeracji, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska”. Założono, że stworzenie warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów zostanie osiągnięte dzięki uprzywilejowaniu transportu zbiorowego oraz stosowaniu zasady, zgodnie z którą w żadnym obszarze miasta poziom ruchu samochodowego nie powinien przekroczyć granicy ekologicznej pojemności systemu. Oznacza to także ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, zdrowie mieszkańców oraz na wartości historyczne i kulturowe miasta.

W 2009 roku została uchwalona „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne” (uchwała nr LVIII/1749/2009 Rady m.st. Warszawy), stanowiąca kontynuację i rozwinięcie polityki transportowej z 1995 roku. Jako cel generalny wskazano w niej usprawnienie i rozwój systemu transportowego w celu zapewnienia warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia. Przyjęto, że będzie on realizowany dzięki działaniom o charakterze organizacyjno-modernizacyjnym, np.: wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem, uprzywilejowanie autobusów i tramwajów, ograniczenie ruchu samochodowego, poprawa organizacji transportu publicznego, racjonalizacja układu linii tramwajowych i autobusowych, modernizacja tras tramwajowych, remonty ulic,

poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz działania inwestycyjne (np. rozwój systemu metra i tras tramwajowych, wymiana taboru, modernizacja i budowa węzłów przesiadkowych, budowa mostów, układu dróg obwodowych, rozwój powiązań z układem dróg szybkiego ruchu, czy rewitalizacja systemu kolejowego).

W Strategii podkreślono: konieczność zapewnienia równowagi w korzystaniu z ze środków transportu w poszczególnych strefach miasta, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej, występowanie ryzyka zagrożeń środowiskowych związanych z niekontrolowanym zwiększaniem się roli samochodu oraz ograniczenia dostępności środków finansowych, które mogą być wykorzystywane na cele transportowe. W związku z powyższym za ważne uznano kontrolowanie dostępności komunikacyjnej wybranych obszarów miasta (głównie dla ruchu samochodowego) z jednoczesnym rekompensowaniem nakładanych ograniczeń dobrą obsługą środkami transportu zbiorowego, rozwojem układu tras obwodowych oraz wprowadzaniem ułatwień w ruchu u pieszym i rowerowym.

Po przeszło 20 latach realizacji pierwszej polityki transportowej i 7 latach realizacji Strategii Transportowej niezbędne jest podjęcie kolejnych wyzwań, związanych ze wzrostem jakości życia w mieście i aglomeracji, rozwojem gospodarczym, ochroną zdrowia i środowiska oraz poprawą wizerunku stolicy. Dlatego też, wykorzystując doświadczenia z ostatnich lat i biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców, Warszawa zamierza realizować politykę zrównoważonej mobilności.

Podstawą Warszawskiej Polityki Mobilności (WPM) jest równowaga celów rozwojowych miasta, nie tylko transportowych, ale także gospodarczych, społecznych, kulturowych i środowiskowych. Oczekiwania społeczne sprowadzają się bowiem nie tylko do zapewnienia możliwości sprawnego przemieszczania się, ale dotyczą całości spraw związanych z przyszłością Warszawy, jej policentrycznością (ze ścisłym centrum i centrami lokalnymi), rozwojem miasta bezpiecznego, uniwersalnego, wielofunkcyjnego, z przyjaznymi przestrzeniami, umożliwiającego rozwój kultury, współtworzonego przez wszystkich obywateli (grupy obywateli), kreującego ich aktywność, integrującego i rozwijającego tożsamość mieszkańców oraz przeciwdziałającemu wykluczeniom.

W przypadku systemu transportowego oznaczać to będzie konieczność kontrolowania popytu na usługi transportowe i sposób ich zaspokajania. Oprócz działań organizacyjnych i infrastrukturalnych niezbędne

będą działania o charakterze społecznym, prowadzące do zmiany postaw i nawyków związanych z mobilnością, a co za tym idzie kształtujących nowe oczekiwania a spójne z taką wizją miasta.

Warszawska Polityka Mobilności wiąże się z jakościową zmianą dotychczasowego podejścia. Doświadczenia i wzory innych miast europejskich wskazują, że uzyskanie trwałej zmiany zachowań komunikacyjnych (sposobu odbywania podróży) wymaga priorytetowego traktowania edukacji transportowej i promowania idei zrównoważonej mobilności.

Prowadzi to do zrozumienia, że sprawność funkcjonowania transportu nie musi wiązać się wyłącznie lub przede wszystkim, z kosztownym inwestycyjnie i eksploatacyjnie rozwojem infrastrukturalnym. Problemy mogą być rozwiązywane sprawniej, np. dzięki zmianom organizacji systemu transportowego, przyzwyczajęń jego użytkowników oraz efektywniejszemu wykorzystaniu przestrzeni miasta.

Takie podejście jest zbieżne z poglądami wyrażanymi przez mieszkańców Warszawy, aktywnie uczestniczących w życiu miasta. Zgłaszają oni oczekiwania, m.in. dotyczące zapewnienia bezpiecznych, alternatywnych dla samochodu form odbywania podróży (transport zbiorowy, rower, pieszo), porządkowania i przekształcania zawłaszczonych przez samochody ulic i placów, zapewnienia możliwości korzystania z otwartych, publicznych przestrzeni czy też rozwoju centrów lokalnych.

Warszawska Polityka Mobilności będzie realizowana w sposób kompleksowy, tak aby umożliwiać i zachęcać do podróżowania pieszo, rowerem i środkami transportu zbiorowego, a jednocześnie zachęcać do rezygnacji z korzystania z samochodów. Będzie dotyczyć całego miasta i jego poszczególnych obszarów: (a) strefy śródmiejskiej (w tym ścisłego centrum), traktowanej jako miejsce szczególne, wspólne dla wszystkich mieszkańców i będące wizytówką Warszawy, (b) dzielnic i ich centrów, które powinny skupiać codzienną aktywność mieszkańców oraz (c) miejsc lokalnych (placów, skwerów, terenów wokół szkół itp.).

Warszawska Polityka Mobilności dostrzega konieczność zintegrowanego podejścia do polityki przestrzennej i transportowej oraz zarządzania systemem w obszarze związków funkcjonalnych miasta centralnego oraz miast i miejscowości okalających. WPM przewiduje szereg działań dotyczących zarządzania mobilnością w podróżach metropolitarnych, ale także regionalnych i na większe odległości (np. ograniczanie dostępności wybranych obszarów miasta dla samochodów, rozwój strefy płatnego

parkowania, rewitalizacja kolei, rozwój systemów P+R i B+R, rozwój systemu tras rowerowych (np. w ramach ZIT), plany mobilności czy działania edukacyjne).

Zakłada się, że działania podejmowane w ramach WPM będą sprzyjać kontynuacji rozwoju nowoczesnego miasta, integracji jego obywateli i budowaniu ich tożsamości. Także poprawie jakości życia oraz zdrowia mieszkańców (zmniejszenie zanieczyszczeń, liczby wypadków) przy oszczędnym gospodarowaniu środkami publicznymi i w warunkach ochrony środowiska.

Oznaczać to będzie m.in.:

- wspieranie budowy ładu przestrzennego miasta (np. dzięki wykorzystywaniu mechanizmów planowania przestrzennego) i, w miarę możliwości, obszaru metropolitalnego,
- poprawę efektywności transportu, dzięki zwiększeniu roli transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego (uprzywilejowanie transportu zbiorowego, racjonalizacja wykorzystania taboru, rozwój rozwiązań z dziedziny ITS, eliminacja barier i utrudnień w ruchu pieszym i rowerowym, rozwijanie spójnej i gęstej sieci tras i parkingów rowerowych itd.),
- poprawę elastyczności wykorzystania systemu transportowego (np. elastyczne godziny pracy, wielofunkcyjne wykorzystanie infrastruktury),
- efektywniejsze gospodarowanie majątkiem i gruntami (np. zastępowanie planów rozbudowy infrastruktury drogowej planami zabudowy tras dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, zastępowanie przestrzeni zajmowanej przez komunikację atrakcyjnie zorganizowanymi, przyjaznymi przestrzeniami publicznymi),
- dostosowanie ulic i placów do planowanych funkcji, w tym przywracanie im charakteru społecznego i kulturowego o (przekształcenia ulic i placów z ograniczaniem przestrzeni dla ruchu i postoju samochodów, projekty rewaloryzacji, porządkowanie: parkowania, transportu ładunków, dostaw towarów, obsługi ruchu turystycznego itp.),
- określenie nowej – w wybranych obszarach ograniczonej – roli samochodu w mieście,
- poprawę bezpieczeństwa, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu,
- kształtowanie postaw i codziennych nawyków związanych ze zrównoważoną mobilnością.

Wyzwaniem dla Warszawskiej Polityki Mobilności będzie umiejętność konsekwentnej realizacji przyjętych celów, utrzymanie wyznaczonych priorytetów oraz zaadresowania działań do konkretnych grup użytkowników. Tym bardziej że będzie to związane z ograniczaniem części z dotychczasowych przywilejów użytkowników samochodów (np. wpływanie na zmniejszenie liczby zarejestrowanych samochodów, limitowanie miejsc parkingowych, zawężanie jezdni). Warunkiem powodzenia będzie zbudowanie porozumienia społecznego wokół idei miasta, w którym większe znaczenie, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej i centrach lokalnych, będą mieć funkcje społeczne i kulturowe przestrzeni oraz zapewnienie dobrych warunków dla komunikacji pieszej, rowerowej i transportu zbiorowego niż obsługa ruchu samochodowego.

Powodzenie realizacji WPM będzie wymagać:

- zmiany podejścia ze strony wszystkich uczestników procesu planowania, projektowania i zarządzania systemem transportowym (planistów, projektantów, władz samorządowych) oraz mieszkańców – użytkowników systemu transportowego Warszawy,
- stosowania i egzekwowania przejrzystych zasad organizacji ruchu (kontrolowanych przez Straż Miejską i policję, i współdziałanie w realizacji WPM),
- prowadzenia powszechnej akcji edukacyjno-informacyjnej skierowanej do dobrze rozpoznanych grup (przedstawienie i wyjaśnienie problemów transportowych miasta, możliwości ich skutecznego rozwiązania, oczekiwanych rezultatów) w celu uzyskania jak najszerszego poparcia dla planowanych zamierzeń.

Pierwszy etap realizacji Warszawskiej Polityki Mobilności będzie trwać 4 lata i zakończy się w 2020 roku. Po tym okresie niezbędne będą: dokładna weryfikacja uzyskanych efektów (m.in. na podstawie badań ruchu), określenie problemów utrudniających lub uniemożliwiających wdrażanie WPM i ewentualna korekta i uzupełnienie dokumentu. Część z zamierzeń ujętych w Warszawskiej Polityce Mobilności, których realizacja będzie wymagać dłuższego czasu (np. przekształcenia zagospodarowania, plany rozwojowe obszarów, rozwój infrastruktury rowerowej, plany mobilności), zostanie zapoczątkowanych a następne kontynuowanych w kolejnych latach.

OCENA SYTUACJI

Zrównoważony rozwój jest od ponad 20 lat podstawą rozwoju systemu transportowego Warszawy. Wynika to wprost z deklaracji zawartych w kolejnych dokumentach strategicznych miasta: Polityki Transportowej z 1995 r., Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego z 2006 r., Społecznej Strategii Warszawy z 2008 r. i Strategii Transportowej z 2009 r. Zapewnia to spójność celów programowych, ciągłość planowania i systematyczność realizacji zadań. Rezultatem są korzystne zmiany i przekształcenia zachodzące w systemie transportowym miasta. Przede wszystkim godna podkreślenia jest wyraźna poprawa jakości transportu zbiorowego, charakteryzującego się dużą gęstością sieci (autobus, tramwaj, metro i kolej) i dostępnością przystanków, wysoką sprawnością transportu szynowego w głównych korytarzach transportowych, dobrą ofertą w zakresie częstotliwości kursowania, niezawodności, punktualności, jakości taboru i coraz lepszym dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Od szeregu lat w Warszawie realizowany jest bogaty program modernizacyjny dotyczący infrastruktury (remonty jezdni, wymiana konstrukcji torowisk tramwajowych, modernizacja przystanków i systemu zasilania, przebudowa przystanków i dworców kolejowych) i inwestycyjny (budowa II linii metra, nowych tras tramwajowych, systemu P+R, wymiana taboru na nowoczesny, niskopodłogowy i jednoprzestrzenny, rozwój układu u drogowych tras obwodowych). Coraz powszechniej wprowadzane są rozwiązania w organizacji ruchu zapewniające uprzywilejowanie naziemnej komunikacji miejskiej (wydzielone pasy autobusowe, pierwszeństwo w sygnalizacji świetlnej). Wyraźnie rośnie zainteresowanie pasażerów korzystaniem z systemu kolejowego, zarówno w podróżach o zasięgu aglomeracyjnym, jak i coraz częściej w obrębie Warszawy. Jednym z powodów jest możliwość korzystania ze wspólnego biletu na przejazdy w granicach Warszawy i w obszarze dużej części sąsiadujących gmin.

Jakość i oferta komunikacji miejskiej są wysoko oceniane przez mieszkańców. Z badań Barometru Warszawskiego przeprowadzonych w czerwcu 2016 r. wynika, że: 79% respondentów ocenia, że ma niedaleko do najbliższego przystanku/stacji komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj, metro), blisko 72% jest zadowolonych z częstotliwości kursowania, a 73% – z punktualności. Ponad 63% badanych opowiada się za uprzywilejowaniem komunikacji miejskiej, nawet kosztem ruchu samochodów

osobowych. W sumie pozytywnie komunikację miejską ocenia aż 88% osób, przy czym w skali od 1 do 10 oceny 6 i powyżej wystawia 81% respondentów.

Wyraźnie rośnie zainteresowanie ruchem rowerowym. Wynika to ze zmian w świadomości społecznej i z poprawiającej się atrakcyjności tej formy podróżowania. Przyczyniają się do tego także podejmowane działania, m.in.: rozwój infrastruktury (trasy rowerowe i parkingi), uruchomienie systemu rowerów publicznych Veturilo, wprowadzenie standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego (określających warunki techniczne planowania, projektowania, realizacji i utrzymania infrastruktury rowerowej) oraz wzrost kompetencji organizatora systemu.

Przekłada się to na wzrost znaczenia transportu rowerowego w Warszawie. Badania wyrywkowe wskazują, że natężenia ruchu rowerowego podwajają się w okresach trzyletnich. Według Barometru Warszawskiego (czerwiec 2016 r.) 5% osób deklaruje codzienne lub prawie codzienne korzystanie z rowerów (prywatnych i Veturilo), a 21% - jazdę rowerem przynajmniej raz w tygodniu. Według WBR 2015 udział transportu rowerowego w podziale z zadań przewozowych osiągnął 3,8% (w podróżach nie pieszych).

W Warszawie zwrócono uwagę na problem złych warunków ruchu pieszego, co przełożyło się na stopniową poprawę funkcjonalności ciągów pieszych, likwidowanie barier architektonicznych, wyposażanie schodów w pochylnie i windy oraz dostosowywanie węzłów przesiadkowych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Coraz więcej miejsc nabywa charakteru przestrzeni publicznych, stając się atrakcyjnymi miejscami, odpowiednimi do spędzania wolnego czasu. Najbardziej spektakularnym przykładem, nawet pomimo trwającego procesu inwestycyjnego, są przeobrażenia obu brzegów Wisły przyciągające w ładną pogodę wielu warszawiaków.

Modernizowany i rozwijany jest u układ drogowy. Najbardziej widoczne jest zaawansowanie budowy tras w układzie obwodowym i powiązań stolicy z drogami zewnętrznymi, m.in. oddanie do użytku autostrady A2, zapewniającej połączenie drogowe Warszawy przez Poznań z Niemcami, połączenie A2 z trasą S-8 (Armii Krajowej) i z ul. Puławską, poprawienie powiązań z Lotniskiem m. Chopina, oddanie do użytku mostu Marii Skłodowskiej-Curie, modernizacja Al. Jerozolimskich na zachód od ronda Zesłańców Syberyjskich, modernizacja ciągu ulic Marsa-Żołnierska,

poprawiająca powiązania dzielnic wschodnich (Rembertowa, Wesołej) i budowa ul. Nowolazurowej, łączącej Ursus z Bemowem. Inwestycje drogowe zwiększają dostępność zewnętrzną Warszawy, dostępność i obsługę poszczególnych dzielnic, a także poprawiają rozrząd ruchu w mieście, m.in. ułatwiając ochronę strefy śródmiejskiej przed ruchem o charakterze tranzytowym. Należy podkreślić postęp poczyniony w Warszawie dotyczący remontów ulic. Remonty są wykonywane dobrze jakościowo i organizowane z możliwie jak najmniejszymi uciążliwościami dla mieszkańców w i użytkowników systemu transportowego. Znajduje to swój wyraz w badaniach Barometru Warszawskiego (czerwiec 2016 r.), według których 67% respondentów zauważa poprawę stanu dróg w Warszawie.

Pomimo pozytywnych przykładów wiele problemów pozostało jeszcze do rozwiązania. Obserwuje się wzrost zainteresowania wykorzystywaniem samochodów i wzrost transportochłonności systemu drogowego, co przekłada się na uciążliwą obecność samochodów w śródmiejskiej części Warszawy. Poprawa jakości transportu zbiorowego nie przekłada się wprost na zwiększenie jego roli w przewozach. Wzrost ruchu rowerowego jest zauważalny, ale jeszcze nie osiągnął poziomu charakterystycznego dla większości miast zachodnioeuropejskich (>10% podróży w godzinie szczytu). Odczuwalne są słabe warunki stworzone dla ruchu pieszego i rowerowego (np. jeśli chodzi o spójność sieci, przystosowanie strefy śródmiejskiej, likwidacja barier), niewystarczające bezpieczeństwo ruchu (zwłaszcza pieszych) czy politykę parkingową (np. parkowanie na chodnikach, parkowanie niezgodne z przepisami) i organizacji przestrzeni publicznych.

Doświadczenia ostatnich lat wskazują, że rozwój infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego, pomimo dostępu do środków Unii Europejskiej, nie jest w stanie nadążyć za potrzebami użytkowników systemu transportowego. Badania Barometru Warszawskiego prowadzone w latach 2008–2016 pokazują zmniejszanie się grupy osób deklarujących codzienne korzystanie z transportu zbiorowego i wzrost deklaracji wycofywania się z korzystania z komunikacji miejskiej w ogóle. Działania skupiające się na rozwoju poszczególnych podsystemów i na przedsięwzięciach modernizacyjno-inwestycyjnych, niewątpliwie ważne z punktu widzenia celów długofalowych, nie przynoszą spodziewanych korzyści w krótszym czasie. Nietrafne jest też oczekiwanie, że realizacja programu

inwestycyjnego, pozbawionego działań wpływających na zachowania użytkowników, przyniesie rozwiązanie problemów komunikacyjnych miasta i da trwałe, pozytywne efekty. Dotyczy to zwłaszcza a braku pewności, czy realizowane inwestycje, np. budowa tras obwodowych, przyniosą oczekiwane rezultaty i ograniczą presję ze strony zmotoryzowanych.

Wyraźnie widać, że w dotychczasowej realizacji polityki transportowej w zbyt małym stopniu i nie dość konsekwentnie wykorzystywane były mechanizmy zarządzania zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów i zachęty do poruszania się pieszo, rowerem i transportem zbiorowym, wpływające na zmianę postaw i zachowań osób odbywających podróże. Tym bardziej że ich zastosowanie jest tańsze, skuteczniejsze i zwykle pozwala na dokonywanie zmian szybszych i na większą skalę w sposobie funkcjonowania miasta, jego strefy śródmiejskiej i centrów dzielnicowych, przy, na ogół, silnym poparciu społecznym.

Aktywne zarządzanie popytem na transport zarówno pojedynczych użytkowników systemu, jak i precyzyjnie zidentyfikowanych grup odbiorców jest konieczne w celu przełamania obserwowanych niekorzystnych tendencji i bardziej efektywnego wykorzystywania środków publicznych. Wymaga to pracy nad postawami, zachowaniami i oczekiwaniami różnych grup społecznych. Temu ma służyć realizacja Warszawskiej Polityki Mobilności, odnoszącej się do planowania przestrzennego, planowania transportu, edukacji transportowej oraz procesu planowania i wykonywania podróży. Analogiczne podejście, ukierunkowane na zwiększenie roli transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego, musi znaleźć odzwierciedlenie w polityce inwestycyjnej Warszawy.

POTENCJAŁ DO KSZTAŁTOWANIA WARUNKÓW KLIMA- TYCZNYCH – W TYM WYMIANY I REGENE- RACJI POWIETRZA W WARSZAWIE*

(FRAGMENT)

* Raport przygotował zespół: ATMOTERM S.A., ATMOTERM Inżynieria Środowiska Sp. z o.o., Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Politechnika Warszawska, Pracownia Urbanistyki KANON, 2017

WNIOSKI DOTYCZĄCE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W WARSZAWIE

PROPOZYCJE MOŻLIWOŚCI I ZASAD ZAGOSPODAROWANIA
TERENÓW O RÓŻNYCH FUNKCJACH I PRZEZNACZENIU
WYNIKAJĄCE Z ICH PREDYSPOZYCJI I CECH ORAZ
Z WYMOGÓW FORMALNYCH – W TYM Z OGRANICZEŃ

W niniejszym rozdziale posłużono się określeniem „obszary korytarzy wymiany powietrza” – rozumianym zgodnie ze stosowanym w obowiązującym Studium m.st. Warszawy. W przyszłości określenie to może ulec zmianie. Może to być spowodowane zmianami prawa albo koniecznością dostosowania tej nazwy w przyszłych dokumentach planistycznych do właściwej funkcji tych obszarów. Z badań wykonanych na potrzeby niniejszego opracowania wynika, że istotne dla jakości powietrza są nie tylko obszary korytarzy wymiany powietrza, ale również cały System Przyrodniczy Warszawy (SPW). Zasięgi rzeczywiste obszarów istotnych dla bonitacji przewietrzania i jakości powietrza nieco różnią się od wskazanych w dotychczasowym Studium. Dlatego propozycje niniejszego rozdziału można odnosić szerzej do wszystkich terenów, które mają znaczący wpływ na wymianę i regenerację powietrza.

WSKAZANIA DO FORMUŁOWANIA ZAPISÓW
DOTYCZĄCYCH OCHRONY OBSZARÓW KORYTARZY
WYMIANY POWIETRZA W STUDIUM UWARUNKOWAŃ
I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
M.ST. WARSZAWY

STRUKTURA PRZESTRZENNA I PRZEZNACZENIE TERENÓW

Wskazywane od lat w dokumentach planistycznych tzw. „kliny zieleni” stanowią historyczną spuściznę urbanistyki miasta i choćby z tego względu wskazane jest ich zachowanie w strukturze miasta. Dopiero w planie 1982 roku powiązano „kliny zieleni” z możliwością pełnienia przez nie funkcji „nawietrzającej”. Oczywiście z przeprowadzonych badań i analiz wynika, że obecnie „kliny” są w różnym stopniu zachowane i różni się również ich wpływ na klimat miasta.

Biorąc pod uwagę m.in. analizy zamieszczone w niniejszym opracowaniu należy poddać pod rozagę zmianę zasięgu obszarów wchodzących w skład Systemu Przyrodniczego Warszawy. Należy rozważyć możliwość włączenia w System Przyrodniczy (na innych zasadach niż zaliczone obecnie elementy) terenów zabudowy, na których panują bardzo dobre warunki przewietrzania i regeneracji powietrza. Z reguły osiedla o ni skiej i rozrzedzonej zabudowie z ogrodami przydomowymi często stanowią ważny fragment systemu przewietrzania i regeneracji powietrza.

Skarpę Warszawską wraz z Wisłą i terenami zieleni nadwiślańskiej oraz układem hydrograficznym, a także inne tereny zieleni warto nadal wymieniać wśród podstawowych elementów kształtujących strukturę przestrzenną i krajobraz miasta. Biorą one znaczący udział w tworzeniu obszarów korytarzy wymiany powietrza.

Zagospodarowanie terenów powinno być kształtowane ze szczególnym uwzględnieniem wymogów wynikających z ochrony środowiska przyrodniczego.

Obowiązujące Studium dzieli Warszawę na strefy funkcjonalne: śródmiejską, miejską, przedmieść. W temacie SPW dla wszystkich trzech stref Studium przyjmuje zbieżne kierunki działań: ochronę funkcji i obszarów tworzących System Przyrodniczy Warszawy. Być może w przyszłości zasadnym okaże się zaproponowanie oddzielnych zasad ochrony dla terenów położonych w SPW w podziale na strefy funkcjonalne.

W rozdziale dotyczącym zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów należy utrzymać zapisy:

- pośród głównych celów zmian wymienić uzyskanie ciągłości przyrodniczej struktury,
- pośród głównych elementów tworzących strukturę przestrzenną miasta wymienić promienisty układ korytarzy wymiany powietrza oraz takie elementy jak: tereny zieleni, Skarpę Warszawską, układ hydrograficzny wraz z Wisłą, tereny zabudowy mieszkaniowej ekstensywnej,
- pośród głównych kierunków zmian dla poszczególnych stref i obszarów ustalić ochronę istniejących terenów zieleni, wód i roślinności, uzupełnienie terenów zabudowy zielenią urządzoną, komponowanie zagospodarowania ze szczególnym uwzględnieniem szaty roślinnej,
- na obszarach korytarzy wymiany powietrza zaproponować takie funkcje, które wykorzystywać będą lepsze warunki klimatyczne panujące na ich obszarze – tzn. publiczne tereny zieleni, tereny usług sportu i rekreacji oraz podobne,
- pośród głównych kierunków zmian dla terenów zieleni ustalić ich ochronę, zachowanie, eksponowanie, przywracanie i uzupełnianie,
- w przypadku dopuszczenia usług na terenach, na których ustala się przeznaczenie podstawowe inne niż usługi, wskazane jest wprowadzenie zakazu sytuowania obiektów uciążliwych.

W odniesieniu do obszarów planowanego rozwoju, wyznaczonych w obrębie m.in. korytarzy wymiany powietrza, należy mieć szczególnie na uwadze funkcję regenerującą i przewietrzającą tych terenów. Należy poddać pod rozprawę zaproponowany sposób przeznaczenia tych terenów i ewentualnie zmienić kierunki polityki przestrzennej na tych obszarach.

WSKAŹNIKI ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW

Ustawa i Rozporządzenie dotyczące zakresu projektu studium nie wskazują co prawda, jakie wskaźniki urbanistyczne są obligatoryjne do ustalenia, ale z rozstrzygnięć nadzorczych Wojewody Mazowieckiego wynika, że konieczne jest ustalenie wskaźnika maksymalnej intensywności zabudowy, wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej oraz maksymalnej wysokości zabudowy dla poszczególnych terenów funkcjonalnych.

W Studium m.st. Warszawy jest zapis, że wskaźniki są „uśrednione”, co utrudnia ich przełożenie na zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Studium powinno jednoznacznie określać wskaźniki, ale równocześnie w sposób jednoznaczny wyjaśniać, jak należy je transponować do planów. Obecnie nie ma takich reguł, w efekcie w różnych planach jest to robione w różny sposób.

Studium dopuszcza bilansowanie wskaźnikami pomiędzy terenami funkcjonalnymi, tak aby w uśrednieniu uzyskać wymagany wskaźnik. Powinno równocześnie jednoznacznie określić metodykę „uśredniania”. Takie podejście wydaje się zasadne, ponieważ oczywistą rzeczą jest, że w ramach obszaru wskazanego w Studium (np. tereny zabudowy mieszkaniowej o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej) będą wchodziły w planie zupełnie różne tereny funkcjonalne (np. tereny dróg, tereny parków, tereny usług towarzyszących, czy wreszcie przede wszystkim różne tereny zabudowy mieszkaniowej, które powinny również mieć możliwość różnego kształtowania – ze względów chociażby kompozycji urbanistycznej). Trudno jest wymagać, aby każdy z terenów w planie, niezależnie od pełnionej funkcji, miał takie same wskaźniki dotyczące zabudowy.

Studium powinno także jednoznacznie odpowiadać nie tylko na pytanie: czy wskaźniki w nim przyjęte można bilansować, i w jaki sposób, pomiędzy terenami funkcjonalnymi w planach, ale również: czy dopuszcza się, aby bilansowanie odbywało się pomiędzy różnymi planami. To jest oczywiście trudne proceduralnie, ale ma swoje zalety na przykład w sytuacji, gdy trzeba zrobić plan dla małego terenu o specyficznej funkcji – dopuszczonej oczywiście w Studium, ale jednak odbiegającej od głównego przeznaczenia obszaru w Studium.

Ponadto w przypadku ustalenia oddzielnych wskaźników dla terenów należących do Systemu Przyrodniczego Warszawy, wartości te należy potem przełożyć na ustalenia dotyczące wskaźników terenów funkcjonalnych, dzięki czemu przy sporządzaniu planów miejscowych nie będzie wątpliwości, które wskaźniki należy zastosować.

W obecnym systemie prawnym podane powyżej wskaźniki (wraz z przeznaczeniem terenów) stanowią podstawę określania zasad zagospodarowania, które muszą być później kontynuowane w planach miejscowych. Choć można by zaryzykować stwierdzenie, że „umiejętne”

zagospodarowanie zabudową fragmentów korytarzy nie powinno wpłynąć na ograniczenie działania ich funkcji przewietrzającej i regenerującej powietrze, to w obecnym systemie prawnym nie ma narzędzi dla zabezpieczenia takich rozwiązań. Obecne Studium posiada zapisy zakazujące „lokalizowania zabudowy ograniczającej swobodny przepływ mas powietrza”, czy nakazujące „zagospodarowanie obszaru w sposób sprzyjający wymianie powietrza” w korytarzach wymiany powietrza - to jednak są to zapisy na tyle ogólne i mało konkretne, że nie mają przełożenia na zapisy planów miejscowych zabezpieczające odpowiednie zagospodarowanie tych obszarów. W obecnej sytuacji próby ograniczania możliwości realizacji zabudowy polegające na wprowadzaniu zapisów do studium regulujących sytuowanie w sposób szczegółowy budynków na działce odpowiednio do najczęstszych kierunków wiatrów, czy ograniczaniu długości elewacji, mogłoby zostać odebrane jako przekroczenie uprawnień lub zbyt daleko idące ograniczanie. Na etapie planu miejscowego nie ma możliwości konkretnego wskazania, jak sytuować linie zabudowy na całych jednostkach terenowych tak, by odpowiednie przepływy były zachowane. Należałoby wykonać stosowne, kompleksowe badania dla wszystkich terenów w klinach, na których jest wola wprowadzania zabudowy. Niemniej nie można w planach żądać wykonania takich opracowań lub uzależniać możliwości realizacji zabudowy od przeprowadzania takowych badań, gdyż jest to – zgodnie z rozstrzygnięciami nadzorczymi, uzależnianie wprowadzania zabudowy od „działań przyszłych i niepewnych”.

Podobnie próby wprowadzania zapisów dotyczących zieleni wysokiej, takich jak zakaz usuwania drzew na obszarach korytarzy wymiany powietrza, uznane zostałyby za przekroczenie nadanych uprawnień i ingerencję w przepisy odrębne regulujące zasady usuwania drzew i krzewów. Istnieje jednak możliwość wyznaczenia obszarów zieleni, na których usuwanie drzew i krzewów będzie utrudnione.

ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA

W rozdziałach dotyczących stanu, wymogów, zasad ochrony środowiska należy pośród głównych celów ustalić ochronę walorów, utrzymywanie ciągłości powiązań przyrodniczych, poprawę jakości, osiągnięcie wymaganych standardów (jakości powietrza atmosferycznego), przeciwdziałanie zagrożeniom, zahamowanie degradacji oraz wyeksponowanie walorów.

System Przyrodniczy Warszawy powinien pozostać wyodrębniony, jako część miasta o nadrzędnych funkcjach przyrodniczych. Istotne jest wskazanie i opisanie jego elementów. W celu realnej ochrony SPW – w tym szczególnie obszarów korytarzy wymiany powietrza, powinno się ustalić:

- nakaz zachowania istniejących terenów zieleni,
- ograniczenie lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, z wyjątkami takimi jak: inwestycje infrastrukturalne, szpitale, placówki edukacyjne, kina, teatry, obiekty sportowe, parkingi, parki rozrywki etc,
- zakaz lokalizowania zabudowy ograniczającej swobodny przepływ mas powietrza, czyli np. Tworząc liniami zabudowy korytarze umożliwiające przewietrzanie, dopuszczając zabudowę sytuowaną prostopadłe do kierunku wiatru, o szerokich elewacjach bez przerw, gęstej i wysokiej,
- nakaz zagospodarowania obszarów w sposób sprzyjający wymianie powietrza, czyli np. Różnicując strukturę elementów zagospodarowania: prowadząc linie zabudowy pozostawiając korytarze umożliwiające lokalne przewietrzanie jednocześnie ustalając wysokość budowli do kilkunastu metrów, by uniknąć tworzenia silnych lokalnych zawirowań powietrza, a także wprowadzając roślinność o różnej strukturze, układach i wysokości,
- zakazy lub ograniczenia zabudowy, rozbudowy, nadbudowy na terenach zieleni lub innych tworzących System Przyrodniczy Warszawy,
- ograniczanie wprowadzania powierzchni terenów pokrytych nieprzepuszczalną nawierzchnią,
- nakaz wyposażenia terenów przeznaczonych pod zabudowę w sieci wodociągowe i kanalizacyjne,
- zakaz dokonywania trwałych zmian stosunków wodnych,
- jeśli warunki gruntowo-wodne na to pozwalają, a więc jeśli grunt jest przepuszczalny w kolejnych warstwach – nakaz odprowadzania wód opadowych i roztopowych do gruntu: zagospodarowywanie ich w postaci studni chłonnych, zbiorników małej retencji etc.,

W celu poprawy jakości powietrza należy ustalić – pozostawić lub uzupełnić:

- nakaz wprowadzania wzdłuż dróg pasów zieleni izolacyjnej stosując odpowiednie gatunki roślin odpornych na zanieczyszczenia

- emitowane przez samochody, zasolenie, suszę, o nierozległym systemie korzeniowym, trwałych,
- nakaz wykorzystywania przy budowie dróg materiałów i technologii ograniczających emisję pyłu,
 - nakaz utrzymywania dróg w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń poprzez regularne mycie oraz remonty i poprawę stanu nawierzchni,
 - nakaz stosowania niskoemisyjnych paliw i technologii,
 - zakaz lokalizowania nowych energetycznych źródeł emisji na terenach wyposażonych w sieć ciepłowniczą,
 - zakaz stosowania instalacji i urządzeń wymagających pozwolenia na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza na wszystkich terenach (nie tylko na terenach o przewadze zabudowy mieszkaniowej i ich bezpośrednim sąsiedztwie).

Część powyższych zapisów zawarta jest w aktualnie obowiązującym Studium m.st. Warszawy i powinna tam pozostać.

Konieczne jest wskazanie obszarów i obiektów objętych prawną ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Dla nich obowiązują zasady określone w przepisach odrębnych.

W Studium można wprowadzić zapisy dotyczące zalecanych gatunków roślin do stosowania – w zależności od charakterystyki obszaru i przeznaczenia terenu. Specyficzne warunki w mieście powodują, że nie wszystkie rośliny będą dobrze funkcjonowały w zurbanizowanym terenie. Flora w mieście powinna być odporna na zanieczyszczenie emitowane przez samochody i na zasolenie gleby powodowane przez stosowanie soli zimą. Ważne, by miała odpowiedni, czyli nierozległy system korzeniowy, który poradzi sobie w sąsiedztwie nieprzepuszczalnych powierzchni utrudniających rozwój korzeni oraz obecność infrastruktury podziemnej. W przypadku obszarów przewietrzających szczególnie istotne jest, by roślinność była odporna na zwiększony przepływ mas powietrza i silny wiatr. Warto, by była również odporna na mróz, suszę oraz choroby.

Istnieje roślinność, która pełni funkcje ochronne przed zanieczyszczeniami powietrza: *Betula pendula*, *B. pubescens*, *Fagus sylvatica*, *Quercus petraea*, *Q. robur*, *Crataegus laevigata*, *C. monogyna*, *Carpinus betulus*, *Sorbus aucuparia*, *S. aria*, *S. intermedia*, *Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*, *Euonymus europaeus*, *E. verrucosus*, *Ulmus laevis*, *Salix*

alba, *S. fragilis*, *S. caprea*, *S. purpurea*, *S. viminalis*, *Sambucus nigra*, *S. racemosa*, *Cornus sanguinea*, *C. alba*, *Corylus avellana*, *Lonicera xylosteum*, *Fraxinus excelsior*. Pośród gatunków znoszących zasolenie gleby wymienić można m.in.: *Acer campestre* i *Pyrus pyraster*. Gatunki znoszące suszę to m.in.: *Pinus sylvestris* i *P. mugo* wśród drzew iglastych oraz *Acer campestre*, *Alnus incana*, *Betula pendula* i *Populus alba*. Wśród roślinności stosowanej, jako zieleni izolacyjnej wymienić można: *Tilia tomentosa* Brabant i *Varsaviensis*, *Acer platanoides*, *A. campestre*, *Sorbus aria*, *Crataegus xmedia*, *Pinus mugo*. Drzewa alejowe powinny być wysokie, o długim pniu i prostym wroście, z atrakcyjnym ulistnieniem, kwitnące i przyjemnie pachną, a także długowieczne, odporne na choroby i szkodniki oraz posiadające niezbyt rozległy system korzeniowy. Najlepsze gatunki to: *Tilia tomentosa* *Varsaviensis* i Brabant, *Acer platanoides* *Globosum* i *Platanus Acerifolia*. Do tworzenia szpalerów idealne będą np.: wysokości 100-200 cm: *Picea abies*, *Acer campestre*, *Carpinus betulus*, *Fagus sylvatica* i *Pyracantha coccinea*, a powyżej 200 cm: *Acer campestre*, *Carpinus betulus* i *Fagus sylvatica*. Wymieniono gatunki krajowe (poza lipami). Roślinność rodzima powinna stanowić podstawę systemu przyrodniczego miasta.

Niezwyczajnie cennymi ekosystemami są ciek i zbiorniki wodne. Poprawiają mikroklimat i zapewniają utrzymanie roślinności. Należy chronić istniejące ekosystemy wodne i wprowadzać nowe na terenach zieleni, a także wśród zabudowy.

STAN I KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Poprzez ustalenia dotyczące stanu i kierunków rozwoju systemów infrastruktury technicznej, w kwestii ochrony jakości powietrza, w Studium należy wprowadzić nakaz sukcesywnej wymiany urządzeń grzewczych na urządzenia stosujące niskoemisyjne paliwa i technologie – np. w domach jednorodzinnych kotły grzewcze opalane paliwem gazowym, piece akumulacyjne wykorzystujące energię elektryczną, grzejniki na podczerwień etc. skutecznym byłby nakaz podłączenia do sieci ciepłowniczej.

PODSUMOWANIE

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządza się na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu

przestrzennym. To podstawowy dokument planistyczny miasta, w którym zawiera się diagnoza uwarunkowań i kierunki polityki przestrzennej. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody w studium należy uwzględnić wymagania ochrony przyrody, a więc m.in. ochronę obszarów korytarzy wymiany powietrza.

Studium m.st. Warszawy nie tylko zauważa problem związku szeroko rozumianej urbanistyki z warunkami klimatycznymi panującymi w mieście, ale również uwzględnia potrzeby poprawy jakości środowiska, w tym powietrza. Wyznaczony został system przyrodniczy, którego elementem są m.in. tzw. obszary korytarzy wymiany powietrza. Zamieszczone w Studium postulaty dotyczące ochrony środowiska są nadal aktualne. Jednakże jego ustalenia np. dotyczące zakazu zmniejszania udziału powierzchni biologicznie czynnej w obszarze Systemu Przyrodniczego Warszawy w sposób jednoznaczny i konsekwentny powinny być przenoszone na ustalenia dla poszczególnych terenów położonych w jego zasięgu.

Dyskusyjne wydaje się wyznaczenie obszarów planowanego rozwoju w obrębie korytarzy, a w szczególności w miejscach, które wyróżniają się obecnie dużym udziałem zieleni naturalnej – w tym nadwiślańskiej. Trudno jest stać na przeszkodzie rozwojowi miasta odnośnie zabudowy, jednakże takie obszary zieleni są niezwykle cenne. Należy je utrzymywać, chronić, a ewentualną zabudowę wprowadzać ustalając restrykcyjne wskaźniki zagospodarowania i użytkowania terenu tak, by zabudowa ta była nie intensywna, a ekstensywna.

W Studium warto wprowadzić zapisy dotyczące zalecanych gatunków roślin do stosowania – odpornych na specyficzne, trudne warunki w mieście. Najważniejsza jest zdolność roślin do pobierania zanieczyszczeń z powietrza, ich transpiracji i odparowaniu w zmodyfikowanej formie. Wprowadzanie flory to najlepszy sposób na ciągłe filtrowanie powietrza.

Konsekwencją zapisów studium są ustalenia planów miejscowych. Wiążące przy sporządzaniu miejscowych planów są w szczególności: wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej, intensywności i wysokości zabudowy, przeznaczenie terenów oraz tereny wyłączone spod zabudowy, a także obszary należące do Systemu Przyrodniczego Warszawy. Im bardziej ogólne ustalenia studium – tym większa swoboda przy projektowaniu planów; im wyższy stopień szczegółowości – tym większy zakres związania. Studium musi być tak formułowane, by jego wykładnia przy uchwalaniu planu była jasna, nie budziła wątpliwości i nie dopuszczała

różnych interpretacji. Z drugiej strony pewne dopuszczalne w studium zapisy mogą okazać się niemożliwe do przeniesienia do ustaleń planów miejscowych.

W Studium m.st. Warszawy brakuje specjalnie skonstruowanych zapisów dla obszarów regeneracji i wymiany powietrza, będących częścią Systemu Przyrodniczego Warszawy – wydaje się, że pewne ustalenia powinny być wspólne dla wszystkich wyznaczonych korytarzy, np.: wskaźnik minimalnej powierzchni biologicznie czynnej (w zależności od funkcji terenu), zasady realizacji zieleni na tych terenach, zasady realizacji zabudowy (np. zakaz realizacji obiektów wielko powierzchniowych handlowych, realizacja zabudowy wymieszanej z zielenią o urozmaiconej strukturze etc.). W Studium powinny znaleźć się też jasne wytyczne dotyczące wprowadzania do miejscowych planów zapisów odnoszących się do Systemu Przyrodniczego Warszawy – czy w planach powinny być wyznaczone oddzielne obszary w rejonach występowania systemu, czy może wystarczającym będzie, jeśli określone tam przeznaczenie będzie zgodne z zasadami racjonalnego zagospodarowania i utrzymujące określone (konkretnie) w Studium przeznaczenie i wskaźniki.

Warto wprowadzić w Studium pewne definicje, których brakuje w ustawodawstwie, a które będą przydatne w planach miejscowych, np.: usługi nieuciążliwe, szpaler zieleni, zieleń uliczna. Definicje wywodzące się ze studium, skonstruowane tak, aby były możliwe do wprowadzenia do planów miejscowych, znacząco uporządkowałyby spójność ustaleń różnych planów dla terenów o tych samych wymaganiach według Studium. Dodatkowo odbiór planów byłby o wiele prostszy, jeśli różne plany dotyczące analogicznych terenów posługiwałyby się jednorodnym językiem.

Ponadto w Studium m.st. Warszawy warto nie tylko ustalić wspólne zasady dla korytarzy – ale również doprecyzować i ujednolicić wskaźniki w obrębie tych samych rodzajów terenów. Mowa tu o rozbieżnościach w zakresie wartości wskaźników urbanistycznych w ustaleniach dla kilku obszarów funkcjonalnych, które zalicza się do Systemu Przyrodniczego Warszawy. Dodatkowo należałoby uzupełnić ustalenia dotyczące wskaźników urbanistycznych dla terenów, na których Studium dopuszcza zabudowę.

Studium wyznacza podstawy dla prowadzenia miejskiej polityki przestrzennej. Jednocześnie jest dokumentem programowym. Powinno mieć

przede wszystkim charakter kierunkowy i pełnić rolę koordynującą dla ustaleń w planach miejscowych. Studium stanowi diagnozę zagospodarowania przestrzennego i zbior wytycznych dla organów miasta, w oparciu o które w przyszłości będzie kształtować politykę gminy w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Podstawową rolą jest określenie kierunków i sposobów działania przy sporządzaniu projektów planów miejscowych. To akt miękki, o znacznym stopniu ogólności, ale stanowi nieprzekraczalne ramy dla swobody planowania miejscowego.

Studium obecnie obowiązujące wprowadza postulaty dla Systemu Przewietrzania Warszawy:

- „konieczne jest wzmocnienie i uściślenie zasad ochrony w tym m.in. wprowadzanie zakazu zmniejszania udziału terenów biologicznie czynnych w obszarze systemu przyrodniczego miasta,
- należy określić standardy zieleni na obszarach zabudowy mieszkaniowej oraz zieleni towarzyszącej obiektom o funkcjach usługowych oraz wskazać nowe tereny zieleni urządzonej w dzielnicach o jej najniższym wskaźniku” [s. 38]. Są one nadal aktualne. Jednakże zakaz zmniejszania udziału powierzchni biologicznie czynnej w obszarze SPW powinien być wprowadzony w Studium poprzez konkretne określenie tego wskaźnika w odpowiedniej wysokości na przedmiotowych terenach.

Ponadto Studium obecnie bezpośrednio dla obszarów korytarzy wymiany powietrza ustala:

- „zakaz lokalizowania urządzeń i instalacji mogących niekorzystnie wpływać na jakość powietrza,
- zakaz lokalizowania zabudowy ograniczającej swobodny przepływ mas powietrza,
- obowiązek zagospodarowania obszaru w sposób sprzyjający wymianie powietrza,
- zagospodarowanie obszarów na warunkach określonych w Studium” [Studium s. 130].

Większość przywołanych powyżej zapisów ma charakter niedookreślony tzn. ich przenoszenie do planów miejscowych lub próba uwzględniania w decyzjach środowiskowych może sprawiać problemy interpretacyjne.

Studium nie wyjaśnia np., co rozumie się przez „urządzenia i instalacje mogące niekorzystnie wpływać na jakość powietrza”. W skrajnych przypadkach za instalację taką można uznać np. instalację gazową służącą do ogrzewania domu jednorodzinnego. Nie ma również definicji zasad „lokalizowania zabudowy ograniczającej swobodny przepływ powietrza” lub „zagospodarowania obszaru w sposób sprzyjający wymianie powietrza”. Podobnie w skrajnym przypadku można uznać, że każdy rodzaj zabudowy „ogranicza swobodny przepływ powietrza”. Jedynie ostatni zapis dotyczący „zagospodarowania obszarów na warunkach określonych w Studium” jest w stanie wspomóc zachowanie osiągnięcie odpowiednich warunków klimatycznych w przedmiotowych obszarach, ale tylko wtedy – gdy ustalenia będą przemyślane, konkretne i jednoznaczne dla terenów.

Sposób, w jaki należy uwzględniać w planach wytyczne zawarte w studium, powinien być wyraźny i jednoznaczny. Przy tej okazji należy wspomnieć o istotnej kwestii związanej ze zgodnością planu ze studium. Ze studium musi jednoznacznie wynikać, w jaki sposób należy wykazywać zgodność planów ze studium w przypadku takich pojęć jak na przykład „System Przyrodniczy Warszawy” czy „obszary korytarzy wymiany powietrza”. W studium powinny zatem znaleźć się zapisy, które jasno wskażą, czy konieczne jest w planach powielanie oznaczeń i terminów pochodzących ze studium, czy jednak wystarczające jest, by plany we właściwym sobie zakresie były zgodne z tymi pojęciami i oznaczeniami. Niewłaściwe wydaje się, że obecnie niekiedy próbuje się przenosić oznaczenia ze studium do planów. Plany powinny być jak najprostsze, ale oczywiście konieczne zgodne z ideami zawartymi w studium. Plan nie powinien posługiwać się oznaczeniami i sformułowaniami właściwymi dla studium (jak SPW, czy obszary korytarzy wymiany powietrza), aby realizować politykę studium. Konieczne jest, by plan miejscowy przyjętymi rozwiązaniami (przeznaczeniem terenów, wskaźnikami, zasadami realizacji zabudowy etc.) spełniał wymogi studium. Samo wpisanie do planu lub pokazanie graficznie, że dany teren jest częścią np. SPW, nic nie wnosi do planu, a jedynie unieczytelnia go. Dopiero dobranie właściwych ustaleń, zgodnych z założeniami studium powoduje, że dany plan faktycznie skutecznie realizuje politykę ze studium.

Studium powinno jednoznacznie określać wskaźniki, ale równocześnie w sposób jednoznaczny wyjaśniać, jak należy je transponować do

planów. Studium musi rozstrzygnąć, czy wymienione wskaźniki można bilansować pomiędzy terenami funkcjonalnymi w planach i jeśli tak to w jaki sposób.

Wskazane jest, by obszary służące wymianie i regeneracji powietrza zostały zagospodarowane w sposób zgodny ze Studium, dlatego powinny być objęte planami miejscowymi. Zasadnym wydaje się wprowadzenie do Studium obowiązku sporządzenia planów miejscowych dla tych terenów.

CZYNNIKI SPRZYJAJĄCE TWORZENIU WYSOKIEJ JAKOŚCI ARCHITEKTURY W WARSZAWIE*

MACIEJ FRĄCKOWIAK

(FRAGMENT)

* Tekst jest częścią Raportu z badania jakościowego architektów warszawskich przeprowadzonego na zamówienie Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy przez Fundację Bęc Zmiana w 2018 r., całość raportu: https://issuu.com/beczmiiana/docs/raport_architektow_issuu

Jednym z obszarów, których dotyczyły badania architektów warszawskich przeprowadzone na zlecenie Biura Architektury i Planowania Przestrzennego, były czynniki sprzyjające tworzeniu architektury w Warszawie. By je ustalić, zadawaliśmy rozmówcom następujące pytania: Jakie szanse wiążą się z uprawianiem architektury w Warszawie? Jakie potencjały wiążą się z przestrzenią Warszawy? By pogłębiać te kwestie, dopytywaliśmy także: Czy Warszawa różni się pod tym względem znacząco od innych polskich miast? O czynniki sprzyjające tworzeniu architektury pytaliśmy także w odniesieniu do przedsięwzięć realizowanych przez rozmówców. Jedno z dopytań brzmiało: Co pomagało osiągnąć zakładane cele?

JEST GDZIE BUDOWAĆ

Większość rozmówców, wskazując na to, co pomaga w tworzeniu architektury w Warszawie, podkreślało, że jest to miasto, w którym – w porównaniu np. z miastami zachodnioeuropejskimi – ciągle jest relatywnie dużo przestrzeni, w której można coś zbudować. W tym znaczeniu architekt, jak to określa jeden z rozmówców, „może zaistnieć”.

Możliwości, o których mowa, są jednocześnie – paradoksalnie – skutkiem niekorzystnych dla miasta procesów reprivatyzacyjnych. Ich konsekwencją jest „zblokowanie” w wyniku niejasnej sytuacji prawnej, której rozstrzygnięcie – gdy kiedyś nastąpi – sprawi, że tereny te wrócą do puli miejsc możliwych do zabudowy. Drugim, równie niekorzystnym czynnikiem, który sprawia, że w Warszawie ciągle można liczyć na atrakcyjne działki, są zniszczenia wojenne. Nie chodzi tu o obszary puste, ale raczej – jak to określa jeden z rozmówców – niedbale załatane w latach powojennych kiepskiej jakości architekturą, w tym przemysłową, którą można będzie bez straty wyburzyć i zbudować w tych miejscach coś nowego.

SĄ PIENIĄDZE

Mówiąc o zaletach projektowania w Warszawie, rozmówcy podkreślali także, że stolica jest miastem, w którym się najwięcej buduje. Jednocześnie za zleceniami idą zwykle relatywnie wyższe budżety niż te przeznaczane na podobną architekturę w innych miejscach Polski. W związku z tym szanse na zbudowanie, na przykład, wysokiej jakości apartamentowca są w Warszawie większe niż – powiedzmy – w Gdańsku, chociaż, w odbiorze rozmówcy zwracającego na ten wątek uwagę, różnice w budżetach czy gotowości inwestycyjnej między Warszawą a choćby Wrocławiem systematycznie się zmniejszają. Należy się więc spodziewać, że w miarę jak w Warszawie będzie maleć liczba działek, na których można budować większe kubaturowo obiekty, część rynku, który dotychczas był z nią silnie związany, przeniesie się do innych miast.

MOMENT WRZENIA

W wielu rozmowach w kontekście czynników sprzyjających tworzeniu architektury przewijał się także trudno definiowalny czynnik wiążący się z powszechnym odczuciem, że Warszawa to miasto, które obecnie znajduje się w szczególnym momencie, „pulsuje” energią, która tworzy korzystny ferment. Próbuąc precyzyjniej zdefiniować ten moment wrzenia, rozmówcy wskazywali na burzliwą historię Warszawy, która sprawia, że w tych samych miejscach krzyżują się radosne i tragiczne wydarzenia. Palimpsestowość ta sprzyja także spekulacjom architektonicznym: organizowano wiele konkursów, powstało mnóstwo niezrealizowanych projektów. Szukając przykładów konkretnych przestrzeni, które w podobny sposób buzują w pamięci i dyskursie, wskazywano na przykład na plac Centralny i trwający obecnie konkurs architektoniczny.

Wśród kolejnych przyczyn wspomnianego wrzenia rozmówcy wymieniali także fakt, że Warszawa znajduje się obecnie w momencie poszukiwania nowej utopii architektonicznej. To czas, w którym zmienia się koncepcja miasta ukształtowana przez pierwsze lata liberalnego kapitalizmu. Dowartościowaniu ulega przestrzeń pojmowana jako dobro publiczne i obszar do życia dla zwykłych ludzi, a nie tylko miejsce krącenia kapitału. Koncepcja ta, paradoksalnie, może się ukorzenić tym lepiej, że rosną również dochody miasta, a więc i możliwość publicznego

wsparcia różnych działań i inicjatyw. Skutkiem tego procesu jest także przyciąganie przez Warszawę osób, które chcą uczestniczyć w nowych formatach działań, także architektonicznych, oraz wzrost „samoświadomości” miasta – objawia się on między innymi rewaloryzacją dziedzictwa architektonicznego modernizmu, a także podjęciem refleksji nad tematami porzuconymi w latach ubiegłych, jak publiczne targowiska czy toalety miejskie.

Duży wpływ – zdaniem części rozmówców – na wspomniany pozytywny ferment tworzący wartościowy i inspirujący kontekst posiadają organizacje pozarządowe, które mają w Warszawie relatywnie dobre warunki do funkcjonowania, z uwagi na dostępność konkursów realizowanych ze środków stołecznych i budżetu centralnego. Miasto organizuje cykliczne imprezy, które utrwalają pewne formy aktywizmu w architekturze. Jednocześnie, jak zwraca uwagę jedna z rozmówczyń, jest to kolejny aspekt, w którym inne duże polskie miasta zaczynają gonić Warszawę, stanowiąc być może nie tyle konkurencję, ile alternatywę dla żyjących i tworzących w niej twórców – eksperymentujących architektów, a także architektów występujących w roli społeczników.

Poczuciu szczególnego momentu dla warszawskiej architektury sprzyjają także zmiany w ratuszu i dzielnicach, w tym zwłaszcza pojawienie się w nich nowej generacji urzędników, dotychczas zaangażowanych w działalność społeczno-aktywistyczną, a także powstawanie nowych instytucji zajmujących się architekturą. Doświadczeniu życia i tworzenia architektury w Warszawie znajdującej się w jakimś przełomowym momencie towarzyszy przy tym także świadomość możliwej zmiany u władzy, życia w cieniu kolejnych wyborów samorządowych, które pociągnąć mogą za sobą kolejne przekształcenia.

NIESPRECYZOWANE PROCEDURY

Dwoje z rozmówców wskazywało na tę paradoksalną zaletę bycia architektem w Warszawie, która polega na tym, że dużo obszarów – tak w znaczeniu przestrzennym, jak i instytucjonalnym – nie jest do końca skodyfikowanych. W rezultacie na znaczeniu zyskuje czynnik ludzki. Zarówno urzędnicy, jak i aktywiści, ale także architekci działający w obszarach bez planów zagospodarowania mają – jak to określa jeden z nich – „pole do popisu”. W pewnym sensie przestrzenie dla kreatywności otwierają się też na skutek skomplikowanej historii miasta. Tożsamość

Warszawy, miasta zburzonego w czasie wojny, może być właśnie – na co zwraca uwagę jedna z rozmówczyń – tworzona w oparciu o architekturę twórczo odnoszącą się do przeszłości, która – inaczej niż w miastach, które nie doświadczyły takich zniszczeń – nie jest zmaterializowana w istniejącej tkance architektonicznej, ale ciągle pozostaje pewnym potencjałem.

WARUNKI PRZESTRZENNE

W przeprowadzonych rozmowach wskazywano również na te czynniki sprzyjające projektowaniu w Warszawie, które mają charakter bardziej fizyczny i wynikają bezpośrednio z warunków przestrzennych. Określając w ten sposób charakterystykę Warszawy, wskazano na jej dwa walory. Pierwszym z nich jest „płaskość” miasta, która ciekawie uwzględniana w projektach może – zdaniem jednego z rozmówców – być podglebieniem dla interesującego krajobrazu architektonicznego. Drugim walorem Warszawy, na jaki zwraca się uwagę, jest obecność rzeki. Sposób, w jaki Wisła wije się przez miasto, będąc istotną częścią jego krajobrazu, stanowi duży potencjał nie tylko dla lokalnej tożsamości, ale także architektury, gdyby wykorzystać te warunki przyrodnicze do tworzenia ciekawej tkanki usługowej, mieszkaniowej czy rekreacyjnej.

POTENCJAŁ TEGO, CO SYTUACYJNE

Podsumowując fragment analizy dotyczący czynników, które sprzyjają tworzonej w Warszawie architekturze, warto zwrócić uwagę na ich jedną cechę wspólną (poza warunkami przestrzennymi i środkami na realizację inwestycji). Okazuje się wtedy, że tym, czemu Warszawa zawdzięcza obecność czy raczej obietnicę działek, na których można jeszcze budować, jest bałagan prawny i niespodziewane rezultaty postępowań sądowych lub konsekwencje wojennych wyburzeń. Również moment wrzenia odnosi się do atmosfery, która jest wynikiem splotu wielu czynników, emergentnych zdarzeń i sprzężeń zwrotnych, w których celowe działania stanowią jedynie jeden z elementów. Dodać można do tego możliwości, które wyłaniają się z faktu, że nie wszystko jest jeszcze sproceduralizowane. Okaze się wówczas, że potencjał Warszawy ma mocno sytuacyjny charakter, zależy on bardziej od zbiegów okoliczności, talentów i ambicji poszczególnych ludzi niż od jakiegoś trwałego systemu, budowanego z myślą o tworzeniu architektury wysokiej jakości.

Oczywiście stan ten umożliwia wiele pozytywnych działań, ale jednocześnie ma swoje wady. Można do nich zaliczyć między innymi: pogłębianie niepewności związanej z tworzeniem architektury w Warszawie (będzie o tym mowa w kolejnym rozdziale); blokowanie możliwości strukturalnych zmian – ludzie przyzwyczajają się i wypracowują techniki radzenia sobie, które zestalają istniejący stan rzeczy, utrudniając inicjowanie strukturalnych przemian, być może lepszych w dłuższej perspektywie; wadą sytuacyjności jest także ograniczona możliwość planowania: to, że coś udało się raz, w jednej z dzielnic, nie znaczy, że uda się po raz kolejny; opieranie działań w zbyt dużym zakresie na talencie i decyzjach poszczególnych ludzi, którym nie towarzyszą procedury, utrudnia także akumulowanie doświadczeń, utrwalanie pozytywnych wzorców itd.

CHAOS
I LAD

O „CHAOSIE PRZESTRZENNYM”*

JOANNA KUSIAK

(FRAGMENTY)

* Tekst pochodzi z książki *Chaos Warszawa. Porządki przestrzenne polskiego kapitalizmu*, Wydawca Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2018

„Chaos” stał się w ostatnich dwóch dekadach jednym ze słów kluczowych naszych debat o mieście. Nad „chaosem przestrzennym” załamują się urbaniści, aktywiści społeczni, dziennikarze i politycy. Poważne ministerialne raporty porzucają suchy urzędniczy ton, by ostrzegać nas przed „patologią, alienacją, frustracjami i konfliktami” których źródłem jest chaos. „Urbanistyczny chaos” pojawia się nawet w polskim hip-hopie. Szczególnie w Warszawie chaos – jak twierdzi filozof Andrzej Leder – „przedziera się do samego środka duchowego życia”. Ale o czym tak naprawdę mówimy, gdy mówimy o chaosie? (...)

„Chaos” nie jest pojęciem krytycznym. Choć przez skojarzenie z teorią chaosu ma naukową otoczkę, „chaos przestrzenny” nie spełnia wymogów pojęcia naukowego. Mimo to „chaos” ma istotną funkcję parakrytyczną: jest pojęciem-skargą. Szczególnie w Europie Środkowo-Wschodniej narzekanie jest – jak podkreśla filozof Aaron Schuster – prawomocnym trybem poznania, o długiej i bogatej tradycji. Jego potencjał zawiera się w epistemologicznym naddatku: prawdziwe narzekanie zawsze wykracza poza swój bezpośredni przedmiot, stając się skargą na całość kondycji narzekającego podmiotu. Również rytualne narzekania na panujący w Warszawie „chaos”, także te artykułowane w języku akademickim, zawsze odnoszą się do czegoś więcej niż do kwestii miejskiej estetyki czy logistyki. Dobrze ilustruje to dyskusja o brzydocie polskiej przestrzeni prowadzona na jednym z forów internetowych, tak podsumowana przez jednego z jej uczestników: „Tak na serio to będzie w Polsce całkiem fajnie pod względem wizualnym za jakieś 10 lat. Chaos będzie nadal po prostu okropny, ale dużo bardziej zadbane”. No właśnie – nawet jeśli na powierzchni miasto jest stopniowo modernizowane i uładzane, nie wierzymy, że systemowy „chaos” ustąpi. Dyskusje o chaosie zawsze zawierają w sobie dyskretną aluzję, że ze sposobem, w jaki zorganizowane jest nasze miasto – w relacji pomiędzy przestrzenią a władzą – coś jest generalnie nie w porządku (...)

Słowo „chaos” pełni jednak funkcję symbolicznej protezy. Wskazuje na potrzebę systemowej analizy, samo nigdy jej nie dostarcza. „Chaos” jest fantazmatycznym wytrychem, który daje nam – wspólnocie mieszkańców – złudne poczucie systemowej krytyki. Równocześnie jednak utrzymuje nas na pozycji poznawczej (a więc i politycznej) bezradności. W tym sensie „chaos” jest inteligencją, salonową wersją teorii spiskowej.

Klasyczne teorie spiskowe zwykle wulgarnie upraszczają systemową całość, redukując złożoność problemów do jakiejś jednej przyczyny lub grupy społecznej (przyjezdnych lub rowerzystów). Tymczasem „chaos” działa odwrotnie – fetyszyzuje nieskończoną złożoność przyczyn, sugerując, że ich systematyczne pojęcie w ogóle nie jest możliwe. „Chaos” pobrzmiewa bezgranicznym rozgardiaszem, który wyzwala nas od wysiłku analizy. Dlatego niezwykłą popularność tego pojęcia postrzegam zarazem jako symptom miejskiej alienacji i wezwanie do mapowania poznawczego – do mapowania systemowych porządków, które organizują chaos-Warszawę.

O BIAŁOŁĘCE I TZW. SŁOIKACH

Aby zrozumieć burzę wokół określenia „słoiki”, należy wziąć pod uwagę, że pojawiło się ono jako epitet dopiero około 2012 roku. Ani symboliczny antagonizm na linii starzy–przyjezdni, ani przywożenie weków nie są niczym nowym. Natomiast właśnie ok. 2012 roku, czyli po pełnym cyklu boomu i kryzysu na rynku mieszkaniowym, rozlewanie się miasta na przedmieścia osiągnęło punkt krytyczny, wyznaczony już nie tylko porannymi korkami, ale wszelkiego rodzaju problemami z infrastrukturą: brakiem miejsc w szkołach i przedszkolach, niskim ciśnieniem w rurach wodociągowych, problemami z siecią elektryczną. Wtedy też pewne obszary Warszawy zaczęły być piętnowane jako „dzielnice przyjezdnych”. Dlatego spór o „słoiki” nie dotyczy wcale tożsamości czy kultury. Jest sporem o wizję sprawiedliwości przestrzennej w mieście, i w tym sensie dopiero się zaczyna.

Białołękę można czytać jako najczystsza krystalizację polskiego kapitalizmu w przestrzeni. Jej rozległe, niezabudowane tereny dały (dosłownie!) pole do popisu różnorodnym siłom kształtującym polską przestrzeń w czasie transformacji. Przeszłe i obecne polityki mieszkaniowe, programy prywatyzacji mieszkań i przedsiębiorstw, deregulacja

rolnictwa czy przelewanie się zachodnioeuropejskiego kapitału na wschodnioeuropejskie peryferia – wszystkie te procesy można wygodnie prześledzić w przestrzeni Białotęki. W krajobraz Białotęki wpisane są także osobiste historie i strategie sukcesu nowej klasy kapitalistów, dla których ziemia stała się narzędziem akumulacji kapitału. Z jednej strony są to (byli) rolnicy, którzy – zyskując demokratyczny mandat – w podręcznikowy wręcz sposób wypełnili kapitalistyczny ideał zarządzania gminą jak przedsiębiorstwem. Z drugiej strony są to rodzimi deweloperzy, którzy z białotęckiej ziemi stopniowo wyciskali kapitał pierwotny. Jego część później trafiła na giełdę lub trafiła do portfolio międzynarodowych korporacji. Natomiast to, że kapitału dało się z Białotęckiej ziemi wycisnąć tak dużo, zawdzięczamy drastycznej niekompatybilności pomiędzy logiką przestrzenną globalizacji a logiką gospodarki przestrzennej w Polsce – zjawisku, które nazywam transformacyjnym mezaliansem skal.(...)

W czasach, gdy Białoteka była samodzielną gminą, rządziła nią koalicja „Gospodarność”, złożona przede wszystkim z białotęckich autochtonów. Ponieważ po deregulacji rolnictwa uprawa ziemi stała się niemal nieopłacalna, ich celem było uwolnienie ziemi pod zabudowę, tak by zyskała ona wartość rynkową. Nowe władze gminy wykorzystały nie tylko władztwo planistyczne, ale i siłę rolniczych sieci społecznych do tego, by aktywnie reinterpretować przepisy. Były burmistrz Jerzy Smoczyński w ten sposób opowiadał mi o swojej strategii budowania pierwszych domów na terenie dzisiejszej Zielonej Białotęki: Ja wtedy wymyśliłem taki zapis, żeby można było zrobić zabudowę wzdłuż istniejących dróg. Ale co to znaczy „istniejąca droga”? Istniejąca droga to jest ta, która istniała przed wejściem w życie uchwały, czy nie? Tego nie było zapisanego w planie, więc ja instruowałem ludzi, co mają robić. Wziąć geodetę, podzielić hektar ziemi na działki nie mniejsze niż 1500 metrów, wydzielić drogę i drogę przekazać gminie. Na początku ludzie mówili, że kradną im ojcowiznę, ale później zobaczyli, że za ten hektar ziemi, który podzielili na ileś działek i wydzielili drogę, biorą trzy razy tyle, co by wzięli za hektar ziemi w całości. No to zaczęli to robić i poszła lawina.

Takie działania były wtedy postrzegane jako przedsiębiorczość i promowane przez system. Białoteka zbierała wtedy nagrody jako jedna z najlepiej zarządzanych gmin w Polsce. (...)

Statystyki pokazują, że w 2010 roku ok. 40 procent wszystkich mieszkańców kwalifikujących się do rządowego programu dopłat do kredytu znajdowało się na Białołęce – a także że 80 procent wszystkich nowowypbudowanych białołęckich mieszkań kwalifikowało się do tych programów. Szczególnie młode rodziny z dziećmi, którym zależało na nieco większej powierzchni mieszkania, jeśli chciały pozostać w granicach administracyjnych Warszawy, praktycznie musiały wybrać Białołękę. To, że mieszkania na Białołęce były tańsze, nie oznaczało jednak, że kupujący je robili lepszy interes. Przeciwnie: cena za metr kwadratowy mieszkania na Białołęce skrywa dodatkowe koszty infrastrukturalne. Z kolei wysokie marże deweloperskie odzwierciedlają strategię polskich deweloperów, którzy – jako peryferyjni gracze – próbowali się włączyć w globalną gospodarkę. Utworzone w latach 90. i 2000. polskie firmy deweloperskie są w porównaniu ze swoimi zachodnimi odpowiednikami wyraźnie niedokapitalizowane. Wysokie narzuty na ceny mieszkań były częścią strategii gromadzenia kapitału pierwotnego, który pozwoliłby im włączyć się w rynki finansowe. Ponieważ kupujący mieszkania na Białołęce nie mieli wielu alternatyw, drugą strategią gromadzenia kapitału jest oszczędzanie na standardzie. Jak wyznał mi bez ogródek dyrektor jednej z dużych warszawskich firm deweloperskich: Można elewację zrobić, jak to moi rodzice architektki mówili, z gównobitki, a można z kamienia. Wiadomo, że na Mokotowie się nie robi z gównobitki, ale z kolei nie ma co robić na Białołęce elewacji kamiennej.

Po wyłączeniu dyktafonu ten i inni deweloperzy mówili również o innych strategiach oszczędzania na materiałach budowlanych (zarzekając się, że stosuje je wyłącznie ich konkurencja). Typowe miało być m.in. montowanie okien o innych parametrach technicznych niż te podane w katalogu, lub gorsza jakość izolacji. Ale niektóre techniki oszczędzania były o wiele bardziej bezceremonialne. Na przykład, na osiedlu Przysięczce deweloper po zamknięciu inwestycji zdemontował drogę z płyt betonowych, która umożliwiała wjazd maszynom budowlanym. Po pozostałym po tej drodze błotnistym trakcie nie chcieli jeździć nawet śmieciarki.

O TYM, DLACZEGO KUPCY ROSZCZEŃ WYGRYWAJĄ W SĄDACH

My wszystko wygrywamy, my wszystko możemy – powiedział działaczce lokatorskiej Ewie Andruszkiewicz Hubert Massalski, jeden z najbardziej znanych „biznesmenów reprivatyzacyjnych”. Profesjonalni kupcy roszczeń zdają się mieć w sądach przewagę nie tylko nad lokatorami, ale często nawet nad historycznymi spadkobiercami gruntów. Tak było np. w przypadku Pałacu Błękitnego. Gdy po latach rozpraw spadkobierca sprzedał roszczenia profesjonalście, sprawa magicznie przyspieszyła, a „zwrot” dokonał się w ciągu kilku miesięcy. Tego typu historie mogą pobrzmiwać korupcją. Jednak w większości przypadków biznesmeni reprivatyzacyjni wygrywają w sądach wcale nie ze względu na patologie systemu, ale na jego strukturalne uwarunkowania.

Najbardziej kompleksowego wyjaśnienia, dlaczego kwestii dotyczących tzw. sprawiedliwości redystrybucyjnej (czyli takich jak reprivatyzacja) nie powinno się rozwiązywać w sądach dostarcza klasyczny tekst analityka prawa Marca Galantera, zatytułowany znacząco *Dlaczego bogaci zawsze wygrywają?*. Galanter proponuje formalną typologię stron biorących udział we wszelkich postępowaniach sądowych. Pierwszą kategorię stanowią osoby, które w ciągu swojego życia biorą udział tylko w jednym, lub co najwyżej kilku postępowaniach sądowych – to tzw. „jednostrzałowcy”. Jednostrzałowcami w reprivatyzacji są zarówno lokatorzy jak i historyczni właściciele. Postępowania dotyczą ich osobiście, a od ich wyniku zależy bezpośrednio ich sytuacja życiowa.

Druga kategoria to „doświadczeni gracze”, którzy przez lata biorą udział w wielu podobnych do siebie postępowaniach. W reprivatyzacji są to kancelarie prawne oraz zawodowi kupcy roszczeń. Nawet jeśli w każdej z rozpraw reprivatyzacyjnych chodzi o stosunkowo duże pieniądze, wynik żadnej z nich nie zagraża bezpośrednio sytuacji życiowej doświadczonych graczy. Dlatego mogą oni sobie pozwolić na ryzyko, testując nowe techniki argumentacji. Mają też czas by budować sieci kontaktów oraz budować długofalowe strategie zmiany linii orzecniczej. Innymi słowy, kupcy roszczeń prowadzą ciągłe litygacje strategiczne, jednak nie w interesie publicznym, ale dla własnych przyszłych korzyści. Jak tłumaczył w wywiadzie dla „Gazety Prawnej” jeden z zajmujących się reprivatyzacją adwokatów: Niedoświadczony prawnik chce się popisać erudycją, pokazać sądowi, że jest mądry.

A prawnik doświadczony chce, by sędzia najistotniejszy fragment stworzonego pisma przepisał do swojego uzasadnienia wyroku. Trzeba więc dostosować język do sędziowskich uzasadnień i nie przesadzać z dowodzeniem swoich racji.

Była rzecznik praw obywatelskich Ewa Łętowska mówi w tym kontekście o „prawniczym lobby proreprywatyzacyjnym”, które w pismach procesowych forsowało „wygodne mikrorozwiązania dogmatyczne”. Tylko dzięki przeniesieniu z parlamentu do sądów reprywatyzacja stała się zaawansowaną technologicznie, opartą na inżynierii prawnej formą akumulacji pierwotnej kapitału: ewolucyjną formą polskiego „kapitalizmu politycznego”. Dlatego twierdzę, że mamy do czynienia z podwójnym wywłaszczeniem: polityczny konflikt reprywatyzacyjny został wspólnocie politycznej ukradziony przez system sądowniczy.

PRZESTRZEŃ PUBLICZNA JAKO WYZWANIE SPOŁECZNE*

KATARZYNA SADOWY,
MARLENA HAPPACH

(FRAGMENTY)

* Tekst pochodzi z czasopisma „Autoportret”, 12 | 07 | 2016

MIASTO JAKO MIEJSCE SPOTKANIA

[...] Jednym z najtrudniejszych wyzwań w kształtowaniu przestrzeni miasta jest właśnie zapewnienie ram zarówno do spotkania z innym, jak i do odnalezienia poczucia zakorzenienia i wspólnoty, tworzenia miejsc, gdzie różnorodność nie będzie się wiązała ze strachem ani wykluczeniem, gdzie wspólnota nie będzie oparta na zamknięciu i lęku przed innymi, a każdy będzie mógł odnaleźć właściwe dla siebie proporcje prywatności i przynależności. W kształtowaniu takiego miasta szczególną rolę odgrywają pojęcie lokalności oraz wymiar przestrzeni publicznej.

LOKALNOŚĆ JAKO WARTOŚĆ

Lokalność zawsze wiąże się ze szczególnym charakterem miejsca i tym, co różni je od pozostałych części miasta. Ma charakter zarówno przestrzenny, jak i społeczny – materialna postać miasta wpływa na sposób, w jaki z niego korzystamy, ale z drugiej strony kształtują ją także postawy, relacje, więzi i działania użytkowników. Dlatego przestrzeń miasta to złożony i różnorodny zespół elementów. [...]

Lokalność dotyczy przestrzeni, która jest nam bliska, w skali, którą możemy łatwo opanować – zarówno fizycznie (możemy na przykład bez trudu obejść ją pieszo), jak i intelektualnie (dobrze ją znamy, pamiętamy nawet drobne szczegóły z nią związane). Dotyczy także poczucia przynależności wynikającej między innymi z rozpoznawania i bycia rozpoznawanym przez innych użytkowników przestrzeni, z odwiedzania stale tych samych miejsc, z poczucia fizycznej i emocjonalnej bliskości.

PRZESTRZEŃ PUBLICZNA JAKO ŚRODEK W TWORZENIU WSPÓLNOTY

Architektonicznym narzędziem tworzenia podbudowy do powstania więzi społecznych w mieście jest przestrzeń publiczna. Brak dobrej

przestrzeni publicznej jest jedną z łatwiej identyfikowalnych przyczyn braku integracji społecznej, szczególnie odczuwalnego w dynamicznie rozwijających się miastach, które stanowią cel migracji. Przy braku cech i przestrzeni wspomagających identyfikację napływowych mieszkańców z ich nowym domem proces ten powoduje nasilanie się zjawisk takich jak grodzone osiedla czy drenaż ludzi z ulic miasta przez tworzony w centrach handlowych erzac przestrzeni publicznej.

[...] Dodatkowym bodźcem jest wspólne działanie na rzecz przestrzeni na poziomie współdecydowania i współtworzenia, czego rezultatem jest współodpowiedzialność, która ma przeciwdziałać atomizacji społecznej i zanikaniu więzi sąsiedzkich.

PRZESTRZENIE PUBLICZNE I PRYWATNE W TKANCE MIASTA

Przestrzenie publiczne kształtują się w zależności od struktury przestrzennej miasta, formy wnętrza urbanistycznych, układu ulic, placów i terenów zieleni. W Warszawie możemy wyróżnić cztery główne typy układów urbanistycznych: tradycyjną zabudowę miejską (czy w szczególności – śródmiejską), wielkie osiedla mieszkaniowe (zwane blokowiskami), nową zabudowę typu „deweloperskiego” i wreszcie zabudowę jednorodziną, zwykle o charakterze podmiejskim, choć występującą także w bardziej centralnych dzielnicach.

Tradycyjna zabudowa (śródmiejska) występuje w Warszawie tam, gdzie zachował się historyczny lub przynajmniej przedwojenny układ urbanistyczny, i tam, gdzie po wojnie wybudowano nowe kwartały czy osiedla z zachowaniem tradycyjnego układu [...]. Charakteryzuje się czytelnym układem z podziałem na działki i kwartały, wyznaczone siatką ulic, które tworzą główne przestrzenie publiczne. To, na ile i jak zaspokajane są potrzeby lokalnych społeczności, zależy w dużym stopniu od tego, co znajduje się w parterach budynków (sklepy, punkty usługowe, miejsca spotkań). Tego rodzaju struktura przestrzenna narzuca wyraźne rozróżnienie przestrzeni publicznych i prywatnych. Można powiedzieć, że w dużej mierze oddaje ona dwoistość życia miejskiego. Ulice i place są miejscem całkowicie przypadkowych spotkań czy po prostu okazją do przebywania wśród innych ludzi. Dziedzińce wewnętrzne, podwórka oraz klatki schodowe to przestrzeń wyraźnie wyodrębnionej sąsiedzkiej wspólnoty.

Wielkie osiedla mieszkaniowe [...] często znajdują się w dzielnicach peryferyjnych [...]. Ze względu na swoją skalę są często silniejszym punktem odniesienia dla mieszkańców niż sama dzielnica [...].

W odróżnieniu od tradycyjnego układu opartego na siatce ulic przestrzeń pomiędzy budynkami wielkich osiedli mieszkaniowych jest znacznie mniej określona, jest raczej płynna, amorficzna. Dotyczy to także przestrzeni publicznych i półpublicznych, które przenikają się nawzajem. W tradycyjnej zabudowie granice mają charakter fizyczny – tworzą je pierzeje ulic i placów, rodzaje nawierzchni, ogrodzenia, bramy kamienic, oficyny oddzielające podwórka. Na wielkich osiedlach mieszkaniowych o publicznym lub półpublicznym, a nawet półprywatnym charakterze przestrzeni decyduje raczej sposób jej użytkowania, a czasem zawłaszczania. [...]

Cechą bardzo szczególną takiego układu urbanistycznego jest to, że meandrujące ulice i ciągi ruchu, trudne do uchwycenia kierunku, niełatwe do ogarnięcia wzrokiem wnętrza pomiędzy budynkami tworzą przestrzeń poznawalną nie analitycznie, ale intuicyjnie, na skutek wielokrotnego doświadczenia jej, więc z natury przeznaczoną tylko dla jej stałych użytkowników. Osoby z zewnątrz czują się zagubione albo gubią się faktycznie, zresztą w tych osiedlach niewiele jest funkcji o znaczeniu ponadlokalnym, które przyciągałyby osoby z innych części miasta. Dłuższe przebywanie w tych przestrzeniach publicznych jest uzależnione od dwóch czynników – wyposażenia w detal urbanistyczny oraz poczucia bezpieczeństwa. Place zabaw, ławki, skwery z murkami, na których można przysiąść, placówki przy domach kultury lub innych lokalnych ośrodkach aktywności tworzą nieraz sprzyjające ramy do spotkań, mimo swojego bardzo skromnego charakteru. Także tereny zieleni jako przestrzeń rekreacji, spotkań, spacerów, uprawiania sportu czy ogrodnictwa, są dużą wartością budującą lokalność osiedli.

[...] Zabudowa wielorodzinna pod względem układu przestrzennofunkcjonalnego przypomina tradycyjną zabudowę miejską, z podziałem na wyraźnie wyodrębnione działki i kwartały. [...] Od zabudowy śródmiejskiej i osiedli społecznych budowanych w dwudziestoleciu międzywojennym oraz wkrótce po wojnie odróżnia je brak programu infrastruktury społecznej, który łączyłby je rzeczywiście w osiedla. [...]

Cechą bardzo charakterystyczną znacznej części tego typu zabudowy jest zamykanie przestrzeni półprywatnych i półpublicznych,

dostępnych tylko dla mieszkańców, oraz fakt, że tworzą oni homogeniczne grupy społeczne. Zamknięty charakter całych osiedli (włączania nawet ulic do przestrzeni półpublicznej) zaspokaja i zarazem wzmacnia potrzebę oddzielenia się – społecznego i przestrzennego – od innych ludzi, niepodobnych do mieszkańców danego osiedla. Unikanie podróży transportem publicznym, praca w miejscach, które nie umożliwiają kontaktów z osobami różniącymi się zawodem czy pozycją społeczną, powodują, że ci mieszkańcy miasta faktycznie nie uczestniczą w życiu miejskim jako życiu prawdziwej, zróżnicowanej wspólnoty. Lokalność w tym wymiarze jest przykładem polaryzacji społeczeństwa i wyodrębniania się ujednoliconych wewnętrznie grup społecznych. Przynależność do takich grup lokalnych jest ściśle związana ze statusem materialnym. Również w odniesieniu do przestrzeni publicznej następuje nie tylko jej prywatyzacja, ale także komercjalizacja – korzystanie z niej wymaga dobrej sytuacji finansowej nie tylko dlatego, że ceny mieszkań są wysokie. W przestrzeni – jak w przypadku Pól Wilanowskich czy nowej zabudowy w rejonie Dworca Gdańskiego – brakuje przestrzeni publicznej, w której można by przebywać na zasadach nieodpłatnych. Funkcję miejsca spotkań pełnią nietanie lokale gastronomiczne – restauracje i kawiarnie. Ze wszystkich typów zabudowy w tej występuje najmniejsze zaangażowanie osobiste mieszkańców w otaczającą przestrzeń. Odpowiedzialność za nią zostaje przeniesiona jako płatna usługa na innych – pracowników ochrony, administrację budynków.

Także w zabudowie jednorodzinnej występuje problem kształtowania wspólnej przestrzeni publicznej i centrów lokalnych. Dzieje się tak przede wszystkim ze względu na fizyczny brak przestrzeni wspólnych innych niż ulice (czasem pozbawione nawet chodników). [...] Lokalność może wiązać się z silnym poczuciem tożsamości czy przywiązaniem do miejsca zamieszkania albo dobrymi relacjami z najbliższymi sąsiadami. Nie ma jednak przestrzeni, które sprzyjałyby szerszym kontaktom, wymagały negocjowania sposobów jej użytkowania.

CENTRUM LOKALNE JAKO PRZESTRZEŃ WSPÓLNOTY

[...] Za centra lokalne zostały uznane miejsca, które zawierają element powszechnie dostępnej przestrzeni publicznej, są wielofunkcyjne (z możliwością wymienności funkcji na przykład w zależności od pory dnia czy roku), znajdują się w niewielkiej odległości od miejsc zamieszkania (10–15

minut spaceru), służą wymianie: handlowej, intelektualnej, społecznej, mają program/ofertę dla różnych grup wiekowych i społecznych, łączą ludzi i budują lokalną wspólnotę. Pożądane jest, by miały przyjemną, ładną formę urbanistyczną oraz niepowtarzalny charakter, budujący lokalną tożsamość.

Przy tak określonych kryteriach za centra lokalne nie zostały uznane place miejskie o znaczeniu ogólnomiejskim (jak plac Konstytucji czy plac Defilad). Odrzucone zostały duże kubaturowe obiekty handlowe lub handlowo-biurowe bez przestrzeni publicznej i bez potencjału jej wytworzenia wokół – centra lokalne mają służyć wytworzeniu społeczności lokalnej, niezbędna jest więc stała grupa użytkowników. Potencjału centrum lokalnego nie mają lokalizacje odizolowane od zabudowy mieszkaniowej. Mimo niewątpliwych walorów przestrzennych i przyrodniczych centrami lokalnymi nie są też ponadlokalne tereny zieleni i rekreacji, na przykład Pole Mokotowskie, Morskie Oko czy plaże nad Wisłą. Potencjału wytworzenia centrum lokalnego nie mają miejsca z dużym przepływem podróży (przede wszystkim dworce kolejowe i autobusowe), a także węzły komunikacyjne. Wbrew skojarzeniom z centrami aktywności lokalnej centrów lokalnych w znaczeniu przestrzennym nie stanowią też kluby czy świetlice w pojedynczych lokalach, chociaż przy odpowiednich uwarunkowaniach mogą je współtworzyć.

[...] Wyróżniono podstawowe typy przestrzenne charakterystyczne dla warszawskich centrów lokalnych. Podstawową formą urbanistyczną sprzyjającą tworzeniu centrum lokalnego jest plac – wolna, niezabudowana przestrzeń miejska, zwykle w kształcie prostokąta lub kwadratu, ograniczona zabudową, ulicami, zielenią, przeważnie wyłączona z ruchu pojazdów. Jako forma dobrze sprzyja rozwojowi centrum lokalnego ze względu na określony, domknięty i łatwo wyczuwalny zasięg, odpowiednią proporcję powierzchni wewnątrz zabudowy obsługujących przestrzeń otwartą, zwykle dużą różnorodność funkcji w pierzejach (handlowych, administracyjnych, kulturalnych, religijnych) i aktywności w przestrzeni otwartej (relaks, handel, wydarzenia okolicznościowe), stanowiącą mieszanekę funkcji usługowych i mieszkalnych w bezpośrednim sąsiedztwie.

Problemem współczesnych centrów lokalnych w formie placów jest najczęściej organizacja ruchu kołowego uniemożliwiająca połączenie przestrzeni otwartej placu z usługami w parterach.

Najbliższą ideału formą centrum lokalnego wydaje się skwer – niewielki teren zieleni miejskiej otoczony zabudową pierzejową – właściwie połączenie placu i parku. Skwery mają wszelkie zalety placów, uzupełnione przez zielenią sprzyjającą rekreacji, odpoczynkowi i pełniącą funkcję dekoracyjną. Oprócz charakterystycznych dla placów miejsc do siedzenia oraz rzeźb czy pomników na skwerach często lokalizowane są place zabaw i niewielkie urządzenia sportowe. W przypadku skwerów i zielonych placów usługi w pierzejach często uzupełniają wolno stojące niewielkie pawilony pełniące funkcje handlowe (najczęściej kioski i kwiaciarnie) oraz gastronomiczne. Często spotykanym zjawiskiem jest ekspansja wolno stojących pawilonów. To proces pozytywny, jednak pod warunkiem zachowania właściwej proporcji między przestrzenią ogólnodostępną a komercyjną przestrzenią ogródków gastronomicznych.

Centra lokalne były niezbędnym elementem infrastruktury społecznej w założeniach projektowych wielkich osiedli mieszkaniowych. [...] Choć nie wszystkie obiekty zrealizowano, w typowych pawilonach do dziś mieszczą się sklepy i punkty usługowe, czasem także placówki pocztowe, siedziby administracji spółdzielni mieszkaniowych, rzadziej – ośrodki kultury lub dobrze działające kluby sąsiedzkie. Budynki te mają na ogół niski standard techniczny, jednak stanowią duży potencjał kształtowania w nich i wokół nich centrów lokalnych.

[...] W pojedynczych przypadkach centrum lokalne jest identyfikowane z dużym obiektem handlowym o prostej stalowej konstrukcji. Analizowane w projekcie hale, w przeciwieństwie do pawilonów, to pojedyncze obiekty działające do wewnątrz, nietworzące wartościowej przestrzeni wokół. Są to jednak lokalizacje o wielkim potencjale – szczególnie przestrzenie wokół historycznych hal handlowych i nowoczesnych otwartych targowisk. Zidentyfikowane centra lokalne w formie hal targowych z otoczeniem – takie jak Hala Wola, Hala Banacha czy Hala Marymont – to duże gabarytowo budynki dominujące w przestrzeni, otoczone przez stragany i pawilony handlowe. Zespoły te są słabo zdefiniowane przestrzennie. Trudno w przestrzeni doszukać się czytelnych granic ich oddziaływania. Efekt ten pogłębia stosowanie tanich materiałów charakterystycznych dla obiektów tymczasowych (blacha), które źle się sprawdzają w ciepłych porach roku. Obiektom nie towarzyszy przestrzeń publiczna, w której chciałoby się przebywać.

Targowisko to typ centrum lokalnego o bardzo zróżnicowanym standardzie – od tymczasowych placów handlowych, gdzie organizowane są cykliczne targi, na przykład na Kole, przez zespoły pawilonów o zróżnicowanej formie i jakości, po wybudowane od podstaw targowiska z szeregiem identycznych pawilonów i wspólnym zadaszeniem. Najczęściej pawilony handlowe ustawiane są w układzie równoległych alejek bez poszerzeń i punktów centralnych. Układy działają do wewnątrz – pierzeja od ulicy jest zapleczerwowa i nieatrakcyjna. Bogactwo bazaru widać tylko w środku. Mimo zróżnicowanego programu handlowego najczęściej brak jakichkolwiek innych usług – nawet gastronomii. Po zamknięciu przestrzeni jest niedoświetlona, nieatrakcyjna i czasem niebezpieczna. Targowiska bywają lokowane (nieraz na wiele lat) tymczasowo, prowizorycznie, na terenach zarezerwowanych pod przyszłe funkcje komunikacyjne. Powoduje to nieraz obniżenie ich standardu, ale nie zmienia faktu, że pełnią ważną dla lokalnej społeczności funkcję.

[...] Trudno znaleźć właściwy termin dla określenia zjawiska, które w analizowanych sytuacjach występowało dość często i można się spodziewać, że będzie jeszcze częstsze: w niedalekiej odległości występuje kilka ważnych obiektów oddziałujących na zewnątrz – wokół nich wytwarza się centrum lokalne, jednak trudno określić, który z obiektów jest najważniejszy, a wzajemna synergia sprawia, że cały obszar zyskuje nową funkcjonalność.

NOWA ROLA ARCHITEKTA

Należy się spodziewać, że w najbliższej przyszłości w Polsce i w Europie wyzwaniem będzie nie tyle budowanie miast, ile ich przekształcanie. Rewitalizacja będzie tylko częścią tego procesu. Zadaniem władz lokalnych, architektów i urbanistów oraz wszystkich specjalistów w dziedzinie rozwoju miast, a także zadaniem wspólnot lokalnych będzie raczej proces nieustannego reagowania na nowe wyzwania i zmiany, stałe dążenie do pewnego ideału miasta – bezpiecznego, przyjaznego, obywatelskiego. Zmiany demograficzne, migracje, zmiany klimatu, nowe potrzeby dotyczące miejsc pracy i nowych dziedzin gospodarki oraz inne, których jeszcze nie znamy, będą dokonywały się stopniowo i odpowiedź na nie także powinna mieć charakter ewolucyjny.

[...] Dziś proces przekształcania miast dokonuje się w sposób ciągły i trudno mówić o warunkach równowagi, która nie wymaga żadnej

pracy i działania. Daleko odeszliśmy od postulatów radykalnych zmian i rewolucji urbanistycznych czy społecznych, a jednocześnie mamy też do czynienia z wysokim poziomem zaangażowania mieszkańców, lokalnych wspólnot czy organizacji. Dynamicznie rozwijają się nauki społeczne zajmujące się gospodarką i polityką miejską. W tej sytuacji architekt i urbanista stają się raczej moderatorami niż kreatorami zmian. Architekt nie jest już artystą, jak malarz czy rzeźbiarz skoncentrowany na swoim dziele, ale raczej reżyserem, który pracuje z licznym i zróżnicowanym zespołem. [...] Przestrzeń „pomiędzy budynkami”, jak pisał o niej Jan Gehl, już istnieje, tak jak w przypadku centrów lokalnych – ma już swoją formę i zaspokaja pewne potrzeby, ale wymaga poprawy. Potrzebne jest usuwanie istniejących barier, zarówno tych o charakterze fizycznym, jak i społecznym czy gospodarczym. Problemem Warszawy jest często chaotyczna lokalizacja obiektów małej architektury, brak ułatwień dla osób z niepełnosprawnościami fizycznymi – ruchu i wzroku, a także brak lub niedostatek ławek i innych miejsc, które umożliwiają choćby chwilowy odpoczynek, oparcie cięższej torby czy bagażu. Stałym problemem jest rywalizacja o przestrzeń pomiędzy kierowcami, którzy szukają miejsc do parkowania, a innymi użytkownikami – nie tylko pieszymi, ale także właścicielami i użytkownikami lokali, którym trudno jest wyjść ze swoją działalnością w przestrzeń miasta. Stąd często nawet w centrach lokalnych brak ogródków kawiarni, zewnętrznych straganów sklepów czy elementów zieleni przy wejściu.

Inny charakter mają bariery ekonomiczne czy społeczne, ale one także mają swój wymiar przestrzenny. Związane są przede wszystkim z możliwością nieodpłatnego przebywania w przestrzeni publicznej w sposób, który pozwala z niej korzystać na tych samych zasadach wszystkim użytkownikom. [...] Bariery mogą mieć także charakter psychologiczny, związany przede wszystkim z poczuciem bezpieczeństwa, zawłaszczaniem przestrzeni przez użytkowników postrzeganych jako agresywni. Może to dotyczyć nie tylko ich fizycznego przebywania w przestrzeni w danym momencie, ale na przykład napisów w przestrzeni publicznej o charakterze mowy nienawiści. Tolerowanie takich napisów jest jedną z form dyskryminacji części użytkowników.

Tworzenie centrów lokalnych z programem funkcjonalnym dostosowanym do potrzeb różnych użytkowników oraz prawidłowo ukształtowaną przestrzenią publiczną jest jednym z najlepszych narzędzi budowania

miasta inkluzywnego. Słynne powiedzenie „miejsce to bezpieczeństwo, przestrzeń to wolność” ma w odniesieniu do przestrzeni publicznych także swój społeczny wymiar. W wymiarze lokalnym powinny one zapewniać poczucie swojskości i bezpieczeństwa, ale nie powinny zatracać cech otwartości, gotowości do zmian i eksperymentów.

Bibliografia:

D. Brodowicz, A. Domaradzka-Widła, K. Sadowy, Lokalność, przestrzeń publiczna, kapitał społeczny. Cele, osiągnięcia i wyzwania kształtowania przestrzeni publicznej Warszawy w odniesieniu do Społecznej Strategii Warszawy oraz propozycje metodologii monitorowania jej realizacji, Raport dla CKS m.st. Warszawy, Warszawa 2015.

Centra lokalne. Studium koncepcyjne dotyczące centrów lokalnych w Warszawie, OW SARP, Warszawa 2015.

J. Gehl, Życie między budynkami, przeł. M.A. Urbańska, RAM, Kraków 2013.

R. Sennett, Elastyczne miasto obcych sobie osób, „Le Monde Diplomatique” 2007, nr 5 (15).

Yi-Fu Tuan, Przestrzeń i miejsce, przeł. A. Morawińska, PIW, Warszawa 1987.

TRANSFORMACJA TERENÓW POSTINDUSTRIALNYCH W WARSZAWIE*

MAXIMILIAN MENDEL

* Niniejszy tekst pochodzi z książki „Synchronizacja. Projekty dla miast przyszłości – Architektura nie zrównoważona” (wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2016)

W czasach PRL-u w Warszawie ulokowano przemysł ciężki i lekki, hołdując socjalistycznym ideałom przemiany społecznej. Po zmianie ustroju większość z tych zakładów przemysłowych uległa likwidacji, została porzucona i pozostawała wykorzystywana jedynie w niewielkim stopniu. Deweloperzy i inwestorzy względnie szybko odkryli wartość tych terenów poprzemysłowych i możliwości ich ponownej zabudowy. Wyjściowo skupiono się na inwestycjach komercyjnych, przede wszystkim z myślą o tworzeniu powierzchni biurowej i w pewnym zakresie – handlowej. W ostatnich latach ciężar przesunął się bardziej na projekty mieszkaniowe. Pojawiły się zupełnie nowe dzielnice. Magazyny, składowiska i zakłady przemysłu lekkiego znajdujące się na ulicy Jana Kazimierza na Odolanach ustąpiły miejsca nowoczesnej zabudowie wielorodzinnej z powierzchniami handlowymi i usługowymi umiejscowionymi na parterze. Dawne tereny przemysłowe w okolicy ulicy Rydygiera na Żoliborzu zostały przekształcone w dzielnicę mieszkaniową, którą obecnie zamieszkuje około dwudziestu tysięcy osób. W ostatnich latach biznesowa dzielnica Służewiec, niesławny „Mordor”, została zabudowana nowymi budynkami mieszkalnymi, wtulonymi między kompleksy biurowe, odznaczającymi się różną jakością architektoniczną i wiekiem. Wkrótce mają zostać podjęte inne, zakrojone na dużą skalę działania, mające na celu wdrożenie projektów nowej zabudowy na terenach postindustrialnych. Obejmują one olbrzymie inwestycje w utworzenie nowych powierzchni mieszkaniowych w miejscu byłej fabryki ciągników w Ursusie, fabryki FSO w dzielnicy Praga-Północ oraz dawnej stalowni Huty Warszawa.

KORZYŚCI PŁYNĄCE Z PONOWNEJ ZABUDOWY TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH

Tereny przemysłowe to jeden z rodzajów gruntów wykorzystywanych przez deweloperów pod zabudowę mieszkaniową. Dowody empiryczne zgromadzone z ponad półtora tysiąca tego rodzaju projektów zapewniły podstawę do rozróżnienia pięciu różnych form zabudowy w Warszawie:

1. rozwój rozległych terenów wcześniej niezabudowanych, niestanowiących części istniejącej tkanki miejskiej (*greenfield*),
2. rewitalizację terenów postindustrialnych (*brownfield*),
3. przebudowa istniejących nieruchomości zdegradowanych (*greyfield*),
4. projekty rewitalizacyjne oraz
5. wypełnienie istniejącej tkanki miejskiej¹.

Typologia ta ma charakter roboczy i niektóre wydzielone w niej rodzaje nakładają się na siebie. Niemniej jednak wydaje się, że istnieją niezbita dowody potwierdzające różnorodność wpływu wywieranego przez projekty deweloperskie na transformację miejską, w zależności od tego, jaka jest wcześniejsza historia zagospodarowywanego obszaru. W dalszej części niniejszego opracowania główny nacisk położono na ponowną zabudowę terenów przemysłowych, rozumianą jako realizacja projektów budowlanych na gruntach, które były uprzednio wykorzystywane do celów industrialnych, budowy zakładów przemysłu lekkiego lub magazynów.

Wykorzystywanie takich terenów do celów zabudowy mieszkaniowej i tworzenia miejsc pracy stanowi temat nieco kontrowersyjny, ponieważ konieczne może być usunięcie zanieczyszczeń wynikających z zalegania tam dużej ilości niebezpiecznych odpadów oraz wcześniejszego wykorzystania przemysłowego lub handlowego. Niemniej jednak jasne jest, że najgorsze zagrożenie dla zdrowia wynika z pozostawienia terenów przemysłowych bez jakiegokolwiek ich uprzątnięcia. Ponieważ usuwanie zanieczyszczeń jest drogie, skażone obszary najczęściej nie zostają odpowiednio oczyszczone i poddane rewitalizacji, jeżeli nie jest

1 Por. M. Mendel, *Residential Developers as Actors of Urban Transformation in Post-socialist Warsaw*, praca doktorska, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2013.

przewidziany żaden nowy sposób ich zagospodarowania, który sprawiłby, że będzie to finansowo opłacalne. Ponowna zabudowa terenów przemysłowych gwarantuje (lub przynajmniej powinna), że zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa zostaną usunięte. Pomaga to poprawić wizerunek dzielnicy oraz warunki panujące w otoczeniu. Co więcej, ponowna zabudowa zlokalizowanych w miastach miejsc przemysłowych może być postrzegana jako koncepcja przeciwstawna względem projektów deweloperskich realizowanych na wcześniej niezabudowanych peryferiach miast, a co za tym idzie, jako sposób na zapobieganie eksurbanizacji. Dzięki temu obszary uprzednio niezabudowane mogą zostać zachowane jako tereny rolnicze lub miejsca o dużym znaczeniu dla środowiska naturalnego.

Tereny przemysłowe często są zlokalizowane blisko centrów miast postsocjalistycznych i dlatego też mogą być ponownie zabudowywane w ramach naturalnej ekspansji tkanki miejskiej. Innymi słowy – mogą umożliwić inteligentny rozwój miasta poprzez intensyfikację lub „dobre zagęszczanie” (*good density*²). Umożliwia to budowę obiektów w miejscach, które są łatwo dostępne za pośrednictwem istniejącej infrastruktury miejskiej. Jest to olbrzymia korzyść wynikająca z centralnego położenia terenów przemysłowych, której nie są w stanie zapewnić miejsca uprzednio niezabudowane zlokalizowane na przedmieściach, zazwyczaj wymagające dużych inwestycji w infrastrukturę techniczną i obiekty socjalne. Podsumowując, inteligentne inwestycje w ponowną zabudowę obszarów przemysłowych mogą prowadzić do osiągnięcia wielu korzyści środowiskowych, społecznych i gospodarczych.

2 Por. G. Clark i T. Moonen, *The Density Dividend: Solutions for Growing and Shrinking Cities*, Urban Land Institute, TH Real Estate, London 2015.

REWITALIZACJA TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH W WARSZAWIE

Ze względu na rozwój przemysłu w czasach reżimu socjalistycznego do 1989 roku Warszawa odznaczała się dość dużą liczbą obiektów przemysłowych zlokalizowanych w granicach miasta³. Te obszary przemysłowe zostały zaplanowane i zabudowane w postaci stref pełniących jedną funkcję, zgodnie z modernistycznym podejściem do podziału przestrzeni miejskiej⁴. W niespokojnych czasach transformacji ustrojowej po upadku socjalizmu zlikwidowano wiele firm i fabryk. Doprowadziło to do powstania coraz większej liczby terenów poprzemysłowych, z których wiele znajdowało się na dobrze położonych działkach tylko nieznacznie oddalonych od centrum lub z dobrym połączeniem komunikacyjnym. Niemniej jednak ponowne wykorzystanie i zabudowa obszarów poprzemysłowych zostały opóźnione z kilku powodów: problemy prawne, roszczenia reprivatyzacyjne, opóźniona prywatyzacja, kwestie biurokratyczne, brak uchwalonych planów zagospodarowania przestrzennego umożliwiających pełnienie innych funkcji niż przemysłowe lub zbyt wysokich oczekiwań cenowych ze strony właściciela nieruchomości (często należących do Skarbu Państwa). Jednocześnie ponowna zabudowa miejsc poprzemysłowych często oznacza dodatkowe koszty związane z pracami rozbiórkowymi lub rewitalizacją. Ryzyko wynikające z ewentualnego skażenia lub zanieczyszczenia stanowi dodatkowe zagrożenie dla inwestorów, co odwołuje ich od sięgania po te tereny, zwłaszcza na potrzeby inwestycji mieszkaniowych. Zmieniło się to wraz z rozwojem pierwotnego rynku mieszkaniowego w okresie po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Wzrost cen mieszkań oraz zacięta konkurencja na rynku działek nadających się pod zabudowę doprowadziły do tego, że deweloperzy zaczęli inwestować w miejsca niegdyś zajmowane przez przemysł. Napływ zagranicznych deweloperów, posiadających doświadczenie w zakresie ponownej zabudowy terenów typu *brownfield*, stanowił dodatkowy czynnik umożliwiający sięgnięcie po drzemiący tam potencjał.

3 G. Węclawowicz, *Die sozialräumliche Struktur Warschau – Ausgangslage und postkommunistische Umgestaltung*, [w:] ISR – Forschungsberichte, t. 8, Institut für Stadt- und Regionalforschung, Wien 1993.

4 M. Staniszkis, *Continuity of Change vs. Change of Continuity: A Diagnosis and Evaluation of Warsaw's Urban Transformation*, [w:] *Chasing Warsaw – Socio-Material Dynamics of Urban Change since 1990*, red. M. Grubbauer, Campus Verlag, Frankfurt–New York 2012, s. 81–108.

Inwestycje deweloperskie powodują zagęszczenie krajobrazu w centrach miast, natomiast tereny przemysłowe powstające na skutek deindustrializacji obecnych centrów miast dają szansę na kompletne przemodelowanie istniejących obiektów, oczywiście jeżeli występuje wystarczające zainteresowanie po stronie inwestorów⁵.

Pierwsze projekty ponownej zabudowy obszarów postindustrialnych w Warszawie były realizowane przede wszystkim na działkach przemysłowych na zachodnim brzegu Wisły. Na początku nacisk kładziono na inwestycje komercyjne. Dobrym przykładem są inwestycje w obiekty biurowe realizowane na działkach przemysłowych w biznesowej części Mokotowa, czyli na Służewcu, i na Woli. Ponowna zabudowa tych miejsc na potrzeby mieszkaniowe została nieco odłożona w czasie – pierwsze transakcje zakupu zostały zawarte około 2006 roku, a pierwsze projekty ukończono w 2008 i 2009 roku. Większość z tych projektów mieszkaniowych zrealizowano w dzielnicach położonych nieopodal centrum, czyli na Mokotowie, Woli i Żoliborzu. Względnie wysokie ceny na miejscowym rynku uzasadniały lokalizowanie inwestycji na przemysłowych obszarach Mokotowa i Żoliborza. W przypadku Woli deweloperzy liczyli na znaczny wzrost cen ze względu na niewielką odległość od centrum oraz centrum biznesowego miasta. Można to wyjaśnić, odwołując się do zależności między możliwymi do uzyskania cenami mieszkań a osiąganymi w ten sposób przychodami oraz względnie wysokimi cenami lub ryzykiem ponoszenia wyższych kosztów w związku z ponowną zabudową terenów przemysłowych. W wielu przypadkach maksymalna możliwa do uzyskania cena sprzedaży mieszkania w dzielnicach takich jak Praga-Południe, Praga-Północ, Targówek lub Białołęka nie uzasadniała ponoszenia kosztów odkażania czy marketingu, niezbędnych do wybudowania i sprzedaży mieszkań na terenach typu *brownfield*. Jednocześnie działki na wschodnim brzegu Wisły oraz na peryferiach stanowiły bardziej atrakcyjne finansowo alternatywy w postaci miejsc uprzednio niezabudowanych lub uzupełniania istniejącej tkanki miejskiej.

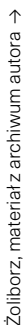
5 L. Sýkora i S. Bouzarovski, *Multiple Transformations: Conceptualising the Post-Communist Urban Transition*, „Urban Studies”, marzec 2011, t. 49, nr 1, s. 43–60.

Dawne tereny przemysłowe, na których deweloperzy mieszkaniowi prowadzili intensywną działalność, obejmują:

- na Woli: sąsiadujące ze sobą osiedla Odolany i Czyste, również obszar pomiędzy ulicą Górczewską i ulicą Olbrachta, strefę w okolicy ulicy Burakowskiej oraz ulic Obozowej, Ostroroga, Banderii;
- na Mokotowie: dzielnicę Służewiec oraz tereny wokół ulic Chełmskiej, Bobrowieckiej, Kierbedzia;
- na Żoliborzu: dzielnicę Żoliborz Przemysłowy;
- w Śródmieściu: tereny wokół ulic Słomińskiego, Inflanckiej, Stawki;
- na Bemowie: tereny wokół ulic Pełczyńskiego i Górczewskiej;
- na Bielanach: kwartał pomiędzy ulicami Nocznickiego i Sokratesa;
- na Białołęce: tereny wokół ulic Klasyków i Krokwi;
- na Pradze-Południe: tereny pomiędzy ulicą Mińską a linią kolejową.



Ponowna zabudowa miejsc poprzemysłowych realizowana przez deweloperów mieszkaniowych, która rozpoczęła się w ostatnich latach, jest elementem trwającego procesu transformacji przestrzeni miejskiej w Warszawie. Strefy szczególnie intensywnej zabudowy koncentrują się w okolicy Żoliborza Przemysłowego, Odolan i Służewca. Deweloperzy przekształcili dawne obszary przemysłowe w dzielnice mieszkaniowe. Na każdym z nich w 2008 roku nie istniała praktycznie żadna zabudowa mieszkaniowa, a w 2016 roku jest tam już nawet od czterech i pół tysiąca do sześciu tysięcy mieszkań. W oparciu o sukcesy odnoszone przez



ŻOLIBORZ (PO)PRZEMYSŁOWY LUB
NOWY ŻOLIBORZ POŁUDNIOWY

ROBIMY STUDIUM



tych obszarów i promują nazwę „Nowy Żoliborz Południowy”. Jest on usytuowany w dzielnicy Żoliborz, na północ od centrum Warszawy. Ograniczają go linie kolejowe od strony południowej, ulica Krasieńskiego od północnej, Broniewskiego od północno-wschodniej oraz aleja Jana Pawła II od wschodu. W kierunku zachodnim niektórzy wskazują ulicę Powązkowską jako granicę, natomiast inni twierdzą, że sięga on dalej na południowy wschód, aż do granic dzielnicy. W tym artykule przyjęto to drugie, szerzej zakrojone, podejście.

W okresie PRL-u Żoliborz Przemysłowy był terenem industrialnym, na którym znajdowały się magazyny oraz przemysł lekki. Była tam również część fabryki samochodów FSO. Choć większość zakładów zamknięto w latach 90., większość tego obszaru zachowała swój industrialny charakter aż do 2008 roku. Jedynym pionierskim projektem mieszkaniowym w tym miejscu przed 2008 rokiem była zrealizowana w 2001 roku przez

↑
Odolany, materiał z archiwum autora



Com Investment niewielka inwestycja zakrojona na zaledwie około dwudziestu mieszkań. Do dziś przetrwało tylko kilka pamiątek z tamtego okresu, w tym dwa instytuty: Instytut Chemii Przemysłowej na ulicy Rydygiera 8 oraz Instytut Mechaniki Precyzyjnej na ulicy Duchnickiej 3. Cały obszar ma zostać przekształcony w nową dzielnicę mieszkaniową. Do 2008 roku kilku deweloperów zakupiło tam znaczną liczbę działek, przygotowując się do zmiany sposobu ich użytkowania na cele mieszkaniowe. Do początku 2016 roku jedenastu deweloperów wybudowało tam ponad cztery tysiące sto mieszkań: w tym budowany przez Robyng projekt City Apartments liczący około tysiąca stu pięćdziesięciu mieszkań oraz budowany przez Turret Development Zielony Żoliborz przewidujący powstanie około tysiąca mieszkań. Do końca roku planowane jest zakończenie kolejnych czterech inwestycji, liczących prawie sześćset mieszkań. A to nie koniec. Hiszpański inwestor posiada dużą działkę, na której

przewiduje budowę ponad tysiąca mieszkań. Realizowany przez spółkę Layetana projekt sPlace, w ramach którego wybudowano dotychczas jeden budynek z sześćdziesięcioma sześcioma mieszkaniami, umożliwia powstanie kolejnych siedmiuset mieszkań. Łącznie z oczekującymi na ukończenie czterystoma mieszkaniami w projekcie Żoliborz Artystyczny Dom Development przewiduje powstanie tam tysiąca siedmiuset mieszkań. Oprócz tego na mniejszych działkach w okolicy planuje się ponad tysiąc kolejnych mieszkań. W ujęciu ogólnym można szacować, że tereny poprzemysłowe na tym obszarze zostaną ponownie zabudowane i utworzą dzielnicę mieszkaniową liczącą około ośmiu tysięcy mieszkań w zabudowie wielorodzinnej. Uwzględniając strukturę oraz rozmiary mieszkań realizowanych w ramach tych projektów, jak również średnie rozmiary gospodarstwa domowego w Warszawie, można się spodziewać napływu nowych mieszkańców w liczbie około piętnastu–dwudziestu tysięcy osób.

ODOLANY: TRANSFORMACJA ULICY JANA KAZIMIERZA

Ograniczone ulicami Wolską i Kasprzaka od północy, a od pozostałych stron liniami kolejowymi osiedle Odolany leży w południowo-zachodnim rogu dzielnicy Wola, na zachód od centrum miasta. Podobnie jak w przypadku Żoliborza Poprzemysłowego, duże części tego osiedla mieściły w czasach socjalistycznych zakłady przemysłu lekkiego i magazyny. Południową część tego obszaru zajmują przede wszystkim obiekty kolejowe. W latach 90. większość firm zakończyła działalność, a działki pozostały niezagospodarowane. Napływ kapitału inwestycyjnego w postaci deweloperów mieszkaniowych rozpoczął się w okresie boomu mieszkaniowego. Realizację pierwszych projektów rozpoczęły w 2007 roku Pekao Property, Home Invest oraz Dantex. W wyniku ich działań do 2009 roku zbudowano pierwsze budynki mieszkalne. W międzyczasie kilku innych deweloperów poszło w ślady swoich konkurentów i zainteresowało się tym obszarem. Do pierwszego kwartału 2016 roku jedenastu deweloperów ukończyło trzydzieści pięć faz w ramach jedenastu projektów, budując łącznie prawie pięć tysięcy czterysta mieszkań. Największy udział w tych inwestycjach mają obiekty wchodzące w skład kompleksu Bliska Wola (firmy J.W. Construction), gdzie powstało ponad tysiąc mieszkań. Kompleks Villa Arte (Bouygues Immobilier Polska) obejmuje siedemset mieszkań; Wola Prestige (Home Invest) – około sześćset

↓
Źródło: Służewiec, materiał z archiwum autora

trzydziestu mieszkań, Osiedle Dobrolin – około sześciuset mieszkań, oraz Dobra Wola – około pięciuset mieszkań (oba realizowane przez Dantex); osiedle Intenso (Neocity Group) – około czterystu mieszkań, oraz Osiedle Espresso (Ronson) – około trzystu pięćdziesięciu mieszkań. Oprócz tego wciąż trwa budowa ponad pięciuset mieszkań, które mają zostać ukończone jeszcze w 2016 roku. Skala inwestycji, które są obecnie w budowie, jest olbrzymia. Na nadchodzące lata zapowiedziano powstanie ponad trzech tysięcy mieszkań. Inni duzi właściciele nieruchomości, tacy jak spółka kolejowa PKP oraz należący do Skarbu Państwa Polski Holding Nieruchomości, jeszcze nie ujawniły dokładnych planów dotyczących działek, które są ich własnością. Same tereny należące do PKP mogą pomieścić około dwóch tysięcy mieszkań.

Konsekwencje tego procesu transformacji dla osiedla Odolany są nawet dalej idące niż w przypadku Żoliborza Przemysłowego. Deweloperzy wykupili większość działek przemysłowych i poprzemysłowych na południe od ulicy Jana Kazimierza, jak również większość działek na północ od niej. Z wyjątkiem północno-wschodniej części ulicy Jana Kazimierza, kilku działek przylegających do ulicy Kasprzaka oraz wschodniej granicy tego terenu na Odolanach nie zostały już żadne obszary przemysłowe ani komercyjne. Obecnie dużą część osiedla Odolany wokół ulicy Jana Kazimierza zajmują obiekty mieszkaniowe lub też miejsca przeznaczone pod inwestycje tego typu. Na tym obszarze wybudowano już ponad pięć tysięcy czterysta mieszkań, a w ciągu kolejnych dwóch i pół roku planuje się jeszcze trzy tysiące. Łącznie na terenach poprzemysłowych na osiedlu Odolany deweloperzy planują powstanie ponad dziesięć tysięcy mieszkań. Zakładając, że gospodarstwo domowe liczy średnio dwie i pół osoby, przełoży się to na napływ około dwudziestu pięciu tysięcy nowych mieszkańców.

SŁUŻEWIEC PRZEMYSŁOWY PRZEKSZTAŁCONY W MIESZANE TERENY BIZNESOWO-MIESZKALNE

W latach 50. rząd socjalistyczny zdecydował o wybudowaniu kompleksu przemysłowego o nazwie Służewiec Przemysłowy, który obejmował dzisiejszą dzielnicę Służewiec oraz obszary zlokalizowane na południe od niego, wcześniej należące do wsi Służewiec istniejącej przed 1939 rokiem. Strefę tę ograniczają od zachodu linie kolejowe, od północy ulica Woronicza i ulica Boksterska od południa. Co do wschodniej granicy nie

ma zgody, czy należy ją wytyczyć na linii ulic Wołoskiej i Obrzeźnej, czy też pociągnąć dalej. Wiele ulic na terenie Służewca zostało nazwanych na cześć osiągnięć socjalizmu, mamy tu więc takie ulice jak: Cybernetyki, Konstruktorska, Postępu oraz Racjonalizacji. Po upadku socjalizmu tereny na północ od ulicy Marynarskiej stopniowo przekształcały się w centrum biurowe, korzystając z względnie niedużej odległości od centrum miasta oraz z dobrego transportu publicznego w postaci linii tramwajowych i autobusowych. Proces transformacji terenów na południe od ulicy Marynarskiej rozpoczął się nieco później i dominowała tam zabudowa mieszkaniowa. W 2007 roku trzech deweloperów rozpoczęło realizację projektów mieszkaniowych: jeden budynek był budowany przez Rogowski Development, a dwa wieloetapowe projekty wdrażali inni inwestorzy: osiedle Hubertus – Eco Classic, a Galerię Park – spółka docelowa pod tą samą nazwą, prowadzona przez izraelskiego inwestora. Jednocześnie hiszpański inwestor Sando (obecnie IP Inverpolska Development) rozpoczął budowę Alanda Residence na ulicy Woronicza w północnej części Służewca Przemysłowego. Kolejni deweloperzy z Izraela, Hiszpanii i Belgii poszli w jego ślady. Do początku 2016 roku w ramach trzydziestu trzech faz inwestycji szesnastu deweloperów postawiło tam ponad cztery tysiące sześćset mieszkańców. Kolejnych około tysiąca dwustu nadal jest w trakcie budowy w ramach działań sześciu deweloperów. W dalszych planach znajdują się również budynki wielorodzinne. Niemniej jednak trudno obecnie oszacować możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej na tych terenach ze względu na zajądłą konkurencję o działki pomiędzy deweloperami komercyjnymi i mieszkaniowymi. Aby jeszcze bardziej skomplikować obraz sytuacji, na rynku pojawiły się plotki o pierwszych deweloperach planujących przekształcenie słabo dziś funkcjonujących kompleksów biurowych z lat 90. na obiekty mieszkaniowe. Z pewnością można powiedzieć, że Służewiec stanie się wkrótce domem dla przynajmniej dwunastu–piętnastu tysięcy osób, a w dalszej perspektywie być może też dla kolejnych.

Proces transformacji terenów poprzemysłowych doprowadził do wymieszania funkcji na Służewcu. Obecnie dzielnicę można podzielić na dwie połowy rozdzielone ulicą Marynarską, na północ od której dominuje zabudowa biurowa, a na południe – mieszkaniowa. Wyjątkiem od tej ogólnej zasady są z jednej strony nowe projekty mieszkaniowe realizowane w północno-zachodniej części Służewca w okolicach ulic

Woronicza, Racjonalizacji i Magazynowej, a z drugiej strony, ze względu na ich eksponowaną lokalizację, budynki biurowe skoncentrowane na terenach przylegających do ulicy Marynarskiej. Stłużewiec, który już oferuje ponad milion metrów powierzchni biurowej, określany również mianem Centrum Biznesowego na Mokotowie, zapewnia obecnie miejsca pracy osiemdziesięciu trzem tysiącom osób. Codzienne dojazdy do tego największego zagłębia biurowego w Warszawie spowodowały olbrzymie zmiany w ruchu ulicznym. Stłużewiec cieszy się złą sławą ze względu na codzienne korki i problemy z parkowaniem, dzięki czemu dorobił się niesławnego pseudonimu „Mordor”. Niedawne zwiększenie ilości przestrzeni mieszkaniowej częściowo ogranicza dalszy rozwój obiektów komercyjnych. W ten sposób liczba osób dojeżdżających codziennie do pracy zostaje zastąpiona mieszkańcami, którzy będą żądać czegoś więcej niż przestrzeni biurowa: szkół, przedszkoli oraz innych obiektów społecznych, restauracji i kawiarni, terenów zielonych i tym podobnych.

WNIOSKI I PERSPEKTYWY NA PRZYSZŁOŚĆ

Opisany proces ponownego zagospodarowania terenów przemysłowych w Warszawie nosi pewne znamiona sukcesu. Stanowi prawdziwe osiągnięcie, ponieważ dzięki niemu dawne obszary przemysłowe zostały przekształcone w nowoczesne dzielnice mieszkaniowe. Jest to osiągnięcie zarówno z punktu widzenia ciągłego niedoboru mieszkań w stolicy, jak i jeżeli chodzi o korzyści płynące z ponownej zabudowy miejsc przemysłowych, to jest poprawę otoczenia i wizerunku osiedli, inteligentny rozwój poprzez ekspansję tkanki miejskiej, zapobieganie eksurbanizacji i tak dalej. Niemniej jednak historia sukcesu rewitalizacji obszarów postindustrialnych w Warszawie ma w sobie łyżkę dziegciu, którą stanowi nieco losowy charakter tych projektów, które nie są w żaden sposób dopasowane do większej strategii rozwoju miasta. Inwestycje na terenach przemysłowych wydają się pozostawione w całości we władaniu sił rynkowych, bez żadnej koordynacji ze strony władz lokalnych. Otwiera to pytanie dotyczące odpowiedzialności między innymi za następujące kwestie: zapewnienie niezbędnej infrastruktury społecznej; zarezerwowanie terenów do potrzeb rekreacyjnych, na parki i obszary zielone; uwzględnienie odpowiedniego połączenia różnych funkcji przestrzeni; kontrola nad usuwaniem skażeń; pozostawienie miejsc na mieszkania w przystępnych cenach. Analiza prowadzonych do tej pory projektów

deweloperskich powinna zostać wykorzystana do refleksji nad lepszymi sposobami inwestowania na terenach przemysłowych w przyszłości.

KORZYŚCI ODNIESIONE DO DZIŚ

Stwierdzono, że siły rynkowe są wystarczająco mocne, aby zainicjować i przeprowadzić w Warszawie projekty ponownej zabudowy terenów postindustrialnych. Wartość znajdujących się w stolicy miejsc porzuconych w przeszłości przez przemysł i firmy została odkryta zarówno przez deweloperów mieszkaniowych, jak i komercyjnych. Dla nich działki poprzemysłowe są atrakcyjnymi terenami inwestycyjnymi, zwłaszcza te usytuowane w korzystnych lokalizacjach, na które należy się spodziewać dużego popytu. Ci gracze rynkowi nie dali się odstraszyć ryzyku skażenia, z którym w większości przypadków byli w stanie sobie skutecznie poradzić. Deweloperzy zdali sobie sprawę z tego, że mogą budować i wzmacniać swoją markę, wykorzystując zaangażowanie na rzecz poprawy jakości dzielnic oraz środowiska. Dostrzegli w tym również w końcu korzyści finansowe ze względu na niższe koszty inwestycji infrastrukturalnych w porównaniu z uprzednio niezabudowanymi przedmieściami, jak również ze względu na często korzystny stosunek ceny gruntu i zwrotu z inwestycji.

Dla mieszkańców korzyści z uprzętniętych terenów przemysłowych polegają na możliwości zakupu mieszkań po względnie niskich cenach. We wczesnych latach procesu deweloperskiego pierwsi mieszkańcy są najczęściej skłonni płacić niższe kwoty niż w okolicznych dzielnicach z pewnymi tradycjami. Niemniej jednak ci pionierzy często muszą zmagać się z trudnościami związanymi z całym cyklem budowy. Oznacza to nie tylko hałas i zapylenie, lecz również często ograniczoną ilość zieleni, infrastruktury społecznej i brak obiektów handlowych w ciągu kilku pierwszych lat.

Jeżeli chodzi o rozwój urbanistyczny Warszawy, zabudowa terenów postindustrialnych w dzielnicach Stłużewiec, Odolany, Żoliborz oraz innych przede wszystkim oznaczała zapewnienie niezbędnych nowych mieszkań. Jednocześnie miasto mogło wypełnić luki w postaci opuszczonych lub niewykorzystywanych w pełni działek w atrakcyjnych lokalizacjach. Poprzez ten rozwój Warszawa rozwijała się wewnętrznie, zamiast zajmować nowe tereny. Prawdopodobnie nakłady na infrastrukturę na tych obszarach przemysłowych były znacznie niższe niż na porównywalne projekty realizowane w miejscach uprzednio niezabudowanych na

peryferiach miasta. Na koniec, choć jest to nie mniej ważne, do uprzątnięcia terenów przemysłowych wykorzystano kapitał prywatny, a nie mocno napięty budżet miasta.

SKAŻENIE

Niedawno w Warszawie dochodziło do przypadków wykrycia przez deweloperów wyższego poziomu skażenia niż wyjściowo przewidywali, co przekładało się na opóźnienia w budowie oraz zwiększone zainteresowanie mediów. Niebezpieczeństwo jest realne, ponieważ nieprawidłowe uprzątnięcie terenu może stanowić zagrożenie dla zdrowia przyszłych mieszkańców. Tak naprawdę tego typu przypadki mogą podważać reputację całej branży deweloperskiej i zagrażać jej prawidłowemu funkcjonowaniu. Żaden inwestor przyjmujący długoterminową perspektywę na rynku nieruchomości nie będzie zainteresowany złą sławą, jaką mogą mu przynieść nierozwiązane problemy ze skażeniem, co może się również przekładać na niekorzystne konsekwencje finansowe, problemy ze sprzedażą i niepowodzenie całego przedsięwzięcia.

Tak naprawdę nieznane zagrożenia to swoisty „stygmat” terenów przemysłowych, zwłaszcza jeżeli chodzi o poziom skażenia⁶. Analiza sposobu zagospodarowania dawnych terenów przemysłowych jest niezbędna do określenia poziomu ryzyka w kontekście kosztów związanych z ponowną zabudową. Do tej pory projekty rewitalizacji tego typu obszarów były realizowane głównie w obrębie centralnej Warszawy, gdzie ryzyko wyższych kosztów jest w pewnym zakresie bilansowane przez potencjalne ceny sprzedaży. Niemniej jednak na terenach położonych bardziej na uboczu ryzyko ponoszenia ukrytych kosztów może uniemożliwić dokończenie inwestycji deweloperskich, które są pożądane z punktu widzenia planowania urbanistycznego i rozwoju miasta.

W wielu krajach Europy Zachodniej i Ameryki Północnej jasne stało się, że zabudowa terenów postindustrialnych oraz problemy związane ze skażeniem nie mogą pozostać w rękach graczy rynkowych, ale muszą być uzgadniane z właściwymi władzami⁷. W ten sposób władze lokalne mogą nie tylko lepiej kontrolować proces uprzątnięcia, lecz także lepiej sterować rozwojem miasta. W wielu przypadkach specjaliści wyraźnie

6 Federal Environmental Agency, *The Future Lies on Brownfields*, Dessau 2005.

7 Tamże.

opowiadają się za tym, żeby uprzętanie obszarów przemysłowych dotować z funduszy rządowych, czyli wspierać finansowo pożądane inwestycje⁸. W Polsce obecnie zdaje się to nie do pomyślenia, uwzględniając ograniczone możliwości budżetów publicznych oraz dość neo-liberalne podejście do inwestowania, panujące zarówno wśród graczy publicznych, jak i prywatnych. Niemniej jednak Polska może czerpać z zagranicznych doświadczeń, również dlatego, że oznaczałoby to krok naprzód w kierunku bardziej proaktywnego zarządzania rozwojem miast. Oprócz zarządzania procesem rozbudowy miasta władze mogłyby rezerwować przestrzeń na inne cele, w tym obiekty infrastruktury społecznej, mieszkania w przystępnych cenach lub parki. Jednak wymagałoby to bardziej aktywnego podejścia do inwestowania oraz większych środków z miejskiego budżetu.

PLANOWANIE URBANISTYCZNE I ROZWÓJ MIAST

Oprócz problemu usuwania skażeń często pomija się jeszcze jedną ważną kwestię. Jeżeli chodzi o wszystkie argumenty przemawiające za ponowną zabudową terenów przemysłowych, w interesie miasta powinno leżeć nie tylko ułatwianie realizacji inwestycji, lecz także prowadzenie ich w pożądanym kierunku. Faktem jest, że w połowie 2016 roku, po kilku latach prac deweloperskich na przemysłowych terenach Żoliborza, wciąż większość tych obszarów nie jest objęta żadnym wiążącym planem zagospodarowania przestrzennego. Planu takiego nie uchwalono również dla całego osiedla Odolany. Obecnie prawie cały Służewiec jest objęty dwoma wiążącymi planami zagospodarowania przestrzennego. Niemniej jednak plany te zostały uchwalone dopiero w grudniu 2011 roku oraz listopadzie 2012 roku. Oznacza to, że większość inwestycji nie była realizowana w oparciu o uregulowania w nich zawarte. Podsumowując, z pewnością władze lokalne nie przyjęły żadnego holistycznego podejścia do zarządzania działalnością deweloperską na terenach przemysłowych.

Miasto powinno większą wagę przywiązywać do kierowania procesem deweloperskim na obszarach przemysłowych, nie tylko ze względu na problemy dotyczące skażenia. Czy istnieje szansa na to,

8 A. Schulze Bäing i C. Wong, *Brownfield Residential Development: What Happens to the Most Deprived Neighbourhoods in England*, „Urban Studies” 2012, t. 49, nr 14, s. 2989–3008.

aby te kwestie zmieniły się w Warszawie na lepsze? Przykłady Ursusa i Huty Warszawa pokazują zwiększone zainteresowanie lokalnych władz kwestią aktywnego zarządzania projektami ponownej zabudowy terenów przemysłowych oraz większą gotowość ze strony deweloperów do współpracy z miastem. Przed rozpoczęciem procesu zabudowy prawie cały obszar dawnej fabryki ciągników Ursus, czyli sto siedemdziesiąt hektarów, był objęty wiążącym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Według inwestora plan powinien umożliwiać realizację nowoczesnej, zrównoważonej zabudowy miejskiej z uwzględnieniem rozwiązań przyjaznych dla środowiska, jak również z pełną gamą obiektów infrastruktury socjalnej, sportowej i handlowej, w tym terenami zielonymi. W przypadku Huty Warszawa trwają prace nad obejmującym około trzy-stu siedemdziesięciu hektarów miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Wizja przebudowy terenów dawnej stalowni jest równie ambitna. W obu przypadkach dopiero zobaczymy, czy współpraca między władzami miasta, deweloperami, planistami oraz innymi interesariuszami spełni pokładane w niej nadzieje.

Ogólne perspektywy rozwoju obszarów przemysłowych w Warszawie są wspaniałe, zarówno jeżeli chodzi o skalę, jak i zdadność tych miejsc do pożądanego rozwoju miasta. Tereny, na których do tej pory rozpoczęto projekty ponownej zabudowy, wciąż oferują miejsce do dalszej ekspansji. Nowe dzielnice stanowią uzupełnienie tkanki miejskiej, ponieważ większość z nich jest atrakcyjnie położona w pobliżu centrum miasta. Niemniej jednak wciąż istnieją duże obszary przemysłowe na obrzeżach, niektóre z nich dobrze skomunikowane z centrum. Ursus znajduje się przy liniach kolejowych na zachód od centrum miasta, Huta Warszawa – na końcowej stacji pierwszej linii metra w północnej części stolicy. Oprócz tego tereny przemysłowe są zlokalizowane w pobliżu centrum, gdzie stanowią naturalne miejsca ekspansji miasta, takie jak obszar byłej fabryki samochodów FSO lub tereny na Targówku i Pradze-Południe.

Pomimo istnienia tych potencjalnych terenów inwestycyjnych, duża część obecnego rozwoju miasta przebiega w miejscach uprzednio niezabudowanych, w dzielnicach znajdujących się na obrzeżach miasta. Choć dla deweloperów korzyści finansowe są kluczową kwestią, niezależnie od miejsca realizacji projektu miasto powinno mieć własny punkt widzenia, oparty na perspektywie pożądanых kierunków zrównoważonego

rozwoju. Lokalne władze powinny wspierać inwestycje w obszarach wpasowujących się w inteligentną strategię rozwoju miasta. Natomiast większość terenów przemysłowych ma wymagane cechy, aby należeć do grupy uprzywilejowanych miejsc inwestycyjnych. Jednocześnie władze lokalne powinny narzucić warunki działalności deweloperskiej. W przypadku ponownej zabudowy terenów przemysłowych standardem powinno być przeprowadzenie dokładnych i jawnych prac związanych z uprzątnięciem. Oprócz tego niektóre tereny przemysłowe mogą stanowić podstawę do stworzenia zupełnie nowych dzielnic, pełniących wiele funkcji, w tym zapewniających mieszkania, miejsca pracy, obiekty handlowe i usługowe. Miasto powinno wspierać takie połączenie sposobów użytkowania i przeciwdziałać koncentracji tylko jednej funkcji. Z pewnością proces ponownej zabudowy terenów przemysłowych musi być koordynowany w większym stopniu niż miało to miejsce dotychczas. Korzystne dla Warszawy byłoby również skoncentrowanie rozwoju miasta najpierw na rozbudowie istniejącej tkanki miejskiej, przy jednoczesnej ochronie obszarów zielonych przed eksurbanizacją. Ponowne wykorzystanie terenów przemysłowych doskonale wpasowuje się w tę wizję i należy je postrzegać jako szansę na inteligentny rozwój z wykorzystaniem kapitału prywatnego na jasno określonych zasadach strategii rozwoju miasta opracowanej przez władze lokalne.

NOWE
PODEJŚCIE

LEPIEJ SPRAWDZIĆ, CZY TEN SYSTEM JEST WYDOLNY*

MARLENA HAPPACH

(FRAGMENTY)

Z MARLENĄ HAPPACH, ARCHITEKT MIASTA,
DYREKTOR BIURA ARCHITEKTURY I PLANOWANIA
PRZESTRZENNEGO URZĘDU M.ST. WARSZAWY
ROZMAWIA DOROTA LEŚNIAK-RYCHLAK.

* Tekst pochodzi z czasopisma „Autoportret”, numeru poświęconego planowaniu,
1 [56] 2017

DOROTA LEŚNIAK-RYCHLAK: Co to jest planowanie – co to jest za sytuacja? I czym jest planowanie miasta dzisiaj? Jakie są dominujące teorie urbanistyczne, a jakie praktyki?

MARLENA HAPPACH: (...) Idealnie byłoby spokojnie przemyśleć scenariusze rozwoju miasta i zapisać kierunki rozwoju najpierw w strategii, potem w studium i wreszcie w planach miejscowych. Ale taki proces jest dzisiaj niemożliwy. Żyjemy w dynamicznie zmieniającym się świecie, musimy na bieżąco reagować na nowe zjawiska i procesy. Myślenie, że jesteśmy w stanie przewidzieć, co się może wydarzyć w perspektywie dziesięciu czy kilkudziesięciu lat, jest nieodpowiedzialne. Planowanie dzisiaj to raczej wymyślanie systemu, który jest elastyczny i daje się adaptować. To bardzo trudne, ale też niezwykle inspirujące pracować nad miastem – żywym organizmem, którego nie wymyślamy od początku do końca, ale możemy wpływać na jego funkcjonowanie poprzez różnego rodzaju bodźce. Mam nadzieję, że widać to choćby na przykładzie warszawskiej Pragi, w której rewitalizację udało się włączyć politykę lokalową i społeczną, a także działania stymulujące przedsiębiorczość. To proces kompleksowy, jednocześnie staramy się dołączać do systemu miejskiego ogrzewania kolejne kamienice, zbudowaliśmy Muzeum Pragi, pracujemy nad rewitalizacją Bazaru Różyckiego, prężnie działa nowe centrum przedsiębiorczości. (...)

DLR: Poruszamy się w Polsce w obrębie agresywnej doktryny wolnorynkowej, gdzie planowanie w zasadzie sprowadza się do gwarantowania stopy zwrotu z inwestycji – zgodzisz się z taką diagnozą?

MH: Niestety z rozmów z wieloma deweloperami czy inwestorami wynoszę właśnie takie odczucie. Patrząc wstecz, mam też wrażenie, że jest trochę lepiej i mamy już za sobą okres, w którym zwrot z inwestycji zdecydowanie przestaniął wszystko inne. Miasto to nie firma i chociaż aspekty ekonomiczne mają tutaj wielkie znaczenie, to nie większe niż jakość życia mieszkańców. Dobrobyt nie zastąpi przecież dobrostanu. Taka świadomość na pewno jest obecna w budowanej strategii rozwoju Warszawy. [...] Coraz częściej spotykam też świadomych inwestorów, których co prawda nie podejrzewam o charytatywne myślenie o jakości życia, ale którzy rozkładając ryzyka i zyski na dekady, są w stanie dostrzec także ekonomicznie pozytywne strony planowania z myślą o jakości. Zysk wtedy może nie jest tak szybki, ale pewny i gwarantowany także w przyszłości.

DLR: Tutaj jest jeszcze kwestia radzenia sobie z tym, co się wydarzyło – na przykład galerie handlowe, przedmieścia, zamknięte osiedla. Co z tym można zrobić z punktu widzenia architekta miasta? To też pytanie o planowanie zieleni, infrastruktury edukacyjnej i społecznej.

MH: Widzę przyszłość w jasnych barwach, ale najpierw musimy sobie poradzić z tym, co już się wydarzyło. Grodzone osiedla, wielkie galerie handlowe, zabudowane kliny zieleni... W myśleniu o tych problemach dużo mi dała rozmowa z architektką Berlina. To były pierwsze tygodnie mojej pracy i pewna dezorientacja – w co tu ręce włożyć. Przejmowałam się każdym przedsięwzięciem. Regula Lüscher jest już bardzo doświadczona – pracowała najpierw jako architekt miasta w Zurychu, potem, już od wielu lat, w Berlinie. I ona bardzo spokojnie zwróciła mi uwagę, żeby nie koncentrować się na każdym problemie. Trzeba znaleźć te kluczowe i te rozwiązać. Nie zapobiegnę każdej zabudowie klina. Lepiej sprawdzić, czy ten system jest wydolny, jak działa po tylu zmianach, co najbardziej przeszkadza, a co jeszcze można uratować. Ostatecznie jeśli jedyna inwestycja mi umknie, ale utrzymam 80 procent sprawności systemu, to ma to dla miasta większy sens.

DLR: Mówimy o twardej rzeczywistości, ale rozumiem, że działając, musisz mieć określony plan i wizję dobrego miasta. Jaka ona jest?

MH: Obejmując nadzór nad działaniami architektonicznymi i przestrzennymi w Warszawie, miałam to szczęście (albo pecha), że weszłam w tryby w momencie, w którym wrze praca nad nową strategią miasta, obecne studium ma dziesięć lat i duża jego część jest już nieaktualna, ale planów miejscowych jest wciąż za mało. Pracując równolegle na tak różnych skalach, musimy więc przyjąć wspólne priorytetowe zasady. Na pewno stawiamy na miasto zwarte, intensywnie rozwijające się w obszarach już zurbanizowanych, przy maksymalnej ochronie obszarów cennych przyrodniczo. Priorytet dla transportu zbiorowego, nawet kosztem wygody dla kierowców indywidualnych. To wszystko z myślą o przyszłych pokoleniach, których jakość życia jest zagrożona przez gęstniejący smog. Kolejna ważna sprawa – wielofunkcyjność. Ważne, by pamiętać, że różnorodność kryje się nie tylko w różnorodności funkcji (handel, usługi, mieszkania), ale też w ich wielkości. We współczesnym mieście musimy mieć dostęp do zróżnicowanej oferty mieszkań, sklepów – wielkich, mniejszych i targowisk, musimy dbać o możliwość rozwoju wielkich, średnich, ale i małych przedsiębiorstw. No i przestrzeń publiczna – miejsce styku wszystkich funkcji, gdzie mogą się spotkać wszyscy mieszkańcy i użytkownicy miasta bez względu na status materialny czy wiek.

DLR: *Plan na plan. Partycypacja w planowaniu miejscowym* – publikacja wydana przez miasto i stowarzyszenie Odblokuj, czyli zestaw konkretnych narzędzi dla uczestnictwa mieszkańców w planowaniu – jakie to narzędzia? I w jakiej skali mogą być stosowane?

MH: *Plan na plan* to publikacja podsumowująca nasze doświadczenia – jeszcze w ramach aktywności pozarządowych, ale we współpracy z miastem – w zakresie uczestniczenia mieszkańców w procesach planistycznych. W Warszawie udało nam się dotąd wdrożyć działania pilotażowe angażujące odbiorców w przygotowanie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. To były akcje modelowe – w najbardziej udanym przypadku od

samego początku: wszczęcia procedury planistycznej, przez pełną informację dla mieszkańców w formie publikacji dostarczanych do skrzynek pocztowych i zamieszczanych w lokalnej prasie, przez spacerzy badawcze, spotkania z projektantami i ekspertami, po mobilny pawilon z wariantowym projektem planu miejscowego w formie makiety. Nie obyło się też bez porażek. W planach, przy których narzędzia partycypacji zostały uruchomione na ostatnim etapie, doszło raczej do eskalacji napięć niż mediacji. To nas wiele nauczyło. Wiemy już, że najważniejszym działaniem jest samo informowanie. Ludzie nie rozumieją, o co chodzi w planowaniu miejscowym, i protestują często z zasady – dając wyraz niezadowolenia z pominięcia w procesie. Pracujemy teraz nad wdrożeniem działań partycypacyjnych do wszystkich planów. Nie zawsze takich samych, bo dostosowanych do typologii planu, ale, co ważne, systemowych i spójnych. (...)

DLR: DLR: W dyskusji na temat katastrofy planistycznej po '89 roku na pierwszy plan wysuwa się absolutyzację własności prywatnej. Co ciekawe, często ta deklarowana ważna własność prywatna to interes globalnego kapitału. Jak widzisz możliwości wprowadzania innej hierarchii wartości do narracji o mieście? Myślę tutaj o dobru wspólnym (the commons) czy o aprecjacji wspólnoty?

MH: W pracy dla miasta dyskusja o własności prywatnej i władztwie planistycznym ciągle wraca. To bardzo trudne rozmowy. Może to kwestia naszych doświadczeń jako społeczeństwa – wciąż postrzegamy własność prywatną jako odzyskane dobro, z którego nie można ustąpić nawet o krok. A przecież to właśnie na wartościach wspólnoty opiera się nasza cywilizacja. Nasze miasta powstały w oparciu o umowy społeczne, w ramach których zawsze zyskom z życia w mieście towarzyszyły związane z tym obowiązki na rzecz wspólnoty – od podatków po dbałość o piękno i czystość. O statusie przedwojennej kamienicy świadczyło też jej przedpole – gospodarz zamykał i polewał wodą także chodnik przed wejściem. Dziś mam wrażenie, że czasem nawet luksusowym sklepom czy restauracjom nie przeszkadzają śmieci

przed drzwiami. Obowiązek kończy się tam, gdzie własność. I podobnie jest z prawem. Co z tego, że wszyscy mogą zyskać, jeśli zabudowa ulicy będzie spójna i elegancka, kiedy w grę wchodzi zysk z jeszcze kilku kondygnacji. I oczywiście kiedy chodzi o mój zysk – bo jeśli te kilka kondygnacji wybuduje sąsiad, to nagle wraca odpowiedzialność za dobro wspólne i pytania do planistów i urzędników, jak mogli do tego dopuścić. Niestety – jedyna szansa na zmiany to rosnąca świadomość i edukacja. To lekcja, którą musimy odrobić. Zasad życia we wspólnej przestrzeni musimy uczyć od najmłodszych lat. Ale wierzę, że to możliwe. Przyzwyczailiśmy się do sortowania odpadów. Korzystamy z rowerów i autobusów. Może zrozumiemy, że w mieście są miejsca do budowy bloków i są miejsca do budowy domów jednorodzinnych. (...)

DLR: Stowarzyszenie Odblokuj mierzyło się z realnością, najpierw praskich podwórek, a potem osiedli. Jaki powinien być „plan” na wielkopłytkowe osiedla w Polsce?

MH: Na to pytanie jest wiele odpowiedzi. Są różne osiedla – niektóre to świetne przestrzenie do życia, które jeszcze posłużą pokoleniom. Ale są też osiedla o tak słabej lokalizacji, strukturze i co tu dużo mówić – złej sławie, że nie warto inwestować w ich modernizację. Takim przykładem jest słynna już Dudziarska w Warszawie. Zastanawialiśmy się nad możliwością przekształceń tego osiedla, zwłaszcza że dotąd peryferyjna lokalizacja teraz jest atutem, bo ruszyły nowe połączenia komunikacyjne. Ale położenie między torami zawsze będzie generowało wypadki. Ludzie nie mogą żyć zamknięci, nawet na luksusowej wyspie. Ten teren przeznaczymy więc na inne funkcje, które są w mieście potrzebne – zajezdnię czy sortownię odpadów. To skrajny przykład. Najwięcej jednak osiedli to średni poziom – nie bardzo złe, ale i nie dobre. Odpyływają zamożniejsi mieszkańcy, przybywa mieszkań na wynajem, co samo w sobie nie jest złe, ale nie pomaga w budowaniu wspólnoty. To właśnie najczęstszy problem blokowisk – apatia, zamknięcie w czterech ścianach mieszkania i wąskim kręgu rodziny. Niestety sprzyja temu monofunkcyjność

osiedli mieszkaniowych, brak usług społecznych i słaba jakość przestrzeni publicznych. Receptą na te problemy jest między innymi program budowy i rozwoju centrów lokalnych. W ramach tego projektu szukamy istniejących i potencjalnych przestrzeni styku funkcji handlowych, usługowych, rekreacyjnych, kulturalnych, gdzie naturalnie generuje się ruch mieszkańców, przedstawicieli różnych grup i pokoleń. I w te miejsca chcemy inwestować, by podnosić jakość bezpośredniej przestrzeni życia mieszkańców. Obecnie realizujemy dziesięć lokalizacji pilotażowych – bardzo różnych – targowisk, skwerów, placów, zespołów modernistycznych pawilonów. Te prototypowe działania mają dać nam wiedzę, jak prowadzić ten proces w większej skali. (...)

DLR: Jaki jest stelaż prawny dla działań architekta i jakie jest prawo w odniesieniu do planowania urbanistycznego, dzisiaj, po deregulacji zawodu urbanisty? Co określają wuzetki, a co studium?

MH: Niestety mam czasem wrażenie, że ustawodawca zmusił nas do pływania w dość mętnej wodzie. Mam nadzieję, że zmieni to opracowywany obecnie kodeks urbanistyczno-budowlany. W tym momencie sprawy przestrzenne reguluje kilkadziesiąt aktów prawnych – ustaw i rozporządzeń – niekoniecznie spójnych. Podstawy planistyczne określa dla miasta studium, jak wspominałam – w Warszawie już dziesięcioletnie. A przecież w czasie dekady tak wiele się zmieniło – przede wszystkim podejście do transportu. Już nikt nie wierzy, że kolejne pasy ruchu i większe skrzyżowania zlikwidują korki. Studium jednak wciąż wyznacza taki kierunek rozwoju, rezerwując na przykład duże powierzchnie na drogi, które, jak już wiemy, nigdy nie powstaną. Podstawowym aktem prawa miejscowego jest plan miejscowy, który musi być zawsze zgodny ze studium. Dlatego czasem stoimy z planem i nie możemy go uchwalić, bo zakonserwowałby tylko w przestrzeni już nieaktualne decyzje studium. W dużej części jednak powstające plany bez problemu mogą odpowiadać zapisom studium i powinny powstawać jak najszybciej. Napotykają jednak różne przeszkody, które spowalniają prace. Czasem przygotowywane

są tak długi, że ich założenia przestały być już aktualne. Obecnie w Warszawie 1/3 powierzchni pokryta jest planami, kolejna 1/3 jest w opracowaniu, przy czym celem nie jest pokrycie 100 procent powierzchni. Berlin czy Wiedeń mają pokrycie na poziomie czterdziestu paru procent i jest to całkowicie wystarczające, pod warunkiem że plany regulują zasady kształtowania kluczowych w skali miasta przestrzeni. No i kolejny poziom – wuzetki, czyli decyzje o warunkach zabudowy wydawane tam, gdzie nie ma planów. Niestety nasza plaga, bo zgodność ze studium i projektami planów zależy tylko od intencji, a nie prawa. Prawo pozwala jedynie na zawieszenie wydania decyzji na dziewięć miesięcy, jeśli przygotowywany jest plan, a to często za mało. Dla jasności dodam jeszcze, że w Warszawie kompetencje wydawania wuzetek (jak i pozwoleń na budowę) podzielone są między ogólnomiejskie Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, którym kieruję, oraz dzielnice. My zajmujemy się tylko inwestycjami powyżej 15 tysięcy metrów kwadratowych albo 30 metrów wysokości.

DLR: W opinii aktywistów miejskich i badaczy chaos utrzymywany jest celowo – wiele czynników na nim korzysta. Czy zgodzisz się z taką diagnozą?

MH: Jako planista specjalizuję się przede wszystkim w patrzeniu w przyszłość. Szanuję tych, którzy zajmują się badaniem źródeł procesów, ale nie fascynuje mnie to aż tak bardzo. Dlatego nie potrafię powiedzieć, czy niejasność przepisów i brak transparentności w procesach decyzyjnych to rezultat działań świadomych. Na pewno ja i mój zespół staramy się to nadrobić. Podejmujemy naprawdę wiele działań, które zmierzają do uczynienia procesu planistycznego i standaryzacji procedur. Pracujemy na przykład nad ujednoliceniem procedur pozyskiwania warunków zabudowy i pozwoleń na budowę we wszystkich dzielnicach. Mam nadzieję, że wyniki będą już wkrótce bardzo widoczne. Ale nie mogę się oprzeć refleksji, że w tej mętnej wodzie niektóre ryby nauczyły się bytować lepiej niż inne. To nie są działania bezprawne, a raczej na granicy przepisów, których nieprecyzyjność to umożliwia.

DLR: Miasto przyszłości: jakie będą najważniejsze problemy, wyzwania, przemiany – związane z komunikacją, modelem pracy i życia? Tutaj proszę trochę o zabawę w futurologię.

MH: No cóż, zaczęłam swoją pracę w urzędzie wywiadem, któremu autor Dariusz Bartosiewicz nadał tytuł *Warszawa zielona i siwa*. I coś w tym jest. Może widzę miasto przez pryzmat siebie, swoich znajomych i bliskich, ale tak właśnie widzę przyszłość miast – jako przestrzeni dostępnych, dobrych do życia dla ludzi w różnym wieku i o różnym statusie. Do tego w bliskości z przyrodą. W szaleńczym trybie życia czasem nie dostrzegamy nawet rytmu pór roku, jaskrawe światła zakłócają naturalny podział na noc i dzień. Można się tym zachłysnąć, ale to krótkotrwała przyjemność. W zrównoważonym życiu potrzebujemy zrównoważonego miasta, w którym możemy znaleźć miejsce dla siebie – zarywając noce za młodu, wychowując dzieci, pracując i zarabiając, i po prostu żyjąc w swoim miejscu na świecie. Rozwijające się technologie bardzo zmieniają nasze życie. W coraz bardziej zdominowanym przez urządzenia i wirtualność świecie widać też potrzebę powrotu do prostych życiowych przyjemności – sporządzania i spożywania posiłków w gronie rodziny i przyjaciół, kontaktu z przyrodą przez spacer, ale też własnoręczną uprawę roślin i utrzymanie w domach zwierząt. Te bardzo pierwotne instynkty dają nam realne poczucie spełnienia. Oczywiście nowe technologie to cenne narzędzie dające nam dostęp do informacji o mieście i mieszkańcach, których dotąd nie można było pozyskać. Miasto „smart” to przede wszystkim miasto, które z tej wiedzy potrafi skorzystać.

TRZY KROKI DO DOBREGO ZAPROJEKTOWANIA „USŁUGI WARSZAWA”*

FORUM ROZWOJU WARSZAWY

(FRAGMENTY)

* Artykuł powstał w ramach współpracy między agencją Kwieciński Business Advisory a stowarzyszeniem Forum Rozwoju Warszawy, <http://forumrozwoju.waw.pl/artykuly/trzy-kroki-do-dobrego-zaprojektowania-uslugi-warszawa/> (dostęp 10 kwietnia 2018)

MYŚL O PROJEKTOWANIU MIASTA TAK, JAKBYŚ PROJEKTOWAŁ USŁUGĘ

Czym tak naprawdę jest „usługa” i jej „projektowanie”? Jak trafnie to określił Mat Hunter, Chief Design Officer w brytyjskim Design Council, instytucji działającej na rzecz poprawy jakości życia ludzi dzięki zastosowaniu projektowania, „usługa to coś, czego używam, ale nie jestem tego właścicielem”. Usługa pozwala ludziom coś zrobić, np. otworzyć firmę, zapłacić podatek lub kupić nieruchomość. Zatem projektowanie usług jest kształtowaniem doświadczenia związanego z usługą tak, aby było ono pozytywne i nie powodowało frustracji, dyskomfortu. Pomimo że projektowanie usług nie jest jeszcze w Polsce popularne, de facto każda usługa jest w jakiś sposób zaprojektowana. Problem pojawia się, gdy proces projektowania jest nieświadomy, opiera się na błędnych założeniach dotyczących użytkowników lub w ogóle nie bierze pod uwagę ich punktu widzenia.

Jest to szczególnie ważne w sektorze publicznym, który dostarcza bardzo wiele usług finansowanych z naszych podatków. Jeżeli usługi te nie są zrozumiałe i łatwe w użyciu, powodują frustrację i pomyłki, które zwiększają ilość czasu potrzebną na zrealizowanie zadania zarówno ze strony użytkownika, jak i ze strony urzędników. Wszystko to kosztuje dodatkowe pieniądze i ogranicza czas, jaki mamy na realizację innych potrzeb.

Sam proces projektowania usług składa się z kilku faz. Na początku musimy przeprowadzić obserwację użytkowników usługi, aby zrozumieć ich potrzeby, wzory zachowań oraz co dokładnie powoduje u nich frustrację przy korzystaniu z usługi (*pain points*). W następnej fazie, na podstawie zgromadzonych danych, generujemy pomysły na rozwiązanie, uwzględniając potrzeby i pragnienia ludzi, dla których projektujemy. Po tym możemy przystąpić do zbudowania szybkiego prototypu nowej usługi (w formie cyfrowej lub fizycznej, w zależności od kontekstu), który będziemy mogli szybko przetestować z użytkownikami. Celem tego nie jest stworzenie idealnego rozwiązania, tylko sprawdzenie, czy nasz pomysł w ogóle jest odpowiedni i jak możemy go ulepszyć na podstawie informacji zwrotnej.

Przekazanie prototypu w ręce ludzi jest najważniejszym etapem całego procesu projektowania. Kiedy już otrzymamy informację zwrotną, używamy jej w celu ulepszenia naszego prototypu, który znów testujemy. Cykl ten powtarzamy, dopóki nie dopracujemy naszego rozwiązania. Przy każdej iteracji dowiadujemy się czegoś nowego i ostatecznie doprowadzamy nasz pomysł do punktu, w którym jest on gotowy do wdrożenia. Cały ten proces, mimo że pozornie wydaje się długi, pozwala na ograniczenie straconych kosztów realizacji nietrafionych i źle działających pomysłów – czyli przyspiesza realizację celu: usługi trafiającej w potrzeby użytkownika.

UWIERZ W WARTOŚĆ PROJEKTOWANIA USŁUG

Jest wiele przykładów pokazujących, że projektowanie usług może podnieść jakość życia w mieście. Wzorcem mogą być Helsinki, które od czterech lat konsekwentnie wykorzystują narzędzia projektowania usług, realizując już ponad 100 projektów. M.in. w wyniku tych działań systematycznie zajmują coraz wyższe pozycje w rankingach jakości życia.

Dzięki projektowi Helsinki Region Infoshare (<http://www.muotoilutarinat.fi/en/project/helsinki-regioninfoshare/>), otwierającemu pełen dostęp do informacji gromadzonych przez miasto, powstały nowe możliwości lepszego ich wykorzystania przez samych mieszkańców, co zwiększyło zaufanie między obywatelami a administracją. Myślenie o klientach wykorzystane zostało również do jasnego i wciągającego zaprojektowania informacji o nowym systemie komunikacji publicznej (<http://www.muotoilutarinat.fi/en/project/the-future-of-trams/>). W tym przypadku priorytetyzowanie i przetestowanie, jakich informacji poszukują mieszkańcy, a nie sama wizualizacja informacji, okazały się najbardziej istotne. Z pomocą projektowania usług poprawiono nawet wygląd miejskich prac remontowo-budowlanych. Umieszczenie informacji, dlaczego coś jest remontowane lub budowane oraz jak długo to będzie trwało, spowodowało zmniejszenie liczby skarg i wniosków o odszkodowania od mieszkańców i wywołało zaskakujące zaciekawienie, a nawet wycieczki z przewodnikiem po placach budowy.

Potrzeba jeszcze szerszego rozwijania i testowania innowacyjnych rozwiązań poprawiających jakość życia doprowadziła do rewitalizacji dzielnicy Kalasatama (<http://www.muotoilutarinat.fi/en/project/kalasatama/>) w myśl rozwiązań Smart City. Idea Smart City w wydaniu Helsinek nie oznacza jednak miasta z wydajnymi rozwiązaniami energetycznymi

i pełnego różnych czujników pomiarowych, ale przyjemnego codziennego życia i dobrych usług – usług, które zostały zaprojektowane i przetestowane razem z mieszkańcami.

Helsinki zachęcone sukcesem podejścia do miasta jako usługi, którą można zaprojektować, stworzyły w sierpniu 2016 funkcję Chief Design Officer (CDO: Główny Projektant), którą objęła Anne Stenros. Rola CDO nie sprowadza się do odpowiedzialności za zaprojektowanie przestrzeni miejskiej – rolą CDO jest wdrożenie kultury rozumienia użytkownika dla podwyższenia jakości interakcji miasto–użytkownik oraz kultury eksperymentowania. Takie podejście ma być integralną częścią rozwoju.

Nie tylko pojedyncze miasta jak Helsinki, ale już całe kraje widzą, że projektowanie usług dobrze sprawdza się w skutecznym i efektywnym pod względem kosztów reformowaniu służby publicznej – w Wielkiej Brytanii, Belgii, Holandii i krajach skandynawskich metoda ta jest wykorzystywana do poprawy usług rządowych.

ZACZNIJ EKSPERYMENTOWAĆ

Wracając do Warszawy: Anne Stenros – Chief Design Officer Helsinek – przyznała w wywiadzie z nami, że polska stolica jest jednym z tych miast, które mają niesamowity potencjał do stania się miastem zaprojektowanym przez i dla mieszkańców. W przeciwieństwie do innych europejskich metropolii o statusie już od dawna ustalonym cały czas jest bowiem w procesie samookreślenia: „Londyn, Paryż, Amsterdam – tu trudno znaleźć coś naprawdę świeżego. Są nowe budynki. Są nowe wystawy. Ale wciąż niezmiennie status quo. Warszawa jest jednym z tych miast, w których jest miejsce na eksperymentowanie oraz alternatywne myślenie o projektowaniu usług miejskich”.

Jesteśmy przekonani, że Warszawa może i powinna zrealizować swoją ambicję przyciągnięcia większego kapitału ludzkiego. Wierzmy, że możemy tego dokonać poprzez ciągłe przeprojektowywanie jej wspólnie z mieszkańcami. Oni bowiem – wraz z ich codziennymi bolączkami i pragnieniami – są kluczowymi odbiorcami „usługi Warszawa”. Jednocześnie wierzymy też, że potrzebne jest do tego przyzwolenie na społeczne eksperymenty i ciągłe testowanie nowych rozwiązań. Jak powiedział Tom Kelley, dyrektor generalny IDEO: „Ponoś często porażki, abyś mógł szybciej odnieść sukces”.

A zatem Warszawo – kiedy zaczynamy?

SAMOWYSTARCZALNI Z AMSTERDAMU*

BARTOSZ PIŁAT

* Tekst pochodzi z czasopisma „Open Eyes Magazine”, 4/2017.

Amsterdam wprowadza rewolucyjne rozwiązania: buduje domy z klocek, planuje przejść prawo do montażu żarówek w prywatnych mieszkaniach i korzystać wyłącznie z zielonej energii. To nie żart. W tym mieście nawet asfalt pochodzi z recyklingu.

Wspólnota europejska stawia sobie coraz surowsze wymagania dotyczące energetyki (z roku na rok w UE zaostrzane są limity dozwolonej emisji dwutlenku węgla), polityki postępowania z odpadami (coraz wyższe oczekiwania, jeśli chodzi o poziom odzysku surowców wtórnych), ograniczania zanieczyszczeń powietrza (stąd dyrektywa Ecodesign, która od 2022 r. ma m.in. wyeliminować spalanie węgla w domowych piecach i podnosić standardy energooszczędności nowo powstających budynków).

To wszystko grube dokumenty i żmudne wyliczenia, niezbyt interesujące dla statystycznego mieszkańca Unii Europejskiej, w Holandii postanowili więc... postawić sobie jeszcze trudniejsze wyzwanie: do roku 2050 chcą stać się krajem o gospodarce zamkniętego obiegu. Od 2 lat wydają spore pieniądze na promowanie tej idei i wśród zwykłych obywateli, i wśród przedsiębiorców. Choć Holendrzy podchodzą do regulacji zmniejszających wpływ człowieka na przyrodę z o wiele większym zrozumieniem niż Polacy, to nawet ich nie tak łatwo przekonać do poddania się kolejnym restrykcjom. Dlatego postawienie na gospodarkę okrężną (po angielsku brzmi to lepiej: circular economy) pokazywane jest jako szansa, a nie ograniczenie – szansa przede wszystkim dla przedsiębiorców, którzy uczestnicząc w krajowych programach rozwoju gospodarki okrężnej, zarabiają na tym, co inni uważają za kij wkładany w szprychy biznesu.

Mer Amsterdamu, Eberhard van der Laan, przekonuje, że te plany wpłyną na rozwój miasta. – Amsterdam ma się stać dla reszty świata przykładem, jak rozwiązywać problemy komunikacyjne, dotyczące jakości życia i zrównoważonego rozwoju w sposób akceptowalny dla mieszkańców, innowacyjny i kulturalny.

O CO CHODZI W ZAMKNIĘTYM OBIEGU

Ideę gospodarki zamkniętego obiegu najłatwiej wyjaśnić na przykładzie lasu albo zarządzania odpadami. Generalna zasada to utrzymanie energii, surowców, pieniędzy i innych wartości w obiegu jak najdłużej, a najlepiej bezustannie (co oczywiście zwykle pozostaje nieosiągalnym ideałem). Aby stale uzyskiwać dochody z wycinanych drzew, przedsiębiorstwa, takie jak polskie Lasy Państwowe, muszą równolegle planować nasadzenia, żeby za 20, 30 czy 100 lat nadal istniał las będący źródłem drewna. Wycinka, za którą nie idą nasadzenia, doprowadziłaby do upadku firmy. Eksploatowanie zasobów ziemi bez próby ich odnowienia lub powtórnego wykorzystania skończyłoby się taką samą katastrofą, tyle że na skalę globalną. Najlepszym dowodem są raporty wskazujące, na jak długo wystarczy nam węgla czy rud metali. Mało kto zdaje sobie sprawę, że przy obecnym poziomie wydobywania znane nam zasoby miedzi skończą się ok. 2050 r.

Trochę bardziej skomplikowanym przykładem są odpady. Można je wyrzucić na wysypisko, marnując tym samym wszystkie surowce, energię i pracę włożoną w ich wyprodukowanie. W gospodarce okrężnej mamy natomiast dążyć do tego, by produkowane urządzenia dało się naprawiać, jeśli się popsują, a kiedy dożyją swego kresu, odzyskiwać materiały zużyte do ich produkcji i wykorzystywać je ponownie. Butelka po piwie powinna być więc wykorzystana wielokrotnie, zanim zostanie przetopiona w hucie, a pralka nadawać się do naprawy i być skonstruowana tak, by później stal, plastik i inne materiały z jej rozbiórki można było wykorzystać do produkcji nowego urządzenia.

Surowce da się odzyskiwać i przetwarzać dziesiątki razy, choć nie w nieskończoność, bo za każdym razem część materiałów ulega degradacji, trudno jest także utrzymać jakość tworzywa bez dodawania surowców wydobytych z ziemi. Nie sposób np. bez końca przetwarzać plastik, za każdym razem jest on mniej wytrzymały, niemożliwe jest utrzymanie jego pierwotnej kolorystyki.

Zupełnie nieodzyskiwalna jest z kolei energia. Istnieją jednak sposoby, by zużywać jej dużo mniej albo żeby tę, którą do tej pory traciliśmy, wykorzystywać jeszcze do czegoś. Można przeanalizować to na przykładzie elektrowni węglowych. Wprowadzany przez nie do sieci prąd to tylko jakieś 40 proc. energii uzyskiwanej przy spalaniu węgla. Reszta pary idzie w gwizdek, dosłownie – elektrownie zużywają bowiem ogromne ilości wody, aby chłodzić urządzenia. Ciepło powstałe przy produkcji prądu jest niemal całkowicie marnowane i w postaci kłębow pary wyrzucane przez wielkie kominy lub odprowadzane w ciepłej wodzie do przyrody. Jedną z metod zapobiegania takiemu marnotrawstwu są elektrociepłownie, które wykorzystują ciepło do ogrzewania naszych domów – i zużywają prawie 70 proc. energii zawartej w węglu. Szwedzkie firmy – w tym np. Fortum – dążą do tego, by odzyskać ciepło nawet z dymu, aż stanie się on tak zimny, że trzeba mu będzie pomóc w wydostaniu się przez komin. Dzięki temu udaje się im podnieść poziom efektywności pożytkowania energii do ok. 85 proc. Ale na tym koniec.

W elektrociepłowniach Fortum węgiel zastępowany jest przy tym odpadami, których na razie nie umiemy przetworzyć. W ten sposób znacznie zmniejsza się zapotrzebowanie na nieodnawialną energię z węgla. Jednak aż tyle ciepła nie potrzebujemy. Dlatego np. prąd produkowany przez wiatraki czy panele fotowoltaiczne jest korzystny dla środowiska nie tylko ze względu na ograniczenie emisji zanieczyszczeń, ale także z powodu zmniejszenia do minimum utraty energii cieplnej.

JAK TO ZROBIĆ W MIEŚCIE?

Wszystkie te przykłady są dość proste do zrozumienia, kiedy opisuje się je w oderwaniu od systemu, w którym funkcjonują. Na czym jednak polega miasto gospodarki okrężnej? Jak to podejście zrealizować w przestrzeni, w której żyjemy?

Amsterdam podchodzi do sprawy poważnie i zabiera - się za nową strategię dla miasta wielowymiarowo. Władze analizują więc obszar całego miasta, aby wskazać dzielnice, w których najszybciej będzie można wdrożyć nowe rozwiązania; rewidują gospodarkę odpadami (bez spalania odpadów w stolicy Holandii przetwarza się blisko 98 proc. tego, co wyrzucane jest do miejskich koszy); szukają metod zasilania miasta ze źródeł odnawialnych; a wreszcie – stawiają wymagania dotyczące

nowych budynków powstających w mieście oraz wspierają modę na cyrkularność.

Szczególnie interesujące jest podejście do budownictwa. Tu jednak ważne zastrzeżenie: władze miejskie Amsterdamu mają w swoich rękach większość gruntów, zdecydowanie łatwiej im więc dyktować warunki rozwoju niż gminom polskim (choć przepisy dotyczące planowania przestrzennego są w obu krajach bardzo podobne).

Za kilka lat Amsterdam chce dopuszczać do realizacji wyłącznie budynki cyrkularne. Co to oznacza? Mają zużywać jak najmniej energii, a więc być świetnie zaizolowane oraz sterowane przez systemy komputerowe, które pozwolą na redukcję strat. Ważniejsze, że wszystko, co zostanie wykorzystane do budowy nowych mieszkań czy biur, ma się nadawać do łatwego recyklingu lub wręcz do powtórnego wykorzystania bez żadnego przetwarzania. Odpada więc np. izolowanie za pomocą styropianowych płyt. Zamiast nich stosowane będą gotowe panele, które za kilka lub kilkanaście lat można będzie zamontować na innej budowlu.

Taka ambitna forma budownictwa jest dziś realizowana w mieszczącym się niedaleko lotniska Schiphol kwartale biurowców Park 20|20 zbudowanych przez rodzinną firmę Delta Development. Każdy z nich jest bliski osiągnięcia standardu pasywnego, a więc zużywa dziesięciokrotnie mniej energii niż budynki tradycyjne, konstruowane jeszcze na początku tego wieku. Biurowce powstały z elementów łatwych w recyklingu lub nadających się do powtórnego wykorzystania. – Kiedy dożyją swego kresu, nie będą burzone, ale właśnie rozbierane – mówi Owen Zachariasse, członek zarządu firmy. – Z elementów konstrukcyjnych, np. belek stalowych, można niemal od razu rozpocząć budowę innego obiektu. Elementy fasady mogą być przy minimalnym koszcie wymienione na inne, zaś stare nadają się do wykorzystania w innym budynku albo do recyklingu – wymienia.

Tak można postąpić niemal z każdym elementem biurowców Park 20|20. Do tego dochodzą wynajmowane części infrastruktury, jak windy. Budynki Park 20|20 zostały wyposażone w usługę przewożenia między piętrami, nie w windy. Firma Mitsubishi podpisała z deweloperem umowę na umieszczenie w biurowcach swoich wind w zamian za stałą comiesięczną opłatę. Od kredytu różni się to tym, że Mitsubishi bierze na siebie utrzymanie wind i gwarantuje ich bezawaryjność (za

przestoje płaci kary), a więc będzie jej zależało na tym, by zużywały jak najmniej energii (może np. wymieniać silniki bez pytania o zgodę właściciela budynku), a kiedy kontrakt się zakończy, firma będzie dysponować surowcami użytymi do produkcji swoich urządzeń.

Taki leasing miasto Amsterdam próbuje też wprowadzić do budynków mieszkalnych. Tym razem nie chodzi o windy, ale o źródło światła. Jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że żarówki, świetlówki czy wkłady LED kupujemy sami, sami zatem decydujemy o tym, jak silne mają dawać światło. Amsterdam we współpracy z lokalną spółką dostarczającą energię przymierza się, by w mieszkaniach komunalnych o źródłach światła decydowali nie mieszkańcy, ale firma energetyczna. W ten sposób miasto chce obniżyć koszty energii. Firmie będzie zależało, by oświetlenie zużywało jak najmniej prądu, a źródła światła były jak najrzadziej wymieniane. Pełnomocnik mera Amsterdamu ds. gospodarki cyrkularnej przyznaje, że podejście to będzie wymagało olbrzymiej zmiany mentalnej. – Ludziom będzie trudno pogodzić się z tym, że przychodzi do nich jakiś człowiek, który ma wymienić żarówkę. Nie chodzi oczywiście o to, by zmuszać do używania słabszych, ale tych najbardziej energooszczędnych – mówi Eveline Jonkhoff, doradczynie strategiczna miasta Amsterdam. – Największym kłopotem będzie jednak wkroczenie w sferę, która do tej pory była uznawana za prywatną.

Takie rozwiązanie próbowano już wdrożyć w Amsterdamie na rynku komercyjnym, ale tu niełatwo było znaleźć chętnych, mimo że w pakiecie oferowano atrakcyjne ceny prądu. Podobny eksperyment przeprowadziła w Warszawie firma Innogy (wtedy jeszcze jako RWE). U nas również liczba chętnych nie była powalająca.

PLANOWANIE PRZESTRZENNE

Wymagania dotyczące budownictwa zaostrzają się ze względu na przepisy przyjmowane przez Unię Europejską. Wspólne dla wszystkich, zawarte m.in. w dyrektywie Ecodesign, wymagają choćby, aby budynki, które będą powstawały po 2020 r., spełniały bardzo wysokie normy dotyczące współczynników efektywności energetycznej, czyli – jak wspominaliśmy – aby do ich ogrzania lub schłodzenia zużywało się wielokrotnie mniej energii niż do tej pory. W dyrektywie nie ma jednak mowy o tym, co powinno dzieć się z materiałami użytymi do budowy.

Amsterdam może sobie pozwolić na narzucanie surowszych wymagań, bo ma władzę nad większością gruntów miejskich oraz spółkę, która wspiera inwestorów. Środki, jakimi dysponuje spółka, pochodzą ze sprzedaży części udziałów w firmach komunalnych Amsterdamu.

To ważne, bo nowoczesne budownictwo, o jakim marzy miasto, wciąż leży w sferze nowinek technologicznych, nie jest więc łatwo ani o inwestorów, ani o nabywców, ani o najemców. Miasto musi wspomagać inwestorów, by ci byli w stanie zaproponować czynsze w wysokości zbliżonej do rynkowych. To tym bardziej kłopotliwe, że rynek nieruchomości w Holandii jest – jak twierdzi choćby dr Onno de Jong z Uniwersytetu Erasmusa w Rotterdamie – zachwiany przez nader łatwo dostępne mieszkania komunalne.

Ponad połowa Holendrów rezygnuje z kupowania mieszkań, bo czynsze komunalne są o wiele niższe niż obciążenia wynikające ze spłacania kredytów hipotecznych. Z kolei władze miast obawiają się podwyżek czynszów ze względów politycznych i społecznych. Koszty utrzymania budynków rosną, czynsze nie pokrywają ich w pełni, a na rynku komercyjnym budowanie mieszkań na wynajem opłaca się jedynie przy najbardziej napiętych biznesplanach. Właśnie z powodu dużych kosztów utrzymania budynków komunalnych dla władz Amsterdamu tak ważne jest inwestowanie w budynki tańsze w użytkowaniu i utrzymaniu.

Z powodów ekonomicznych miasto chce również inwestować w instalacje wytwarzające prąd z energii słonecznej. Oprócz instalacji paneli fotowoltaicznych na dachach gmina planuje inwestycje w elektrownie wiatrowe i słoneczne poza swoim granicami. Dziś stara się kupować energię wyłącznie od producentów bazujących na surowcach odnawialnych.

TO SIĘ OPLACA

W Amsterdamie po prostu nie wypada dziś myśleć inaczej. Pod wpływem nowych idei oraz rachunku ekonomicznego już ponad połowa hoteli wprowadziła zasady zmniejszające zużycie wody, gazu, prądu i ciepła. O transporcie zbiorowym i rowerowym władze myślą już nie tylko w kategoriach rozwiązywania problemów z korkami, ale przede wszystkim jako o narzędziach do redukcji poziomu zanieczyszczeń i zużycia energii. Transport publiczny systematycznie pozbywa

się zresztą pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi. Ulice coraz częściej pokrywa się asfaltem z recyklingu, czego przykładem jest choćby otoczenie lotniska Schiphol.

Co ważne, wszystko to ma sens dla Holendrów tylko wtedy, gdy się opłaca. Wsparcia dla przedsiębiorców inwestujących w nowe technologie prawie nigdy nie udziela się w formie bezzwrotnej, ale raczej oferuje się im korzystny kredyt. Czasem sukces przerasta założenia. Tak było z restauracją In Stock, która serwuje potrawy przyrządzane z wycofanych z hipermarketów warzyw i owoców – takich, które nie wyglądają już atrakcyjnie, są powiędnione i pomarszczone. Zaczęło się od eksperymentu, który miał być zwykłym miejscem na codzienny lunch, a dziś restauracje In Stock funkcjonują w trzech miastach i trudno znaleźć w nich wolny stolik.

METODY

DESIGN THINKING
UMARŁO – NIECH ŻYJE
DESIGN THINKING!

IWO ZMYŚLONY

„Spróbujmy się pozbyć tego, co trudne w designie, i zacznijmy sprzedawać tylko to, co łatwe” – tymi słowami Dan Saffer, uznany projektant systemów interakcji (*Interaction Design*), kpił przed sześcioma laty z podejścia *design thinking*. Odnosił się wprost do koncepcji twórcy i promotora tej metodologii – Davida Kelleya, profesora Uniwersytetu Stanforda i współzałożyciela słynnej firmy IDEO. „Rób dużo kolorowych karteczek – ironizował – nieważne, co na nich piszesz; ważne, byś nimi wykleił całą ścianę w biurze. I tak nikt nie będzie ich czytał, sam ich przecież nie czytasz – grunt, że to wygląda naprawdę kreatywnie [...]; wymyślaj profile swych użytkowników bez oglądania się na jakiegokolwiek dane [...], a potem daj się ponieść najbardziej szalonym pomysłom, które nie mają najmniejszych szans na wdrożenie”¹.

Żarty Saffera dobrze oddają klimat nieufności wobec *design thinking*. Rosnącej popularności pojęcia od paru lat towarzyszy narastająca fala krytyki. Powstają wątpliwości: czemu tak naprawdę służy *design thinking*? Jaki ma związek z realną praktyką projektową? Jaki jest zakres jego zastosowań? Jakiego ma ograniczenia? Dlaczego chce je stosować na gruncie tak skrajnie odległych dziedzin jak wzornictwo przemysłowe, aplikacje mobilne, finanse i bankowość, fast food, ochrona środowiska, administracja publiczna albo służba zdrowia? Czym różni się od tradycyjnych metod zarządzania? Czy korzyści z jego stosowania nie przekraczają kosztów? Co nam oferuje wobec wyzwań współczesnego rynku i dynamicznych przemian w nowych technologiach?

Najwięcej sceptycyzmu, a często jawnej niechęci, znajdziemy wśród projektantów, którzy traktują *design thinking* jako promocyjny gadżet

1 Zapis wystąpienia Dana Saffera pt. *How to Lie With Design Thinking* do zobaczenia na kanale Interaction Design Association: <https://vimeo.com/38870717> (dostęp 22 kwietnia 2018). Odbyto się ono w ramach sympozjum IxDA w Dublinie w lutym 2012 roku.

– element korporacyjnej nowomowy, która pozwala nieprojektantom, nierzadko dyletantom, sprzedawać przedsiębiorstwom szkoleniowe produkty, co przy okazji przysparza złej sławy designowi². W tym duchu niespełna rok temu zabrała głos Natasha Jen – utytułowana projektantka graficzna. W wystąpieniu pod wymownym tytułem *Design Thinking Is Bullsh*t* wytykała dobitnie, że wybitni projektanci nie tylko rzadko kiedy stosują kolorowe karteczki, ale i najczęściej faktyczny przebieg ich pracy kreatywnej niewiele ma wspólnego z opracowanym przez IDEO pięcioetapowym schematem postępowania³. Co więcej, wielu z nich zdaje się działać w sposób czysto intuicyjny, nie przestrzegając żadnego ogólnego schematu i tolerując na każdym kroku chaos czy bałagan. Tym, co wyróżnia wybitnych projektantów, nie jest metoda działania, lecz krytycyzm, czyli zdolność do ustawicznego kwestionowania własnych założeń oraz ustawicznego uczenia się w procesie żmudnego eksperymentowania i prototypowania⁴.

Uwagi Jen z satysfakcją cytuje wielu krytyków *design thinking*. Jednym z nich jest Lee Vinsel – socjolog nauki z Virginia Tech, który bez pardonu porównuje popularność metody do epidemii syfilisu⁵. Nie tylko zarzuca dyletantyzm rozmaitym samozwańczym ekspertom, ale i atakuje forsowane przez twórców IDEO postulaty wdrażania ich metodologii do powszechnego systemu edukacji na poziomie szkół średnich i wyższych. Ze zgrozą przywołuje słowa Davida Kelleya, wedle którego *design thinking* miałoby stać się uwspółcześnioną wersją *artes liberales*, krzewiąc wśród studentów „kreatywną pewność siebie i motywując do przekraczania barier typowych dla tradycyjnych dyscyplin akademickich”.

2 Zob. np. głosy projektantów w twitterowej dyskusji „Designers on Design Thinking”: <https://mobile.twitter.com/i/moments/932165545511870464> (dostęp 22 kwietnia 2018)

3 Wedle tego szeroko rozpowszechnionego schematu proces projektowy jest rozciągnięty w czasie i składa się z pięciu etapów: (1) empatii, (2) definiowania problemu, (3) ideacji, (4) prototypowania rozwiązań oraz ich (5) testowania. Warto zaznaczyć, że choć w ostatnich latach schemat ten doczekał się szeregu uzupełnień i modyfikacji, nie został przez nikogo gruntownie zanegowany.

4 Wystąpienie Natashy Jen odbyło się w czerwcu 2017 roku podczas dorocznej konferencji Adobe 99U w Lincoln Centre Nowym Jorku: <http://99u.adobe.com/videos/55967/natasha-jen-design-thinking-is-bullshit#> (dostęp 22 kwietnia 2018).

5 L. Vinsel, *Design Thinking is Kind of Like Syphilis – It’s Contagious and Rots Your Brains*, w: „Medium”, 06.12.2017: https://medium.com/@sts_news/design-thinking-is-kind-of-like-syphilis-its-contagious-and-rots-your-brains-842ed078af29 (dostęp 22 kwietnia 2018).

NIEUDANY EKSPERYMENT?

Ale krytyczne głosy pod adresem *design thinking* padały już dużo wcześniej i to – paradoksalnie – z ust jego orędowników. Już w maju 2011 roku Bruce Nussbaum – specjalista od innowacji związany z prestiżową Parsons The New School of Design, wieścił zmierzch dyscypliny: „*design thinking* dało już projektowej branży i szerszym rzeszom społecznym wszystko, co miało do zaoferowania. Obecnie poczynia kostnieć i wyrządzać szkody”. Pisząc to, zapowiadał zmianę paradygmatu i narodziny zupełnie nowego podejścia pod nazwą *Creative Intelligence* (albo *CQ*)⁶.

Rok wcześniej krytyczny stosunek ujawnił też Donald Norman – prekursor *User Experience*, współtwórca sukcesu Apple, a przy okazji jeden z partnerów firmy IDEO. Określił on *design thinking* „użytecznym mitem”, który niepotrzebnie mistyfikuje design, przypisując projektantom umiejętności rzekomo niedostępne zwykłym śmiertelnikom⁷. Tymczasem, jak podkreśla, występują one na gruncie różnych dziedzin: „Przełomy w każdym polu – nauki czy inżynierii, literatury czy sztuki, muzyki czy historii, prawa czy medycyny – dokonywały się zawsze, gdy ludzie odkrywali nowe punkty widzenia. [...] Myślenie projektowe to marketingowe hasło dla starego, dobrego kreatywnego myślenia. A ono nie jest domeną wyłącznie projektantów. Wybitni artyści, wybitni inżynierowie, wybitni uczeni – wszyscy przekraczali granice swych dyscyplin. Projektanci wcale nie są żadnym wyjątkiem”.

Zdaniem Normana użyteczność mitu *design thinking* bierze się z dwóch powodów. Po pierwsze pozwala on motywować duże, skostniałe, bezproduktywne organizacje do inwestowania we współpracę z projektantami, co obu stronom może wyjść na dobre. Po drugie – co ważniejsze – kładzie nacisk na „thinking”, co skutecznie podważa rozpowszechnione stereotypy na temat designu. Wbrew bowiem temu, co się często mniema, design to bynajmniej nie tylko estetyczne formy, ale przede wszystkim poprzedzający ich powstanie, a co za tym idzie – niewidoczny dla konsumenta, żmudny, metodyczny proces diagnozowania

6 B. Nussbaum, *Design Thinking Is A Failed Experiment. So What's Next?*, [w:] „FastCoDesign”, 04.05.2011: <https://www.fastcodesign.com/1663558/design-thinking-is-a-failed-experiment-so-whats-next> (dostęp 22 kwietnia 2018). Warto chyba podkreślić, że dokładnie rok później Nussbaum wydał książkę na ten temat – artykuł miał więc poniekąd charakter promocyjny.

7 D. Norman, *Design thinking – a useful myth*, [w:] „Core77”, 25.07.2010: <http://www.core77.com/posts/16790/design-thinking-a-useful-myth-16790> (dostęp 22 kwietnia 2018).

realnych potrzeb użytkowników i kreowania sposobów ich zaspokajania za pomocą specjalistycznych technik i procedur. A te można stosować niemal na każdym polu – od służby zdrowia, przez walkę z zanieczyszczeniem środowiska, aż po kształtowanie strategii przedsiębiorstw albo zarządzanie procesami produkcji.

Opublikowany przez branżowy portal tekst Normana wzbudził w środowisku projektantów niemałe kontrowersje. Polemizował z nim m.in. zmarły dwa lata później Bill Moggridge – kolejny z pionierów *Human Centred Design* i drugi obok Kelleya współzałożyciel IDEO⁸. Bronił on specyfiki *design thinking*, upatrując jej w typowym dla projektantów łączeniu dwóch różnych poziomów umysłu – jawnego (*explicit*) i niejawnego (*tacit*). W odróżnieniu od większości specjalistów innych dziedzin, którzy preferują świadome przesłanki działań (tzw. „twarde dane”), projektant potrafi „ujarzyć intuicję”, dzięki czemu dostrzega aspekty niewidoczne dla innych. Przykładem takiego podejścia jest trafne diagnozowanie i precyzyjne definiowanie problemów, zwłaszcza tych zagmatwanych (*wicked*), z których każdy jest inny, odrębny i niepowtarzalny, przez co wymaga zindywidualizowanego podejścia, a co za tym idzie – twórczej adaptacji ogólnych teorii i metod.

Ostatecznie Norman przychylił się do tych uwag⁹. Wprowadzie wielkie przełomy zdarzają się na gruncie każdej dyscypliny, jednak wybitni projektanci faktycznie myślą w sposób wyjątkowy, a ich styl myślenia jest cenny dla przedsiębiorstw lub innych organizacji. Nie tylko potrafią dostrzec problemy niewidoczne dla innych, ale i potrafią oprzeć się pokusie ich upraszczania poprzez natychmiastowe „skkanie do konkluzji”. Posługują się przy tym szeregiem specyficznych technik, odmiennych od podejścia czysto marketingowego – zamiast na szeroko zakrojonych badaniach ilościowych, anonimowych kwestionariuszach czy grupach fokusowych, bazują na interakcji z realnymi użytkownikami, próbując wczuć się w ich najbardziej subtelne potrzeby, zwłaszcza te, z których

8 Moggridge, *Design Thinking: Dear Don...*, [w:] „Core77”, 02.08.2010: <http://www.core77.com/posts/17042/design-thinking-dear-don-17042> (dostęp 22 kwietnia 2018).

9 D. Norman, *Rethinking Design Thinking*, [w:] „Core77”, 19.03.2013: <http://www.core77.com/posts/24579/rethinking-design-thinking-24579> (dostęp 22 kwietnia 2018).

oni sami nie zdają sobie sprawy¹⁰. Nie forsują również na siłę swych rozwiązań wymyślanych „zza biurka”, ale na każdym kroku próbują je konsultować, testować i korygować we współpracy z użytkownikami, ucząc się od nich pożądanych funkcji. Nade wszystko jednak potrafią myśleć krytycznie, formułując z pozycji outsidera dociekliwe i często niewygodne pytania o sprawy oczywiste. Kwestionują tym samym wygodne *status quo*, wytrącając z komfortu i rutyny myślenia, co stanowi warunek każdego wielkiego przełomu – redefinicji istniejących założeń, zmiany perspektywy i wypracowywania nowatorskich rozwiązań.

POŻYWKA DLA BIZNESU – SUKCESY I PORAŹKI

Z punktu widzenia dużych organizacji najbardziej zajmująca jest oczywiście kwestia bilansu strat i korzyści płynących z *design thinking* oraz szereg pytań z tym powiązanych: jak skutecznie wdrażać tę metodologię? Kiedy i w jakim celu? Na jakie efekty można realnie liczyć? Czego nie oczekiwać? Jakie ryzyka należy wkalkulować? Jak oceniać rezultaty procesów projektowych? Kto ma w nich uczestniczyć? Jak je implementować w strukturach instytucji?

Lista udanych wdrożeń *design thinking* jest długa i obejmuje szereg różnych dziedzin – od tradycyjnego wzornictwa przemysłowego, przez rynek FMCG, usługi IT, produkty bankowe i finansowe, skończywszy na administracji publicznej i samorządowej, organizacjach typu NGO, transporcie publicznym, muzeach, edukacji i służbie zdrowia¹¹. Najbardziej znane są oczywiście szeroko opisywane projekty firmy IDEO, w tym m.in. te zrealizowane dla Apple, Microsoftu, Ikei czy Samsunga¹². Z elementów tej metodologii z powodzeniem korzystają też jednak m.in. IBM, Google, Braun, Toshiba, General Electric, PepsiCo, Uber, Procter & Gamble, Deutsche Bank, Bank of America, Nike czy Airbnb.

Pouczający wydaje się zwłaszcza przypadek PepsiCo – drugiego na świecie (po Nestle) producenta napojów i przekąsek, który pod

10 Stąd punktem wyjścia i osią procesu projektowego jest tzw. empatia – zdolność rozpoznawania emocji, potrzeb, pragnień, lęków czy obaw, z których użytkownik nie zdaje sobie sprawy lub do których wstydy się przyznać.

11 Zob. np. zestawienie 40 przykładów na blogu Accidental Design Thinker: <https://theaccidental-designthinker.com/2017/09/16/40-design-thinking-success-stories/> (dostęp 22 kwietnia 2018).

12 Szczegółowe zestawienie najważniejszych realizacji IDEO: <https://www.ideo.com/work> (dostęp 22 kwietnia 2018).

kierownictwem obecnej prezeski, Indry Nooyi, dźwignął się z zapaści i od blisko dekady notuje systematyczne wzrosty. Roczne przychody giganta skoczyły w tym czasie niemal o połowę (z 35 do 66 mld USD), a wartość jego akcji wzrosła o 40%. Zarazem – wbrew początkowej niechęci inwestorów – koncern konsekwentnie inwestuje w produkcję zdrowej żywności, programy społecznej odpowiedzialności (CSR) oraz w politykę zrównoważonego rozwoju¹³.

Indra Nooyi podkreśla, że *design thinking* stanowi podstawę jej strategii rozwoju¹⁴. Polega to m.in. na wychodzeniu „zza biurka” i ruszaniu „w teren” – uzupełnianiu ustaleń badań marketingowych na drodze wizji lokalnej i pierwszoosobowej obserwacji uczestniczącej. Nooyi sama incognito wizytuje sklepy, analizując perspektywę zwykłych konsumentów i usiłując uchwycić ich realne potrzeby, emocje i style życia. A tuż po objęciu stanowiska zszokowała bezpośrednich współpracowników, wręczając im aparaty fotograficzne i puste albumy na zdjęcia. „Poprosiłam, by fotografowali każdy napotkany przykład dobrego designu. Po sześciu tygodniach tylko kilkoro zwróciło te albumy. Niektórzy przekazali to zadanie żonom. Większość nie miała pojęcia, co to w ogóle jest design”.

Dla kierownictwa PepsiCo określenie „design” kojarzyło się wówczas wyłącznie z estetyką – kolorem opakowań. Doświadczeni menedżerowie nie rozumieli znaczenia emocji klientów na różnych etapach konsumpcji i nie widzieli potrzeby zwracania na nie uwagi. Wobec trudności ze zmianą tego podejścia Nooyi zdecydowała się na gest radykalny – w roku 2012 zatrudniła głównego projektanta (*Chief Design Officer*), któremu przekazała wszystkie kluczowe decyzje związane z procesami kreacji i rozwoju produktów, projektowania opakowań, sposobu aranżacji towarów na półkach oraz całego spektrum interakcji z klientem na gruncie nowych mediów. Jej wybór padł na Mauro Porciniego – wcześniej kierującego strategią słynnej firmą 3M. Dziś jego zespół to pięćdziesiąt osób sprawujących nadzór nad wszystkimi procesami kreowania marki (*Brand Experience*), w tym także w obszarach muzyki, sportu czy mody.

13 Oficjalne raporty do pobrania ze strony koncernu: <http://www.pepsico.com/sustainability/sustainability-reporting> (dostęp 22 kwietnia 2018).

14 A. Ignatius, *How Indra Nooyi Turned Design Thinking Into Strategy*, [w:] „Harvard Business Review”, wrzesień 2015, s. 80–85: <https://hbr.org/2015/09/how-indra-nooyi-turned-design-thinking-into-strategy> (dostęp 22 kwietnia 2018).

Pozostałe działy koncernu dostały po dwa, trzy lata na dostosowanie.

Historia *design thinking* notuje też jednak porażki. Dobitym przykładem jest tutaj przypadek Oticon – duńskiego producenta aparatów słuchowych¹⁵. W roku 2007 utworzył on w ramach firmy specjalną, interdyscyplinarną grupę roboczą pod nazwą Centrum Design Thinking. Składała się ona z ekspertów różnych dziedzin – m.in. inżynierów, audiologów i specjalistów biznesu. Przyznano jej całkowitą swobodę w działaniu i organizacji pracy – każdy mógł współpracować z każdym, wedle własnej formuły, pozyskując wiedzę zarówno w obrębie firmy, jak i spoza niej, od specjalistów zewnętrznych skrajnie różnych dyscyplin. Cel był prosty: tworzenie innowacji.

Przez trzy lata uczestnicy zespołu przeprowadzili setki wywiadów z klientami, gromadząc wnikliwe uwagi na temat ich doświadczeń, problemów z użytkowaniem urządzeń i prototypując warianty nowatorskich rozwiązań. Jednak po tym czasie grupę rozwiązano. Przyczyn było kilka, w tym globalny kryzys i poszukiwanie metod redukcji kosztów produkcji. Prawdziwym powodem jednak była kultura pracy organizacji i narastająca niechęć innych pracowników. Sam termin *design thinking* od samego początku wzbudzał konsternację, stanowiąc pretekst do żartów. Nałożyły się na to standardy higieny pracy i wymóg bezwzględnej czystości trudnej do utrzymania w salach pełnych kolorowych karteczek, flipczartów, szkicowników i prototypowanych modeli. Nic więc dziwnego, że z czasem zespół zaczął być traktowany jako fanaberia zarządu, a nawet zagrożenie dla firmy – bezproduktywna grupa darmozjadów, którzy wydają pieniądze, zatrudniają ekspertów, ale nie wytwarzają niczego konkretnego.

JAK SKUTECZNIE WDRAŻAĆ KULTURĘ INNOWACJI?

Przypadek Oticon jest typowy i dobrze ilustruje trudności, jakie występują w procesie implementowania kultury innowacji w obrębie rozrośniętych, skostniałych organizacji. Mauro Porcini, główny projektant PepsiCo, wyróżnia tu pięć etapów¹⁶. Pierwszy to zaprzeczenie – pracownicy nie widzą

15 Szczegółowy opis historii Oticon: <http://thisisdesignthinking.net/2015/05/the-rise-fall-of-design-thinking-at-oticon/> (dostęp 22 kwietnia 2018).

16 Cytuję za wywiadem z Mauro Porcinim, który w sierpniu 2015 roku przeprowadził dla „Harvard Business Review” James de Vries: <https://hbr.org/2015/08/pepsicos-chief-design-officer-on-creating-an-organization-where-design-can-thrive> (dostęp 22 kwietnia 2018).

potrzeby wprowadzania zmiany, nie chcą opuszczać strefy komfortu i zmieniać utartych latami, sprawdzonych sposobów działania. Jeżeli mimo tego kierownictwo firmy zatrudnia projektantów i usiłuje wdrażać nowe metody pracy, to zaprzeczenie płynnie przeradza się w wyparcie, najczęściej ukrywane lub manifestowane niechęcią na tle personalnym. Na tym etapie najłatwiej jest zanotować porażkę, gdyż wobec oporu większości pracowników nie ma szans na wdrożenie jakiejkolwiek zmiany.

Przejsie na etap trzeci jest możliwe wyłącznie przy całkowitym wsparciu ze strony kierownictwa oraz przemyślanej strategii komunikacyjnej wewnątrz organizacji. Pozbawiona takiego parasola ochronnego kultura innowacji szybko może zostać zneutralizowana – tak jak to miało miejsce w przypadku Oticon, gdzie nowatorskie pomysły były wykpiwane lub zbywane na zasadzie „to zbyt duże ryzyko, rynek tego nie kupi”. Na tym etapie Porcini dostrzega znaczenie „okazjonalnych aktów wiary”, czyli gestów ze strony osób decyzyjnych albo pracowników wykonawczych, którzy – choć w dalszym ciągu nie rozumieją w pełni znaczenia *design thinking* dla organizacji – podejmują ryzyko wdrażania opracowanych tą drogą innowacji.

Etap czwarty zachodzi, gdy organizacja nabiera pewności siebie. Coraz więcej osób zaczyna w niej rozumieć znaczenie nowej metodologii i – co najistotniejsze – akceptować ryzyko, jakie z niej wynika. Wdrażanie innowacyjnych produktów implikuje bowiem ewentualność porażki. Wedle świadomości płynącej z *design thinking* porażka jest jednak nie tylko czymś nieuniknionym, ale i czymś cennym – daje bowiem twardą, empiryczną wiedzę. Dlatego tak ważnym czynnikiem skutecznej innowacji jest właśnie pewność siebie – nastawienie (*mindset*) jako suma postaw w obrębie organizacji. Na etapie piątym tego rodzaju podejście staje się czymś powszechnym i samooczywistym – ożywia organizację od wewnątrz na wszystkich jej poziomach i motywuje wszystkich jej pracowników do synchronizacji wysiłków na poszczególnych etapach procesów projektowych.

Trudności z implementacją kultury innowacji ciekawie analizuje Ryan Jacoby – wieloletni szef nowojorskiej filii IDEO, wyróżniając

„siedem grzechów głównych”, które zakłócają ten proces¹⁷. Pierwszy to przeświadczenie, że rewolucyjne pomysły można wytworzyć „za biurką”, na podstawie suchych, obiektywnych danych, przez co szkoda czasu na „ruszanie w teren” w poszukiwaniu nowych, zaskakujących doświadczeń. Drugi grzech to tendencja do intelektualizowania tematu, czyli dyskutowania i analizowania, w miejsce prototypowania i eksperymentowania. Trzeci to pospieszne „skakanie do konkluzji” – upraszczanie problemu, gdy należy go najpierw w żmudny sposób pogłębić. Czwarty to strach przed porażką – unikanie pomysłów, które *prima facie* wydają się nierealne, czyli zbyt niepodobne do tego, co już dobrze znane. Piąty to niecierpliwość – nacisk na szybkie efekty albo nadymanie nadmiernych oczekiwań. Szósty – ignorowanie rozbieżnych punktów widzenia, zwłaszcza perspektywy osób spoza organizacji. Siódmy grzech polega na zgubnym przekonaniu, że istnieje jakiś uniwersalny, niezawodny przepis na innowację, za który wystarczy zapłacić i skrupulatnie stosować, by osiągnąć pożądane skutki.

PRAKTYCZNA TEORIA ZMIANY

W świetle powyższych uwag wypada więc zapytać, czy *design thinking* umarło, czy może wprost przeciwnie – uległo metamorfozie, kwitnie i się rozwija, choć w sposób zamaskowany pod innymi nazwami?¹⁸ Przywołane krytyki wydają się bowiem znacznie upraszczać to pojęcie – mają sens jedynie przy mocnym założeniu, że ma stanowić niezawodną metodę gwarantującą wydajne tworzenie innowacji, tudzież zbiór prostych technik, ujętych *in abstracto*, dających się stosować sztywno, mechanicznie, zgoła przez automaty.

Dlatego warto podkreślić, że *design thinking* nie jest i nigdy nie było wyłącznie zbiorem technik czy schematem działań. To przede wszystkim

17 Cytuję za tekstem Helen Walters opublikowanym na portalu FastCoDesign.com, 09.02.2011: <https://www.fastcodesign.com/1663192/the-seven-deadly-sins-that-choke-out-innovation> (dostęp 22 kwietnia 2018).

18 Oprócz *Creative Intelligence* czy *Design Culture* (termin Mauro Porciniego) karierę robi określenie *Design Driven Innovation*. Hasło to spopularyzował Roberto Verganti, w książce pod takim tytułem (wyd. Harvard Business Press, 2009).

zbiór umiejętności¹⁹ – szczególny styl myślenia i działania, zorientowany na diagnozowanie, definiowanie i rozwiązywanie problemów pojętych jako potrzeby i pragnienia realnych użytkowników²⁰. Po wtóre to teoria – wiedza, na czym polega natura twórczego myślenia, jak ono faktycznie przebiega (poszczególne fazy), co je warunkuje, wspomaga i ogranicza.

Po trzecie to – owszem – zbiór technik (np. *affinity diagrams*, *card sorting*, *bodystorming*, *stakeholders mapping*, *braindumping*, *rapid prototyping* itd.), narzędzi (np. kolorowe karteczki, osoby, ścieżki doświadczenia, karty inspiracji) i dyrektyw (np. wychodzenie „zza biurka”), ujętych jednak ogólnie, jako propozycje, które wymagają inteligentnej, twórczej adaptacji w każdym konkretnym przypadku.

Po czwarte to zbiór postaw ściśle sprzężonych z kreacją na każdym jej etapie. W wymiarze jednostkowym to m.in.: ciekawość, uważność, dociekliwość, krytycyzm, obiektywizm, wytrwałość, elastyczność i zaangażowanie. W kontekście działań zespołowych dochodzą też m.in. życzliwość, zaufanie, wyrozumiałość i wspólnotowość²¹. Wszystkie te

19 Ubiegłoroczny raport przygotowany na zlecenie Światowego Forum Ekonomicznego do umiejętności niezbędnych w XXI wieku zalicza: (1) *problem-solving* i *critical thinking*, (2) kreatywność, (3) komunikatywność, (4) kolaboratywność, czyli umiejętność twórczej współpracy z innymi (<http://widgets.weforum.org/nve-2015/#summary>). Opracowany rok wcześniej raport Institute for the Future z Palo Alto dodaje do nich m.in. (a) myślenie analityczne, (b) myślenie syntetyczne (*sense-making*), (c) nastawienie projektowe (*design mindset*), (d) transdyscyplinarność, (e) interkulturalizm (<http://www.iftf.org/futureskills/>).

20 Samo pojęcie problemu jest problematyczne – łatwo je uprościć bez uwzględnienia sensu szeregu innych pojęć (*tacit knowledge*, *know-how*, *embodied knowledge*, *cognitive scheme*, *mental model*, *cognitive biases*), dla eksplikacji których nie ma tutaj miejsca. Dla ułatwienia można jednak przyjąć, że trafnie zdiagnozowany problem to doświadczenie braku – braku czegoś dla kogoś innego niż my sami. Ten ktoś to nasz użytkownik, brak zaś to jego potrzeby, frustracje i pragnienia – w tym te, z których samemu nie zdaje sobie sprawy. Wyzwanie, przed jakim stajemy w procesie projektowym, jest więc ten brak zauważyć, dobrze zdefiniować, a następnie stworzyć taką usługę lub towar, który ten brak zaspokoi. Warto w tym miejscu sięgnąć po następujące lektury: D. Kahneman, *Pułapki myślenia. O myśleniu szybkim i wolnym*, przeł. P. Szymczak, Media Rodzina, Poznań 2012; Ch. Duhigg, *Siła nawyku. Dlaczego robimy to, co robimy, i jak można to zmienić w życiu i biznesie*, przeł. M. Guzowska, PWN, Warszawa 2012; N.N. Taleb, *Czarny Łabędź. O skutkach nieprzewidywalnych zdarzeń*, przeł. O. Siara, T. Kasprzowicz, Kurhaus Publishing, Warszawa 2014; I. Zmyślony, *Kategoria wiedzy niejawnej (tacit knowledge) – typowe sposoby rozumienia*, w: „Filozofia Nauki”, nr 3 (79), s. 65–82.

21 Na ten temat zob. np. R. Dam, T. Siang, *Design Thinking: Select the Right Team Members and Start Facilitating* (luty 2018) na blogu InteractionDesign.org: <https://www.interaction-design.org/literature/article/design-thinking-select-the-right-team-members-and-start-facilitating> (dostęp 22 kwietnia 2018).

czynniki muszą się ze sobą spotkać, by zaistniały warunki korzystne dla innowacji. Brak któregośkolwiek – zwłaszcza brak wymienionych postaw – nie tylko obniża efektywność procesów kreatywnych, ale wprost je zakłóca, wywołując efekty odwrotne do spodziewanych.

WIELKIE PLANY W RĘKACH OBYWATELI*

ARTUR JERZY FILIP

* Tekst pochodzi z książki *Wielkie plany w rękach obywateli. Zielone szlaki i koalicje międzysektorowe* (w przygotowaniu, wyd. Fundacja Bęc Zmiana)

WIELKIE PLANY...

Wielkie plany urbanistyczne nie mają dzisiaj dobrej sławy. Podziwiając historyczne miasta z ich monumentalnymi założeniami przestrzennymi, niekoniecznie oczekujemy podobnych realizacji dzisiaj. To były jednak inne czasy. Na szalone wizje powstające w bogatych, totalitarnie rządzonych krajach Wschodu patrzymy z przymrużeniem oka. To przecież inny świat. A gdy wielkoprzestrzenne rozwiązania okazują się konieczne w naszych miastach, opinia publiczna i krytyczni eksperci co najwyżej akceptują je, uważnie śledząc ich losy i patrząc na ręce twórcom¹. Niejeden już plan nie wytrzymał takiej próby i przepadł. Wśród tych zrealizowanych wiele okazało się porażkami².

W książce *Wielkie plany. Czar i głupota projektowania miast* amerykański politolog i badacz miast, Kenneth Kolson, wylicza cztery podstawowe argumenty przeciwko myśleniu w wielkiej skali. Po pierwsze, z racji swojego rozmachu, wielkie plany mają charakter dominujący i ich realizacja wymaga stosowania środków przymusu. Po drugie, z uwagi na swoją złożoność, ich wdrożenie pociąga za sobą wiele ukrytych lub wręcz nieprzewidzianych konsekwencji. Po trzecie, ich swoisty urok sprawia, że bywają traktowane jako cele same w sobie. I w końcu, w ich braku elastyczności tkwi ziarno ich własnej destrukcji³. Nauczyliśmy się traktować wielkie plany jako tyleż niebezpieczne, co nieskuteczne. Jednym słowem, utopijne.

1 Jak piszą Alan Altshuler i David Luberoff, w latach 60. i 70. XX wieku na Zachodzie dokonano miażdżącej krytyki megaprojektów miejskich. Patrzone na nie odtąd niezwykle krytycznie, pilnując, aby realizowane były „bez czynienia krzywdy” (*no-harm planning*) (A. Altshuler, D. Luberoff, *The Changing Politics of Urban Mega-projects*, [w:] *Land Lines*, 2003, [cyt. za:] E.L. Birch (red.), *The Urban and Regional Reader*, Routledge, London–New York 2009, s. 402).

2 Por. P. Hall, *Great Planning Disasters*, University of California Press, Berkeley 1982.

3 K. Kolson, *Big Plans. The Allure and Folly of Urban Design*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore–London 2001.

Rozmach planistyczny i realizacyjny, nieodłącznie związane z planami wielkoprzestrzennymi, jest dzisiaj powodem ich słabości. Jeden z najbardziej wpływowych dzisiaj urbanistów amerykańskich, profesor na Wydziale Architektury w Yale, Alexander Garvin, w swojej analizie stanu miast amerykańskich zauważa, że wielkie plany są bodaj najbardziej zdyskredytowanym aspektem urbanistyki, a ludzie stali się cyniczni wobec wielkich wyzwań planistycznych⁴. Istotnie, wielkie plany wymagają „ogromnej śmiałości, której brakuje w partycypacyjnym systemie rządzenia”⁵. I to śmiałości, która mimowolnie przywołuje najmniej pożądane wzorce. Wielkie plany, jak zauważa krytyk architektury Deyan Sudjic, przedstawiane są najczęściej jako dzieła „egoistycznych polityków oraz ich protegowanych, często niekompetentnych lub skorumpowanych, zawsze skażonych niepokorzoną pychą”⁶. Na pytanie, czy mamy jeszcze szansę na duże założenia przestrzenne, znany warszawski urbanista Krzysztof Domaradzki odpowiada zdecydowanie: „Obecnie wygląda na to, że nie. Po prostu nie ma warunków do robienia tego rodzaju urbanistyki. Nowe założenia mogłyby zaistnieć, ale musiałaby istnieć bardzo silna wola polityczna – chyba jeszcze silniejsza niż ta, która obecna była w okresie stalinizmu”⁷. Społeczeństwa ceniące indywidualizm z trudem akceptują narzucane z góry wizje. I w tym sensie wielkie plany wydają się nie pasować do dzisiejszych czasów.

Ceniąc swobody obywatelskie i pluralizm, zrezygnowaliśmy ze skali. Planowanie wielkoprzestrzenne zostało zaniedbane na rzecz bardziej różnorodnego podejścia – polityki skoncentrowanej na pojedynczych zagadnieniach dotyczących konkretnych, detalicznych rozstrzygnięć. Uczymy się osiągać coraz lepsze efekty, stosując drobne zabiegi przestrzenne, a w dyskursie miejskim w XXI wieku zdecydowanie dominują Urbanistyka Codzienna, Sytuacyjna, Taktyczna, Zwinna, Tymczasowa, DIY (zrób to sam), Partyzancka czy w końcu Akupunktura Miejska... Wszystkie te koncepcje urbanistyczne koncentrują się na pojedynczych miejscach oraz, przede wszystkim, krótkiej perspektywie działania. I faktycznie,

4 A. Garvin, *The American City. What Works, What Doesn't*, McGraw-Hill, New York 2002, s. 504, 538.

5 Tamże, s. 504.

6 D. Sudjic, *Język miast*, przeł. A. Sak, Wydawnictwo Karakter, Kraków 2016, s. 37.

7 K. Domaradzki, *Nawarstwianie kompromisów*, w rozmowie z Igozem Łysiukiem, „Rzut. Kwartalnik Architektoniczny” 2015, nr 4 (9), s. 47.

w wielu sytuacjach podejście takie okazuje się dobroczynne dla miast.

A jednak wielkie plany bywają potrzebne. Istnieją wielkie wyzwania: środowiskowe, infrastrukturalne, społeczne, którym trudno sprostać bez myślenia i działania w większej skali. Mamy więc do wyboru: albo liczyć na to, że doraźna polityka przestrzenna i udoskonalone narzędzia interwencyjne okażą się wystarczającymi środkami i obędziemy się bez wielkich wizji, albo pogodzić się z tym, że w przypadku kształtowania planów miejskich o wielkiej skali partycypacja społeczna z konieczności będzie musiała pozostać ograniczona.

...W RĘKACH OBYWATELI?

Warto jednak rozważyć, czy nie istnieje trzecia droga. Co z próbą poszukiwania sposobów i narzędzi, dzięki którym sami obywatele, działając w ramach demokratycznych standardów, byliby gotowi stawiać czoła wielkiej skali? Czy obywatele mogliby wziąć wielkie plany w swoje ręce?

[...] Co jeśli wielkie plany urbanistyczne mogłyby być kreowane i wdrażane przez obywateli? Co jeśli same pojęcia „wielkie plany” i „w rękach obywateli” nie byłyby wzajemnie wykluczające? Co jeśli obywatele potrafiliby zainicjować i wypracować swoje wielkoprzestrzenne wizje zupełnie oddolnie? I co jeśli byliby oni gotowi i dysponowałiby środkami, aby te wizje wdrażać i chronić?

Już samo postawienie powyższych pytań podważa powszechne przekonanie, jakoby wielkoprzestrzenne zadania planistyczne z konieczności musiały pozostać domeną władz, podczas gdy bezdyskusyjnym warunkiem poszerzania zakresu uczestnictwa obywatelskiego była redukcja planistycznej skali. Ukazując paradoksalny charakter zagadnienia, staram się udowodnić, że wielkoprzestrzenne wyzwania są możliwe do podjęcia przez obywateli. Jednym słowem, że w pewnych ramach strukturalnych i przy spełnieniu określonych warunków organizacyjnych obywatele są w stanie wielkoprzestrzenne założenia urbanistyczne kreować, chronić i rozwijać.

[...] Tytułowe „wielkie plany w rękach obywateli” to zjawisko, które, póki co, w praktyce urbanistycznej właściwie nie występuje, a w teorii planowania miast zajmuje marginalne miejsce. To idealistyczny koncept powstały z zestawienia dwóch z pozoru niemających ze sobą wiele wspólnego przeciwstawnych ekstremów: *wielkiego planu*, który wymaga odgórnego spojrzenia, oraz *bezpośredniej kontroli obywatelskiej*, która ze

swej natury musi pozostać bliska ludziom – przyjemna i lokalna. Każdy z członów tytułowego zagadnienia reprezentuje odrębne doświadczenie urbanistyczne. Po jednej stronie mamy świat profesjonalnego projektowania oferującego kompleksowe i strategiczne plany o skali ogólnomiejskiej czy wręcz regionalnej. Po drugiej stronie – świat obywatelskiej deliberacji, oddolnej samoorganizacji, która rozgrywa się poza formalnymi strukturami władzy, a nieraz nawet wbrew nim, partyzancko. Tutaj taktyka zajmuje miejsce strategii. Duch „zrób to sam” wypiera instytucje publiczne.

Zestawienie pojęć „wielkie plany” oraz „w rękach obywateli” nie tylko zresztą zderza odrębne doświadczenia planistyczne, Wielką Urbanistykę i obywatelską lokalność, ale przede wszystkim konfrontuje ze sobą dwa kluczowe aspekty planowania urbanistycznego. Aspekt *przestrzenny*, odnoszący się do skali planowania, odpowiadający na pytania: *gdzie? co? ile?* oraz aspekt *organizacyjny*, odnoszący się do przebiegu procesu planowania i odpowiadający na pytania: *kto? jak? dlaczego?* A jako że książka poświęcona jest jedynie planom o wielkiej skali (w przeciwieństwie do skali lokalnej) oraz możliwościom tkwiącym w samoorganizacji obywatelskiej (w przeciwieństwie do trybu działania hierarchicznych struktur władzy), tytułowe zagadnienie „wielkich planów w rękach obywateli” w istocie stanowi jedynie niewielki wycinek problematyki planistycznej, pozostający na obrzeżach urbanistycznego dyskursu i zdecydowanie wykraczający poza ramy formalnego procesu planowania czy zakres stosowania konwencjonalnych narzędzi planistycznych, które określam tutaj jako planowanie tradycyjne. [...]

TRZY OBYWATELSKIE KROKI

DO WIELKOPRZESTRZENNEGO PLANOWANIA

Zielony Szlak Midtown w Minneapolis jest szczególnym rodzajem założenia urbanistycznego: ma charakter liniowy. W zestawieniu z typologią Christiana Norberga-Schulza⁸ mniej przypomina obszar, brakuje mu bowiem jasno wyznaczonych granic, stanowi natomiast liniowo uporządkowaną sekwencję miejsc (otwartych, publicznych), czyli drogę.

Nieprzypadkowo projekty o tych cechach wydają się szczególnie obiecujące dla podejmowania prób poszerzania możliwości obywatelskiego

8 Ch. Norberg-Schulz, *Bycie, przestrzeń i architektura*, przeł. B. Gadomska, Wydawnictwo Murator, Warszawa 2000.

współuczestnictwa w procesie wieloprzestrzennego planowania miast: są one jednocześnie wielkie (mają znaczącą długość) i lokalne (z uwagi na nieznaczną szerokość), dzięki czemu łączą w sobie zalety obu skal przestrzennych. Nie będąc wszechogarniające i totalne, mogą z powodzeniem odgrywać rolę spójnych elementów strukturalnych oddziałujących na szersze urbanistyczne obszary⁹, a przede wszystkim ich plany mają szansę pozostać bliskie ludziom i być kreowane, chronione i rozwijane przez obywateli.

Ta szczególna cecha założeń liniowych została dostrzeżona między innymi przez Elijah Andersona, socjologa i etnografa miast, który w swojej pracy *Kod ulicy* badał wybraną ulicę miasta Filadelfia, traktując ją jako swoisty „przekrój miasta” odślaniający skrajnie zróżnicowane społecznie obszary¹⁰. Myśl tę w ostatnim czasie rozwinęli architekt Teddy Cruz oraz kulturoznawca i kurator Aaron Levy, którzy wzmacnianie takich liniowych struktur traktują jako sposób przeciwdziałania powszechnemu zjawisku fragmentaryzacji przestrzeni. Odrzucając możliwość rozwiązywania problemu braku spójności miast na szczeblu centralnym, koncentrują się oni na oddolnym wzmacnianiu więzi społecznych, odnoszących się do poczucia tożsamości opartego na lokalizacji wzdłuż jednego liniowego ciągu¹¹. Na tę samą cechę zwracają uwagę badacze współczesnych zielonych szlaków, o czym była już mowa wcześniej.

Dążąc do uogólnienia wniosków, przedstawiam doświadczenia projektu Zielonego Szlaku Midtown w uproszczonej formie modelu konceptualnego Partnerstwa Liniowego, który ma szansę stać się inspiracją i drogowskazem zarówno dla obywateli chcących podejmować podobne starania, jak i dla przedstawicieli władz i instytucji publicznych gotowych działania takie pobudzać i wspierać.

9 Zjawisko to Kazimierz Wejchert, profesor Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, nazywał „polem grawitacyjnym” (K. Wejchert, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1984).

10 E. Anderson, *Code of the Street. Decency, Violence, and the Moral Life of the Inner City*, W.W. Norton & Company, New York 1999.

11 Strona internetowa projektu MixPlace, <http://www.mixplace.org> (dostęp 12 lipca 2015).

Oto trzy obywatelskie kroki do wielkoprzestrzennego planowania.

1. Lokalne inicjatywy

Inicjatywa lokalna to samo serce oddolnego, obywatelskiego zaangażowania. Niestety pozostaje zdecydowanie ograniczona przestrzennie. Jako że motorem lokalnych inicjatyw są zwykle osobiste zasoby, wspólnotowy kapitał społeczny oraz poczucie silnego emocjonalnego związku z miejscem, są one odpowiednie dla rozwiązywania lokalnych problemów i oddziaływania na lokalne procesy rozwoju – najczęściej umożliwiają niewiele więcej ponad reagowanie na lokalne efekty szerszych zjawisk urbanistycznych.

2. Lokalne partnerstwa

Formą obywatelskiej organizacji zdolną odpowiadać na bardziej złożone i szerzej nakreślone zagadnienia przestrzenne są lokalne partnerstwa, czyli grupy zawiązywane przez jednostki aktywne na określonym obszarze. Stanowią one platformy koordynacyjne zwiększające sferę wpływów poszczególnych lokalnych inicjatyw, ale zachowują swój prawdziwie oddolny charakter jedynie tak długo, jak planistyczne wizje nie przekraczają granic pojedynczych wspólnot. Powyżej pewnego progu zwiększanie skali planowania osłabia poczucie związku z miejscem, prowadzi do lawinowego wzrostu liczby zainteresowanych i złożoności zagadnienia oraz pociąga za sobą rozrost struktur organizacyjnych.

3. Partnerstwo Liniowe

Odpowiednie dla wyzwań o wielkoprzestrzennej skali mogą być koalicje o charakterze pomostowym, czyli nowe struktury organizacyjne bazujące na słabszych relacjach pomiędzy licznymi, sprawnie funkcjonującymi oraz zachowującymi swoją autonomię lokalnymi inicjatywami i partnerstwami, które działają na jednym przestrzennym szlaku. Skupiając uwagę na wybranym liniowym założeniu urbanistycznym, partnerzy mogą włączyć się w procesy ogólnomiejskiego rozwoju i działać na rzecz wielkoprzestrzennych wizji urbanistycznych. Dzięki temu zaś, że zarówno złożoność problematyki, jak i liczba zainteresowanych rozwojem liniowego założenia nie wzrastają wykładniczo, możliwe jest zachowanie obywatelskiego charakteru projektu.

PARTNERSTWO LINIOWE

Zasadniczą cechą odróżniającą Partnerstwo Liniowe od innych grup, które również zdolne są wpływać na ogólnomiejskie procesy planistyczne, jest klucz doboru partnerów: nie funkcjonalny (odwołujący się do tego, jacy są partnerzy), ale terytorialny (tak jak w przypadku typowych lokalnych partnerstw, które opierają się na poczuciu geograficznej wspólnoty i emocjonalnego związku z miejscem). Tyle tylko, że przynależność do Partnerstwa Liniowego nie bazuje na lokalizacji ani w jednym wybranym miejscu, ani w ramach określonego obszaru, ale raczej wzdłuż publicznych ciągów miejskich, takich jak historyczne i współczesne założenia urbanistyczne (osie, trakty, fortyfikacje, promenady, ulice), wzdłuż szlaków wyznaczonych topografią terenu (nabrzeża, skarpy), linii sieci infrastrukturalnych (drogi, tunele, torowiska, akwedukty) czy dowolnych kombinacji powyższych elementów, a także wzdłuż nowo kreowanych liniowych założeń urbanistycznych.

Partnerstwo Liniowe stanowi organizacyjny kręgosłup odpowiadający przestrzennej budowie liniowego założenia urbanistycznego. Tak rozumiane partnerstwo może wspólnie działać na rzecz kreacji tych urbanistycznych ciągów, ochrony ich wartości kulturowych, stymulacji i kontroli wyzwalanych przez nie procesów inwestycyjnych, podnoszenia standardu związanych z nimi przestrzeni publicznych oraz ich ożywiania.

Zaangażowanie podmiotów wykracza poza altruistyczne działanie pro publico bono. Kluczowy jest tutaj, będący podstawą działania obywatelskiego, „interes” własny każdego z partnerów, całe założenie stanowi bowiem kontekst planistyczny bezpośrednio wpływający na rozwój każdego z „ich” miejsc. W tym sensie Partnerstwo Liniowe nie tylko integruje działania partnerskich organizacji zgodnie ze wspólną wielkoprzestrzenną wizją, ale też zwiększa szanse poszczególnych partnerów na osiągnięcie ich indywidualnych celów poprzez włączanie ich w zakres programowy działania całego Partnerstwa. Stanowi to naturalny i nieustający proces koordynacji działań lokalnych i wielkoprzestrzennej wizji, a także źródło cennej międzyskalowej synergii.

Pierwzoplanowym celem Partnerstwa Liniowego jest zgromadzenie wszystkich osób, instytucji i organizacji identyfikujących się z kolejnymi fragmentami liniowego założenia urbanistycznego, czyli ze wszystkimi kolejnymi lokalnymi liderami. Zbudowana w takim gronie wspólna koncepcja założenia wielkoprzestrzennego ma szansę być konsekwentnie

wspierana przez wszystkich partnerów. Jednocześnie lider Partnerstwa Liniowego, będąc reprezentantem spójnej wizji, może występować w roli wiarygodnego partnera dla przedstawicieli władzy publicznej, biznesu czy sektora akademickiego. Partnerstwo Liniowe może stać się wtedy równoprawnym uczestnikiem szerszego partnerstwa międzysektorowego. To daje obywatelom realną możliwość współuczestniczenia w sprawowaniu kontroli nad procesem kreacji, ochrony i rozwoju wielkoprzestrzennego założenia urbanistycznego. Za pośrednictwem Partnerstwa Liniowego obywatele mają szansę utrzymać wielki plan w swoich rękach.

RAMY STRUKTURALNE: OTWARTOŚĆ I ELASTYCZNOŚĆ

Partnerstwo Liniowe to szczególna konstelacja aktorów miejskich (mieszkańców, organizacji społecznych, przedsiębiorców, instytucji itp.) budowana w poprzek pionowych, hierarchicznych struktur tradycyjnego zarządzania miastem. Model ten przełamuje znane schematy współdziałania władz z obywatelami, w dużym stopniu zaciera nawet sam podział na obywateli i władzę, przyczyniając się do wzmocnienia sieciowych struktur współrzędzenia. Dlatego aby Partnerstwo Liniowe mogło być trwałe i miało szansę działać skutecznie, konieczne jest, aby kreatywną postawą wykazali się nie tylko sami obywatele, ale także przedstawiciele władzy i instytucji publicznych. Niezbędna jest ich otwartość i elastyczność.

OTWARTOŚĆ

Partnerstwo Liniowe nie jest przedsięwzięciem, które zainicjowane i rozwijane może być w społeczno-politycznej próżni. Tylko dobrze rozwinięta sieć istniejących organizacji lokalnych dać może właściwy grunt dla zawiązania Partnerstwa Liniowego i umożliwienia jego skutecznego działania. Charakter takich lokalnych jednostek może być inny w każdym mieście i w odniesieniu do każdego kolejnego projektu, ważne tylko, aby były to podmioty o charakterze społecznym, zakorzenione w strukturach lokalnego współrzędzenia, utrzymujące dobre relacje z władzami oraz miejskimi biurami – rozpoznane i traktowane przez nie jako wiarygodni partnerzy.

Partnerstwo Liniowe nie ma też szans na działanie w warunkach, w których władza zaledwie nie przeszkadza, może nawet zachęca, ale

niespecjalnie angażuje się we wspólne działanie. Konieczne jest, aby władze dostrzegały własny interes we współdzieleniu kontroli nad procesem planistycznym, aby akceptowały podział ról, odpowiedzialności i korzyści. Niezbędna jest polityczna wola współpracy, jaką okazać mogą jedynie demokratyczni liderzy władz samorządowych. Konieczne jest ich przyzwolenie dla struktur administracji publicznej na nieszablonowe działania.

ELASTYCZNOŚĆ

Sam model Partnerstwa Liniowego zarysowany został bardzo ogólnie i w praktyce każda obywatelska grupa będzie miała wiele niepowtarzalnych cech, dlatego równie niemożliwe jest określenie jednego uniwersalnego wzorca dla władz publicznych i instytucji. Istotne jest jednak, aby poza zasadniczą otwartością na współpracę władze wykazały się także pewną dawką elastyczności. Aby nie oczekiwały, że oferowane przez nie standardowe procedury i utarty tryb działania (nawet jeśli realnie otwarty na zjawisko społecznej partycypacji) będzie wystarczający, a rolę Partnerstwa Liniowego będzie dopasowanie się do ich z góry określonych warunków. Przeciwnie, niejednokrotnie to również instytucje publiczne muszą być zdolne do wykraczania poza swoje własne ograniczenia i dynamicznie odpowiadać na zaistniałe okoliczności.

WARUNKI ORGANIZACYJNE:

MISJA I REPREZENTATYWNOŚĆ

Dwoma elementami konstytuującymi każde Partnerstwo Liniowe są: wielki plan urbanistyczny, dla wdrożenia którego partnerstwo jest zawierane, oraz oddolna struktura organizacyjna, która zapewniać ma demokratyczność i skuteczność działania. W odniesieniu do obu tych elementów grupa obywatelska musi zachować wielką ostrożność i wykazać zdolność strategicznego przewidywania. O kondycji Partnerstwa Liniowego świadczyć będzie, na każdym etapie jego działania, klarowność misji oraz jakość społecznej reprezentatywności.

MISJA

Chcąc budować trwałe relacje współzrządzenia z przedstawicielami lokalnych władz i publicznych instytucji, korzystne dla grupy obywatelskiej jest jasne określenie własnych celów (priorytetów) oraz granic planowanej

aktywności. Tylko taka postawa wzbudza zaufanie po stronie pozostałych uczestników procesu planistycznego i pozwala na podejmowanie wspólnych strategicznych przedsięwzięć.

Wskazane jest też przedstawianie samej wizji przestrzennej jako koncepcji możliwie otwartej, która, poza bardzo stanowczym wskazaniem na kilka kluczowych elementów, pozostaje elastyczna w pozostałych aspektach. Otwartości koncepcji sprzyja rozmywanie praw do jej autorstwa, w efekcie czego więcej osób i instytucji ma szansę poczuć się współautorami planu, wzbogacić wizję o dodatkowe elementy, a sam plan zachowuje zdolność adaptacji do panujących warunków i możliwości.

REPREZENTATYWNOŚĆ

Partnerstwo Liniowe zachowuje swój oddolny charakter za pośrednictwem lokalnych organizacji członkowskich. Samo z siebie nie ma ani zasobów, ani środków, ani politycznej siły oddziaływania. Stąd, poza zaangażowaniem w realizację wielkiego planu i budowaniem relacji z przedstawicielami pozostałych stron procesu planistycznego, ważnym zadaniem Partnerstwa Liniowego jest też nieustanna dbałość o wewnętrzną integralność obywatelskiej grupy: wzmacnianie poczucia wspólnej tożsamości wśród koalicjantów, integrowanie ich działań i dbałość o sprawiedliwe reprezentowanie wszystkich interesów. Jakiegokolwiek zastrzeżenia co do reprezentatywności grupy działają jedynie na niekorzyść Partnerstwa.

W obliczu wewnętrznych konfliktów grupa partnerska może stanowić znakomite forum rozjemcze, a każdy problem rozwiązany w załączku wzmocni jej pozycję w oczach władz i instytucji. Jeśli jednak społeczny konflikt doprowadzi do rozbicia jedności grupy i nie będzie mógł zostać rozstrzygnięty na dole, wtedy, prędzej czy później, wkroczy czynnik koordynujący – władza – co dotkliwie obnaży słabość oddolnej samorządności i postawi grupę partnerską w podrzędnej roli. Wielki plan wymknie się z rąk obywateli.

MIASTO DOBRZE WYMIESZANE*

HUBERT KLUMPNER

(FRAGMENTY)

* Tekst pochodzi z czasopisma „Architektura-murator”, 29 | 09 | 2017

„Od upadku komunizmu w Polsce minęło 28 lat, a wasze miasta nadal mają modernistyczną strukturę. Strefowanie wyrasta z idei apartheidu, podziału na białych i czarnych, bogatych i biednych, samochody i pieszych. Jeżeli naprawdę chcemy zmienić system, architektura i planowanie powinny utorować drogę zmianom” – z Hubertem Klumpnerem, współzałożycielem zespołu badawczo-projektowego Urban – ThinkTank przy ETH w Zurychu, o nowatorskich strategiach dla miast, w tym dla Warszawy, którą odwiedził w czerwcu podczas Affordable Housing Forum, rozmawiają Agata Twardoch i Jakub Heciak.

(...)

AGATA TWARDOCH: [...]amy w Polsce wyraźny problem z polityką przestrzenną nastawioną na rozwój ilościowy, który ciągle jest głównym wyznacznikiem rozwoju, mimo że większość polskich miast jednak się kurczy.

HUBERT KLUMPNER: Rozmawiamy w pięknym budynku (siedziba SARP przy ul. Foksal w Warszawie – przyp. aut.), ale nikt nie chce żyć w muzeum. Niewiele osób chce też mieszkać w całkiem nowych budynkach, w całkiem nowych miastach, bo brakuje im charakteru i funkcjonalności. Sztuka polega na tym, żeby mieszając nowe i stare, formalne i nieformalne, osiągnąć jak najlepsze rezultaty. Jeżeli ze strategią rozwoju infrastruktury, o której dużo się w Polsce mówi, a infrastruktura jest przecież najbardziej kosztochłonna częścią polityki przestrzennej, zintegrowalibyście także inne strategie rozwoju: mobilności, środowiska, zieleni czy wreszcie różne strategie społeczne – efektem tego mogłby być wzrost atrakcyjności wielu mniejszych miast w Polsce. Ich kurczenie się oznacza, że w opisanym wyżej procesie coś nie działa. Mniejsze miasta są przecież o wiele łatwiejsze w zarządzaniu, o wiele łatwiej „się uczą”. Scentralizowana urbanizacja przynosi

wprowadzie bardzo atrakcyjną przestrzeń, ale dostępną dla ograniczonej liczby użytkowników. Jaki jest system administracyjny w Polsce – scentralizowany czy federalny?

JAKUB HECIAK: Zdecydowanie scentralizowany, ale część kompetencji jest przeniesiona na województwa. Polityka mieszkaniowa, warunki techniczne i programy wsparcia ustalane są na poziomie centralnym, w Warszawie.

HK: Kiedy właśnie delegowanie odpowiedzialności i uprawnień tworzy więcej powierzchni styku. Wiadomo, że idealne koło, układ centralny, ma w stosunku do pola powierzchni najmniejszą długość obwodu, czyli najmniejszą powierzchnię styku ze wszystkich figur geometrycznych. Krawędzie są miejscami o największym potencjale wzrostu. Największa bioróżnorodność jest tam, gdzie las styka się z użytkami rolnymi. W miastach doceniamy nabrzeża, które też są stykiem, i chcemy je maksymalnie wykorzystywać, bo uważamy je za najbardziej atrakcyjne. Krawędzie są ważne w procesie zarządzania, kiedy to – przy przekazywaniu odpowiedzialności na szczeble regionalne i lokalne – uzyskujemy potencjalnie najciekawsze rozwiązania. W tym kontekście za inspirującą uważam strategię miasta Warszawy, która wykorzystuje różne skale planowania miejskiego i wnika w poszczególne poziomy samorządności, wyzyskując potencjał grup sąsiedzkich, na przykład przy opracowywaniu warszawskich centrów lokalnych. Wydaje mi się jednak, że musimy nieco odwrócić ten układ hierarchii, który sprawia, że przepływ informacji i projektowanie działa tylko od ogółu do szczegółu, od skali centralnej do lokalnej. Taką możliwość dają nam obecnie technologie cyfrowe. Wreszcie możemy odejść od planowania hierarchicznego, bo dzięki urządzeniom mobilnym i intuicyjnym interfejsom wkład obywateli na lokalnych szczeblach może być łatwo przeniesiony na centralny poziom. Szczegół może zmienić całość. Zdaję sobie sprawę, że jest to problematyczne o tyle, że planowanie jest tradycyjnie hierarchiczne. Zawsze ktoś najpierw pracował w dużej skali, aby ktoś inny mógł skupić się na pewnym wycinku. Informacja zwrotna od mieszkańców mogłaby być aplikowana na

różnych poziomach, przenikać skale projektowe. Bazując jedynie na starych narzędziach, nie wprowadzimy lokalnych społeczności na wyższe stopnie budowania strategii. Ta hierarchiczność planowania przestrzennego wynika bezpośrednio z praktyki wojskowej, bo jego rodowód jest przecież militarny. Mapy są wynalazkiem wojskowym. Dlaczego więc, jeżeli zdajemy sobie sprawę z tego rodowodu, dziś mamy nadal stosować techniki wojskowe? Musimy uczynić proces planowania bardziej przejrzystym i demokratycznym na wszystkich szczeblach. Umożliwić mieszkańcom wpływ na decyzje planistyczne, nie tylko w skali mikrosąsiedztwa, ale także całego miasta. Gdy zaangażujemy ich w pracę na poziomie takich pojęć, jak miejska wyspa ciepła, strefy powodziowe, kliny przewietrzające, jeżeli zrozumiemy te zjawiska, łatwiej będzie osiągać konsensus w planowaniu w skali miasta. (...) W Warszawie bardzo podoba mi się, że znaczne tereny miejskie nadal należą do miasta – to daje wielkie możliwości. Widziałem na wykresach, które pokazywałaś podczas Affordable Housing Forum, że jest tendencja, by jednak prywatyzować kolejne obszary, przestrzenie i budynki. Szkoda. Może trzeba ludziom przypominać, że własność miejska też jest własnością: to, że tereny należą do miasta, nie znaczy, że nie należą do nikogo, przeciwnie – należą do reprezentanta wszystkich. Wydaje się jakby w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, doświadczonych przez komunizm, własność prywatna była obecnie jedyną akceptowaną formą własności. Tak jakbyście chcieli nadgonić z kapitalizmem. Wszystkie miasta z najwyższej ocenianej jakością życia: Wiedeń, Zurych, Kopenhaga, Sztokholm funkcjonują w oparciu o mieszkania na wynajem i socjaldemokratyczny model dobra wspólnego. Nacisk położony jest na przestrzenie publiczne, publiczne szkoły i przedszkola. Wspólnota jest ważna. W tych miastach posyłasz dziecko do prywatnej szkoły, dopiero jeżeli nie dostało się do państwowej.

AT: W Polsce też tak było przez wiele lat...

HK: Wiem, pochodzę z Austrii, a część Austrii przecież tuż po wojnie była pod kontrolą radziecką. Wydaje mi się, że dlatego jakoś łatwiej jest mi zrozumieć zachodzące u was procesy: zaraz po politycznej

zmianie wyłano dziecko z kąpielą, bo wszystko, co wspólne, zostało uznane za socjalistyczne, czyli złe. Teraz przy tworzeniu centrów lokalnych w Warszawie dobrze byłoby przywołać część z minionych doświadczeń. Na przykład: jak wprowadzić przestrzeń publiczną do parterów budynków? Może miasto powinno pozostać właścicielem tych kubatur, bo tylko w ten sposób będzie mogło zachować nad nimi jakąś kontrolę? [...] Musicie wyrzucić z dyskusji wartościowanie. Mówić tylko o faktach oraz zapraszać do rozmowy na temat przestrzeni nowych uczestników, takich, którzy jeszcze w niej nie brali udziału. Bo jeżeli wszyscy już wszystko wiedzą, to w zasadzie nie ma żadnej dyskusji. Potrzebni są ludzie z zewnątrz, z ulicy, którzy będą bardziej zainteresowani efektami. Wtedy, po pierwsze, trzeba na nowo zdefiniować potrzeby, możliwości i cele. Sam ten proces definiowania może wszystkich wiele nauczyć. A po drugie, pewne pojęcia mogą zostać na nowo nacechowane i pozbawione negatywnych odniesień, bo ważny stanie się efekt: jak naprawdę dana przestrzeń będzie funkcjonować, a nie wydźwięk słów. [...]

JH: W letnie weekendy Nowy Świat jest całkowicie zamknięty dla ruchu samochodowego.

HK: Świetnie. To właściwa droga. Tak wdraża się wszystkie dobre, choć trudne zmiany: wprowadzając je najpierw jako czasowe. A zmiany są konieczne. Od upadku komunizmu w Polsce minęło 28 lat, a polskie miasta nadal mają modernistyczną strukturę. Modernistyczną w znaczeniu miasta funkcjonalnego, czyli podzielonego na strefy funkcjonalne oraz na obszary o różnym dostępie – szerokie samochodowe arterie, a także odseparowane od nich szlaki piesze. Nawiasem mówiąc, takie modernistyczne dzielenie, strefowanie miasta, wyrasta z idei apartheidu, rozumianego nie tylko jako radykalna idea segregacji rasowej, lecz jako zasada podziału: na białych i czarnych, bogatych i biednych, samochody i pieszych. A zatem to, co zostało już zbudowane, pomimo zmiany ustroju, pozostaje jako widoczny symbol dawnych czasów i nadal kształtuje charakter miasta. Jeżeli naprawdę chcemy zmienić system, architektura i planowanie przestrzenne powinny utorować drogę

zmianom, aby dostosować obraz miasta do nowych idei. A jeżeli chcemy, żeby zmiany były akceptowane i rozumiane, powinniśmy właśnie prototypować i wprowadzać zmiany czasowe. Jest to możliwe bez wielkich nakładów finansowych, a znacznie lepsze niż tylko informacje graficzne, które są dla wielu niezrozumiałe. Tak jak nuty. (...)

AT: Obawiam się, że jest to jednak tylko kwestia klasowa – domena klasy średniej.

HK: Z tego powodu bardzo podoba mi się inny warszawski projekt – koncepcja zabudowy mieszkaniowej połączonej z muzeum, z otwartymi przestrzeniami rekreacyjnymi i przede wszystkim z targiem (zwycięski projekt konkursowy autorstwa biura JEMS Architekci z 2009 roku – przyp. red.). Nie mam na myśli warstwy estetycznej, ale pomysł, punkt wyjścia. Przecież większość targów to puste place. Fajny jest pomysł połączenia mieszkań z infrastrukturą, wykorzystanie synergii, a do tego stworzenie właśnie miejsca współużytkowanego przez różne klasy. Problemem przestrzeni współczesnych miast jest, jak już mówiłem, zbytne strefowanie, a przez to zbyt duża jednorodność, kumulacja podobnych zjawisk i postaw. Ta modernistyczna pozostałość podkreślana jest przez mechanizmy rynkowe: jeżeli celem rozwoju miasta, na przykład budowy mieszkań, jest tylko zarabianie pieniędzy, powstają – po pierwsze – uśrednione, dające statystycznie największy zysk mieszkania, a po drugie – tereny wykorzystywane przez bardzo podobnych użytkowników. Nie chodzi oczywiście o to, że zarabianie pieniędzy jest złe, ale o to, że w mieście ważne są także inne wartości. Dlatego targowisko w ogóle jest tak interesującym miejscem. Starsza pani z prowincji sprzedaje kwiaty i wspomniane już pikle, a inna kobieta parkuje swojego Range Rovera i wszystko to kupuje – takie spotkanie to ogromna wartość. Może się to wydawać banalne, ale doświadczenie spotkania jest najsilniejszym przekazem, jaki mamy przeciwko fragmentaryzacji przestrzeni, przeciwko apartheidowi. Musimy tworzyć miejsca spotkania różnych światów, warunki dla doświadczania się nawzajem. Ulica jest takim naturalnym miejscem, gdzie różni ludzie mogą się spotykać,

jest przestrzenią aktywności dla wszystkich. [...] Wierzę, że architektura może odmieniać rzeczywistość, ale nie dlatego, że jestem architektem, tylko dlatego, że zdaję sobie sprawę, że politycy, którzy osiągnęli sukces, to nie ci, którzy stworzyli dobre prawo, ale ci, którym udało się zmienić przestrzeń. Tego właśnie nauczyłem się w Brazylii. Jeżeli prawidłowe zmiany przestrzenne nie podążają za społecznymi czy ustrojowymi, ludziom jest trudniej zrozumieć, co się wokół nich dzieje. Pogłębia się wtedy fragmentacja miasta. Przecież także w Warszawie mamy do czynienia z sytuacją, kiedy luksusowe sklepy, Gucci czy Ferrari, są mijane przez ludzi, którzy nie wiedzą, co będą robili nazajutrz. Oczywiście, istnieją biedniejsi i bogatsi, ale musimy być świadomi, że to nie jest model zrównoważony. Potrzebna jest interwencja. Możemy żyć w jednym, wspólnym mieście, ale to wymaga strategii, do której tworzenia zaprosimy wiele osób: polityków, deweloperów, zarządców nieruchomości, grupy sąsiedzkie i architektów. (...)

BIOGRAMY

MARLENA HAPPACH

architektka i urbanistka. Architekt Miasta Warszawy, dyrektor Biura Architektury i Planowania Przestrzennego. Z wykształcenia architektka i urbanistka, w latach 2012-2016 wiceprezes a następnie prezeska Oddziału Warszawskiego SARP. Do 2016 r. wspólnie z Markiem Happachem prowadziła pracownię architektoniczną H2 Architekci, która projektuje obiekty publiczne o charakterze społecznym m.in. przebudowę Ognisk Wychowawczych w Warszawie na ul. Starej i Środkowej. Praca zespołu nagradzana była w konkursach architektonicznych (konkurs przystanek dla Warszawy European 10, projekt biblioteki gminnej). Marlena Happach była współzałożycielką i prezeską Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Środowiska Mieszkalnego ODBŁOKUJ. Razem z zespołem Odblokuj realizowała tymczasowe projekty artystyczne i społeczne m.in. M3, M4, Osiedle Pomnik, odNOWA oraz konsultacje miejscowych planów zagospodarowania w Warszawie.

dr ARTUR JERZY FILIP

badacz i praktyk innowacyjnych form międzysektorowego współzarządzania projektami miejskimi. Autor książki pt. *Wielkie plany w rękach obywateli*, która ukaże się nakładem wydawnictwa Bęc Zmiana. Studiował na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej oraz w Pratt Institute w Nowym Jorku. Swoją rozprawę doktorską poświęcił amerykańskim oddolnym grupom partnerskim działającym na rzecz realizacji wieloprzestrzennych projektów urbanistycznych. Stypendysta Polsko-Amerykańskiej Komisji Fulbrighta, Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Miasta Stołecznego Warszawy. Wykładowca na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej oraz gościnnie na Uniwersytecie Warszawskim. Stały współpracownik Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie.

MACIEJ FRĄCKOWIAK

sociolog. Bada procesy społeczne zachodzące w miastach, zwłaszcza obszary zmiany relacji społecznych. W Instytucie Socjologii Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu pisze prace doktorską o wykorzystaniu obrazów w interwencjach społecznych. Autor i redaktor tekstów oraz książek naukowych i popularyzatorskich w zakresie miasta i badań wizualnych. Uczestnik projektów badawczych m.in. *Niewidzialne miasto*,

Pamięć pogranicza, Współdziałanie w kulturze, Wyobrażenia rozwojowa mieszkańców Poznania. Stypendysta Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (2017).

HUBERT KLUMPNER

architekt i urbanista, członek Niemieckiej Izby Architektów. W 1998 roku założył wraz z Alfredem Brillembourgem Urban-Think Tank (U-TT) w Caracas. Gościennie wykłada w Graduate School of Architecture and Planning na Uniwersytecie Columbia, gdzie był współzałożycielem Living Urban Model Laboratory (S.L.U.M. Lab) wraz z Alfredo Brillembourgiem. Wykłada na wydziale architektury ETH w Zurichu, gdzie m.in. kieruje Instytutem Projektowania Miejskiego. Jest laureatem wielu nagród za innowacyjne projekty interdyscyplinarne zainicjowane w ramach Urban-Think Tank: nagrody Ralph Erskine 2010, Holcim Gold Award 2011 dla Ameryki Łacińskiej, Holcim Global Silver Award 2012 za innowacyjny wkład w praktyki projektowania ekologicznego i społecznego oraz nagrody Złotego Lwa na Biennale Architektury w Wenecji w 2012 roku.

dr JOANNA KUSIAK

socjolożka i badaczka miast, prowadzi interdyscyplinarne badania na pograniczu studiów miejskich, teorii krytycznej i socjologii prawa. Obecnie pracuje w King's College na Uniwersytecie Cambridge. Wcześniej pracowała m.in. na Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, Uniwersytecie Kalifornijskim w Berkeley, Uniwersytecie Humboldtów w Berlinie oraz Uniwersytecie Wiedeńskim. Współredaktorka książek *Chasing Warsaw. Socio-Material Dynamics of Urban Change after 1990* (2012) i *Miasto-Zdrój. Architektura i programowanie zmysłów* (2014). Jej nowy projekt analizuje rolę technikaliów prawa w miejskim neoliberalizmie, a także ich potencjał emancypacyjny dla ruchów miejskich w Berlinie i Warszawie. Doktorat obroniła na Politechnice w Darmstadt – ukazał się w wersji polskiej jako *Chaos Warszawa* (2017).

dr MAXIMILIAN MENDEL

partner w REAS, kieruje pracami Zespołu Doradztwa Transakcyjnego. Działania Zespołu koncentrują się zwłaszcza na rozwoju instytucjonalnego rynku najmu mieszkań i prywatnych akademików. Maximilian, występując w charakterze doradcy transakcyjnego największych

inwestorów krajowych oraz zagranicznych funduszy inwestycyjnych, był zaangażowany w pierwsze na polskim rynku transakcje w tym segmencie. Jest absolwentem Interdyscyplinarnych Studiów Planowania Przestrzennego na Uniwersytecie w Dortmundzie. Stopień doktora uzyskał w Instytucie Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego Polskiej Akademii Nauk po obronie dysertacji na temat roli deweloperów mieszkaniowych w transformacji przestrzeni miejskiej w postsocjalistycznej Warszawie. Prelegent wielu międzynarodowych konferencji związanych z nieruchomościami oraz autor wielu publikacji i opracowań z dziedziny nieruchomości i planowania przestrzennego. Karierę zawodową zaczynał w Banku Przemysłowo-Handlowym w Warszawie. Z REAS związany od 2006 roku. W tym czasie był liderem wielu projektów badawczych i konsultingowych, nie tylko w Polsce, ale także na rynkach mieszkaniowych w całym regionie, w tym, Czechach, Rumunii i Bułgarii oraz na Słowacji i Ukrainie. Jest członkiem Królewskiego Instytutu Dyplomowanych Rzeczoznawców (RICS), Urban Land Institute (ULI) oraz Polskiego Stowarzyszenia Doradców Rynku Nieruchomości (PSDRN).

BARTOSZ ROZBIEWSKI

urbanista, naczelnik Wydziału Polityki Przestrzennej w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego miasta Warszawy. Absolwent kierunku gospodarka przestrzenna na Uniwersytecie Warszawskim. Współautor Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego różnych polskich gmin, kilkunastu planów miejscowych oraz innych opracowań urbanistycznych.

PIOTR SAWICKI

architekt i urbanista. Zastępca Dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy. Kierownik pionu odpowiedzialnego m.in. za przygotowanie Studium. Współautor m.in. przebudowy Traktu Królewskiego w Warszawie, otoczenia Stadionu Narodowego i innych przestrzeni publicznych oraz zespołów zabudowy; laureat kilkunastu konkursów architektonicznych i urbanistycznych.

dr inż. KATARZYNA SADOWY

doktor nauk ekonomicznych, architekt urbanista, specjalistka w dziedzinie interdyscyplinarnych badań nad miastem. Absolwentka Wydziału

Architektury Politechniki Warszawskiej i Szkoły Głównej Handlowej, gdzie jest obecnie adiunktem. Działa w Oddziale Warszawskim SARP, współpracuje z m. st. Warszawą. Autorka publikacji dotyczących ekonomiki miast, współpracy samorządu, biznesu i organizacji pozarządowych, rozwoju zrównoważonego, jakości życia oraz roli architektury i przestrzeni publicznej w rozwoju miast.

KUBA SNOPEK

urbanista i badacz architektury. Absolwent Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej oraz moskiewskiego Instytutu „Strelka”. Współpracował z Bjarke Ingelsem, Remem Koolhaasem i Justinem McGuirkiem. Realizował projekty architektoniczne, urbanistyczne oraz badawcze w Polsce, Hiszpanii, Danii, Rosji i na Ukrainie. Badacz przestrzeni i dziedzictwa postkomunistycznych miast. Jest autorem licznych wystaw i publikacji, w tym książki *Bielajewo: zabytek przyszłości*, wydanej po polsku, rosyjsku i angielsku. Współautor projektu *Architektura VII dnia*, będącym architektoniczną monografią powojennych polskich kościołów. Wykładał i był członkiem rady programowej Instytutu „Strelka”.

dr IWO ZMYŚLONY

filozof i teoretyk sztuki, metodolog procesów projektowych, konsultant design thinking, autor kilkunastu publikacji naukowych i przeszło stu esejów, wywiadów i recenzji. Studiował filozofię i historię sztuki na Uniwersytecie Warszawskim, Katolickim Uniwersytecie Lubelskim, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg i Katholieke Universiteit Leuven. Doktoryzował się na podstawie pracy o kreatywności w nauce oraz pozadyskursywnych wymiarach poznania i wiedzy (tacit knowledge). Absolwent Akademii Innowatorów Społecznych Ashoka Innovators for the Public oraz programu studiów samorządowych Akademii Humanistycznej w Pułtusku. Stypendysta programów GFPS, DAAD, MNiSW, NCN i Młoda Polska. Wykładowca Uniwersytetu Warszawskiego, Viacoma School of Fashion oraz School of Form w Poznaniu. Publikował m. in. w „Dwutygodniku”, „Obiegu” i „Kulturze Liberalnej”. Współpracuje z „Tygodnikiem Kulturalnym” TVP Kultura.

KONFERENCJA
ROBIMY STUDIUM!
#Warszawa2030
9–10 maja 2018
www.robimystudium.pl

RADA PROGRAMOWA
KONFERENCJI:

Justyna Biernacka,
dr Mikołaj Lewicki,
dr Maximilian Mendel,
dr Łukasz Pancewicz,
Natalia Paszkowska,
Ewa P. Porębska,
dr inż. Katarzyna Sadowy,
Zuzanna Skalska,
dr Jakub Szczęsny,
dr Iwo Zmyślony,
Marta Żakowska

ORGANIZATOR

Biurowo Architektury i Planowania
Przestrzennego Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy



**biuro architektury
i planowania
przestrzennego**

ZESPÓŁ

Marlena Happach (Architekt
Miasta, Dyrektor BAIPP),
Piotr Sawicki (Zastępca
Dyrektora BAIPP),
Bartosz Rozbiewski (Naczelnik
Wydziału Polityki Przestrzennej),
Monika Komorowska (Naczelnik
Wydziału Dialogu w Planowaniu),
Dariusz Bartoszewicz,
Zuzanna Hycza,
Wojciech Kacperski

ul. Marszałkowska 77/79
00-683 Warszawa
www.architektura.um.warszawa.pl

KOORDYNACJA
Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana



bęc zmiana

ZESPÓŁ

Piotr Chuchla (projekty graficzne),
Damian Makowski (opracowanie stro-
ny www), Kuba Snopek (infografiki),
Agnieszka Sural (koordynacja),
Bogna Świątkowska (kuratorka),
Julia Żabowska (badania wtórne)

ul. Mokotowska 65/7
00-533 Warszawa
www.beczmania.pl

ROBIMY STUDIUM!

Zbiór tekstów

WYDAWCA:

Biurowo Architektury i Planowania
Przestrzennego Urzędu Miasta
Stołecznego Warszawy

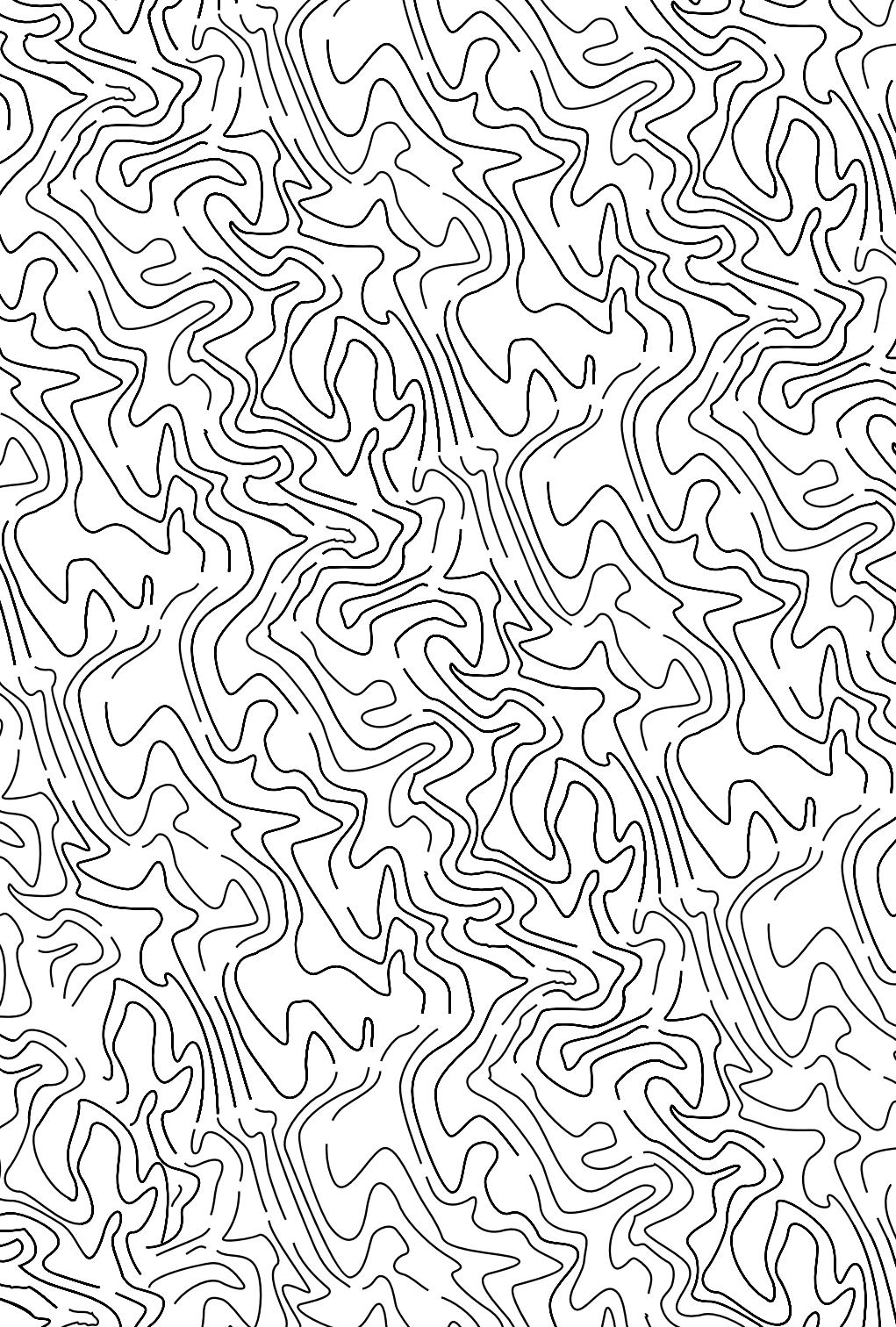
OPRACOWANIE TREŚCI:

Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana

ISBN: 978-83-950916-1-2
Warszawa, 2018

Składamy specjalne podziękowania
redakcjom czasopism, które wyraziły
zgoda na przedruk fragmentów
tekstów
w tej publikacji: „Autoportretowi”,
„Architekturze - murator”, „Open Eyes
Magazine” oraz Forum Rozwoju
Warszawy.

Publikacja bezpłatna





ISBN: 978-83-950916-1-2