

MARCIN WŁODARCZYK\*

## PO CO JEST MIASTO?

---

## WHAT IS THE CITY FOR?

### Streszczenie

Trwanie i rozwój kultury wymaga miejsca, w którym kumuluje się dorobek i potencjał. Jednostki komunikując się między sobą, podróżują w czasie i przestrzeni tego magazynu. Tak powstawać mogą nowe wartości. Magazynem i środkiem transportu jest miasto. Jego przyszłość to trwanie kultury, a także jej rozwój.

*Słowa kluczowe: miasto, miasto historyczne, kultura, komunikacja, rozwój*

### Abstract

Live and growth of the culture requires space to gather the heritage and potential. Individuals travel across the time and space of that storage, while communicating each other. This way new values may be born. The town is a storage and mean of communication. Its future means culture development.

*Keywords: city, historical town, culture, communication, development*

---

\* Dr inż. arch. Marcin Włodarczyk, Katedra Architektury i Urbanistyki, Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach.

*Dzieła ludzkie mogą być rozpatrywane z różnych punktów widzenia i te, które są nowe z jednego, nie są nowe z innego<sup>1</sup>*

Zastanawiając się nad przyszłością miasta, nad kształtem miasta przyszłości, postawiłem sobie pytanie podstawowe, pewnie też i naiwne: *po co jest miasto?* Do czego, w dzisiejszych czasach, potrzebne jest ludziom miasto? Czy nadal takie, jakie było dotychczas? I jeżeli tak, to jakie funkcje miasta będą najważniejsze? Zdecydowanie ważne jest przyzwyczajenie. Nie można bagatelizować roli przyzwyczajenia, gdyż jest ono elementem kultury i emocji. Jak pisał Sigfried Giedion: „W każdej cywilizacji emocje przenikają wszelką ludzką działalność i wszelkie sytuacje<sup>2</sup>”.

Miasto to umowa. Patrząc okiem księgowego na tę umowę, coś jest po stronie WINIEN i coś po stronie MA. Miasto to poświęcenie wybranych swobód – w zamian za określone korzyści. To ujęcie generalne, ale i podstawowe jednocześnie, jednak mieszkańcy często o tym zapominają. Tak zawsze dzieło się w miastach i raczej tak będzie nadal. Jest to bowiem immanentna cecha współżycia grupy ludzi, a w przypadku miasta dotyczy to bardzo dużej społeczności, o bardzo różnorodnych oczekiwaniach. Kształt tej umowy odzwierciedlony jest w samej przestrzeni miasta, jego układzie i architekturze. Porównując miasta świata, wyraźnie widać, co jest lokalną fanaberią, co wynika z psychiki człowieka, a co jest związane z technologią. Ale miasto jest także: „(...) najbardziej konkretnym, najbardziej trwałym i najbardziej inspirującym wyrazem człowieczego geniuszu społecznego<sup>3</sup>”.

Ważnym problemem związanym z kształtem przestrzeni jest czas życia miasta, który to czas obejmuje wiele zmian zachodzących w społeczności, w sposobie jej życia oraz w ciągłych nowościach technicznych, których nie można było przewidzieć w czasie powstawania pierwszych planów danego miasta. Dotyczy to także aspektów transportowych związanych zarówno z jakością, jak i z ilością. Dążąc do uściślenia pytania *po co jest miasto* należy zapytać: czy miasto potrzebuje zmian? Mam tu na myśli pytanie o kształt miasta i to w ujęciu bardzo ogólnym, czyli: podział przestrzeni na otwartą i zamkniętą, publiczną i prywatną, zasadnicze parametry dotyczące domów, sklepów, teatrów, ulic i placów oraz pytanie czy coś powinno się zmienić w przyszłości. Patrząc wstecz wyraźnie widać, jakie elementy i powzięte decyzje przetrwały, a co bieg historii „zmiótł z powierzchni”. Zauważamy wtedy, jak wiele elementów trwa przez wieki w niezmienionym kształcie, dowodząc trafności przyjętych rozwiązań. Przyzwyczajenia?

Jeżeli jest tak dobrze, to może *po co* zmieniać cokolwiek. Tu nasuwa się jednak kolejne pytanie: Czy – i jeśli tak – to co nam obecnie najbardziej doskwiera w mieście? Odpowiedź wydaje się oczywista: komunikacja. Kraków jako miasto historyczne rozwijające się na przestrzeni ponad 700 lat, wydaje się być dobrym przykładem dla próby oceny systemu przemieszczania ludzi. Analiza z punktu widzenia architekta, ale i użytkownika, daje następujące spostrzeżenie: nie jest niedobrze. A przecież chodzi o ruch, który jest sensem istnienia, jak twierdził Arystoteles: „Ruch jest bowiem procesem przemiany tego, co potencjalne, w to, co aktualne (...)”<sup>4</sup>. Mieszkańcy nie są zadowoleni, bo każdy rodzaj transportu osobowego zawodzi, a przecież w mieście przemieszczanie się osób jest kluczowe. Swoboda przemieszczania to coś, co decyduje o swoistym poczuciu wolności, a wszelkie ograniczenia, nawet te obiektywne, są psychologicznie odbierane negatywnie.

Mamy w Krakowie do dyspozycji kilka sposobów podróżowania, pomijając oczywiście poruszanie się pieszo.

Po pierwsze – **prywatny samochód**, który „zniewala” miasto i generuje gigantyczne koszty, za które płacimy indywidualnie i zbiorowo. „Zżera” powierzchnię przy małej efektywności liczby osób oraz utrudnia innym korzystanie z przestrzeni publicznej, a przy okazji zanieczyszcza środowisko i fonosferę.

Po drugie – **prywatny rower**, który nie jest w stanie sprostać kaprysom naszego klimatu, a więc nie można na nim polegać. Opcje pochodne roweru, to zmotoryzowane wersje jak skutery czy seagwaye, ale problem klimatyczny pozostaje. Nie ulega jednak wątpliwości, że jest to kierunek zdecydowanie wskazany. Powodem jest m.in. unikatowa właściwość „zagęszczania przestrzeni” poprzez szybkie docieranie w różne, oddalone miejsca i tym samym zwiększenie zasięgu przemieszczeń, przy jednoczesnym pełnym wykorzystaniu tego co dzieje się po drodze (a co przy użyciu samochodu wymaga jego parkowania). Jest to także właściwość doskonale aktywizująca życie miasta.

Po trzecie – **transport zbiorowy**. Jeżeli dobrze zorganizowany<sup>5</sup>, to jest najbardziej efektywnym, klimato-odpornym i wygodnym środkiem transportu. Dodatkowo, rozwiązania polegające na przeniesieniu przynajmniej części takiego transportu pod ziemię zawsze wychodzą przestrzeni miejskiej na dobre. Oceniając powyższe środki

transportu, samochód osobowy wydaje się być najbardziej uciążliwy. Dodałbym jednak, że dotyczy to samochodu w centrum miasta, w ściszej zabudowie miejskiej. Wybór ten jest dość oczywisty, a głosy takie podnoszą się coraz częściej, w różnych miejscach. W przyszłości rozwiązaniem może być system zintegrowany, którego dotychczasowe próby nie powiodły się. Ale, jak pisze Jan Gehl: „Znaczenie zintegrowanego systemu transportu dla życia miejskiego zaobserwować można w tych miastach, w których transport zawsze odbywał się na piechotę”<sup>6</sup>. I tu jest szansa dla Krakowa.

Wydaje się coraz bardziej absurdalne – co wiele osób już dostrzega, ale znacznie mniej werbalizuje – fakt, że tak wiele przestrzeni komunikacyjnej zajmuje nieefektywny samochodowy transport indywidualny<sup>7</sup>. Ile stolików kawiarnianych może stać na jednym miejscu parkingowym? Brytyjscy socjologowie John Urry i Kingsley Dennis w książce „After the Car”<sup>8</sup> przekonują, że mamy do czynienia z postępującymi zmianami w postrzeganiu roli samochodu. Mówią o „deprywatyzacji samochodu”, co ma się stać kluczowym elementem budowy nowej cywilizacji postsamochodowej. Nowa epoka nie ma stanowić zmierni samochodu. Samochód nie będzie jednak w niej przedmiotem irracjonalnego kultu i ośrodkiem najbardziej marnotrawnych praktyk, jakie ludzkość kiedykolwiek wymyśliła. Rower albo seagway: czy są w stanie konkurować z samochodem – mobilną strefą prywatności? małym kosmozem? ruchomym domem? Wizja przyzywanych telefonem automatycznych pojazdów jest niedaleka, czego przykładem powinno być budowane miasto Masdar<sup>9</sup>.

Preferencje dla wyboru najkorzystniejszego sposobu przemieszczania ludzi są jednym z rozwiązań problemu współczesnego miasta. Ale samo przemieszczanie można również ograniczyć globalnie poprzez redukcję powodów do przemieszczania. Wizje Alwina Tofflera<sup>10</sup> dotyczące zagadnień Trzeciej Fali możemy dzisiaj weryfikować w kontekście powszechności komputerów osobistych. Wyraźnie widoczny jest wpływ komputeryzacji na spadek ilości spraw załatwianych osobiście, tak w życiu prywatnym, jak i w przedsiębiorczości. Wydaje się, że wizja przeniesienia miejsca pracy do domu jest bardzo realna dla znaczącej liczby potencjalnych podróżujących. Do tego możemy dodać edukację, administrację i handel. Nawet życie towarzyskie ćwiczymy już w sieci<sup>11</sup>.

Po co obecnie miasto, w takim razie? Czy nie lepiej byłoby się rozproszyć, aby uniknąć problemów komunikacyjnych, a przy okazji innych wyrzeczeń związanych z egzystencją w dużym skupieniu? Rozprzestrzenić się, żyć w kontakcie z naturą, zachowując kontakt z innymi ludźmi za pomocą internetu i tym podobnych mediów? Wizja Alwina Tofflera „elektronicznej wioski” zakładała właśnie takie wykorzystania nowych możliwości technicznych, a przy tym jego zdaniem „(...) dysponując inteligencją, przy odrobinie szczęścia można rodzącą się cywilizację uczynić zdrowszą, rozumniejszą, trwalszą, bardziej znośną i bardziej demokratyczną niż wszystkie znane dotąd”<sup>12</sup>.

Czy kultura/cywilizacja mogłaby trwać wyłącznie poza miastem? Duże skupisko ludzi to zwielokrotnienie możliwości pojedynczego umysłu. To umysł zbiorowy i ważne jest środowisko, w jakim ten umysł funkcjonuje. Pytanie – czy środowisko takie można przenieść w przestrzeń wirtualną? Załóżmy, że kataklizm niszczy wszystko na powierzchni ziemi, a życie przenosi się pod powierzchnię i pozostaje tylko łączność wirtualna. Czy kultura przetrwa i czy rozwijać się będzie tak samo?

Miasto to potencjał, potencjał spotkania (może dziś, a może jutro, ale w zasięgu spaceru, jazdy tramwajem), potencjał widoku (z okna nie, ale już zza rogu tak, z końca ulicy), potencjał dotyku, możliwość podróży w czasie. Miasto to sumowanie możliwości.

Pozostaje więc poprawić jakość warunków przemieszczania i miasto natychmiast stanie się przyjazną oazą kultury, a na pewno w tej części, która oznacza dorobek kulturowy. Do czego potrzebne jest miasto dzisiaj i jutro? Miasto do picia kawy i patrzenia na przechodniów, najlepiej w inspirującym towarzystwie. Bo może wystarczy wtedy tylko kawiarniana serwetka do zapisania nowej idei i ludzkość posuwać się będzie do przodu. Czy to miasta ogrody, miasta liniowe, miasta silosy albo grzyby, wszystkie muszą mieć przestrzeń sprzyjającą spotkaniom z ludźmi oraz ruchowi, w przestrzeni i w czasie. Tu Kraków pokazuje wyższość miasta historycznego. A jeśli nowoczesność, to może nowoczesność „płynna”, jak mówi Zygmunt Bauman: „Tym, co czyni nowoczesność „płynną” (...) jest jej samonapędowa i samo intensyfikująca się, kompulsywna i obsesyjna ‘modernizacja’”<sup>13</sup>.

## Przypisy

- <sup>1</sup> W. Tatarkiewicz, *Dzieje sześciu pojęć*, PWN, Warszawa 2005, s. 309.
- <sup>2</sup> S. Giedion, *Przestrzeń, czas i architektura, Narodziny nowej tradycji*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1968, s. 461.
- <sup>3</sup> L. Mumford, *The City In History*, Penguin Books in association with Martin Secker&Warburg, seria wyd. a Pekican Book, Los Angeles–Londyn, s. 696 [za:] W. Kosiński, *Miasto i piękno miasta*, Politechnika Krakowska, Kraków 2011, s. 9.
- <sup>4</sup> A. Sikora, *Spotkania z filozofią*, Iskry, Warszawa 1978, s. 74.
- <sup>5</sup> Brazylijska Kurytyba, określana jako miasto o najsprawniejszej komunikacji masowej, swoje osiągnięcia opiera na rygorystycznym planowaniu przestrzennym rozpoczętym w latach 40. XX wieku.
- <sup>6</sup> J. Gehl, *Życie między budynkami, Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2009, s. 109.
- <sup>7</sup> Prosta wizualizacja, zrealizowana w kilku miastach pokazuje, jaką powierzchnią zajmuje przykładowe 60 osób przemieszczających się a to w 60 samochodach osobowych, a to na 60 rowerach albo w 1 czy 2 autobusach.
- <sup>8</sup> D. Kingsley, U. John, *After the Car*, John Wiley And Sons Ltd, United Kingdom 2009.
- <sup>9</sup> Masdar City, budowane od 2007 roku na pustyni pod Abu Dhabi, „zeroemisyjne” miasto, napędzane w całości energią odnawialną. Masterplan przygotowała pracownia Foster and Partners. Powstanie 6 mln m<sup>2</sup>. zabudowy w mieście opartym na tradycyjnym planie miast arabskich. W Masdarze będą podobne wąskie uliczki i gęsta zabudowa, która oszczędza sporo terenów, a wąskie uliczki łatwiej zaciemnić. Nie przewiduje się prywatnych samochodów, a jedynie automatyczne.
- <sup>10</sup> A. Toffler, *Trzecia fala*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1986.
- <sup>11</sup> Można wirtualnie „być” w czymś domu (zostałem zaproszony na przyjęcie w Kopenhadze siedząc w tym samym czasie w chałupie, w Beskidzie Żywieckim).
- <sup>12</sup> A. Toffler, *op. cit.*, s. 26.
- <sup>13</sup> Z. Bauman, *Kultura w płynnej nowoczesności*, Agora, Warszawa 2000, s. 26.

---

*Work of man can be analysed from varied scopes thus  
some seem new from one but are not new from another<sup>1</sup>*

Contemplating the town future, the shape of future town, I noticed a basic dilemma, also naive probably: what is the town for? What is the purpose for people nowadays to have a town? the town of kind like it was before? When “yes” then what functions will most expected. Definitely habit is the second nature and one can’t ignore it as an element of heritage and emotion. Sigfried Giedion wrote: “all situations and activity of men within any civilization are filled with emotions”<sup>2</sup>.

The town is an agreement. Judging as an accountant there are in debits and credits. Town is a sacrifice of certain liberties in order to receive some benefits. Its general point but fundamental what many citizens seem to forget or ignore. Towns were acting like that and most probably will continue. That is typical feature of coexistence in society and here the group individuals of externally varied demands. The above mentioned agreement impacts the shape of town space, the plan and architecture. When comparing towns of the World one can notice immediately what is local curiosity, what comes from human psychology and what is given by technology. But town is also: “(...) most particular, most durable and most inspiring result of human’s social genius”<sup>3</sup>.

Important aspect, related to space shape, is town’s live-time, which span various transformations of the society, those of living rules and technical innovations, impossible to foresee when planning the initial town scheme. Transportation is among those important means in both aspects: quality and amount. Intending to precise the question “what is the town for” one should ask: “whether town requires any change?” Here I mean the seeking of general shape like out and in-door space division, public and private, principles for houses, shops, theatres, streets squares, but also potential need to change anything. Observing the town’s past one can clearly see what former elements and decisions last unimpacted and what was swept out of the surface. Then obvious is how many of them accompany us for ages unmodernized to proof their genius. Habit only?

When conclusion is so positive why to change anything. The next question comes in mind: is anything and what does the most disturbance within the town nowadays? The answer looks obvious: communication. Kraków

as historical town developed throughout 700 years seems to be proper example to validate the system of people transportation. The investigation made by architect, but also the user gives the statement: It is bad. But movement matters, the sense of existence, as Aristotle stated: "motion is the process converting the potential into current (...)"<sup>4</sup>. Citizens are not satisfied since any mean of transportation fails, but in the town its relocation is crucial. Ease of traveling defines the sense of freedom and any restriction, even of objective nature are psychologically negative perception.

Here in Kraków a few means of traveling exist in spite of walking of course. The first way is **personal** car, which subdues the town and generates huge expanses to pay by ours individually and as the group. Literally chucks the space while being not effective and in addition forming an obstacle for others to use the public space, plus pollutes the air and phonosphere the same time. The second way – private **bicycle**, which is unable to stand all climate variations thus not always reliable. Similar options to bicycle are motorised versions like scooters or seagways but climate problem persists. Undoubtedly, solutions of this kind are preferable. The strong reason is bicycle's unique feature that "condenses the urban space" thanks to rapid visiting remote places and enlarging the range of reach with active traveling between (what in car is not possible unless parked). This feature activates the town's life. The third is the **public** transportation. When organized well<sup>5</sup>, is the most efficient, "weather resistant" and comfortable mean of travel. In addition, when hidden under the ground makes town only good. Rating, above mentioned, means of transportation it is the car to be the most harming for town space. Definitely in dense center areas. This choice seems evident and more and more claims appear. Integrated system may be a good solution what failed in Kraków so far. Jan Gehl points: "Importance of integrated transportation for the town is visible in town of pedestrians"<sup>6</sup>. Here lies the chance for Kraków.

The absurd becomes exposed – what many can see but the few exclaim – that so huge public space is consumed by not effective individual cars<sup>7</sup>. How many coffee tables can be placed on one car spot? British sociologists John Urry and Denis Kingsley persuade in the book titled "After the Car"<sup>8</sup> the process of the car domination decrease, calling it "car deprivatization" what will become the key to build a new "postcar" civilization. The new era won't be the car's end but rather the end of irrational cult of cars and most wasteful process mankind ever invented. A bicycle or a seagway: are they able to compete with a car – mobile private enclave? Tiny universe? Movable home? Call automatic cars are not so abstractive what one can observe in the new building town Masdar<sup>9</sup>. Preferences for most efficient way of traveling lead to solve the contemporary town's issue. Traveling itself can be radically reduced due to reducing of traveling needs. Visions by Alvin Toffler<sup>10</sup> concerning The Third Wave can now start to be verified since personal computers have become common. One can experience the reduction of necessary travels to do anything in person, in private life and in business. The vision to organize working place within living area, at home becomes real for many professions, plus education, administration, retail. And even the social life in the net, quite active nowadays<sup>11</sup>.

What the reason for town today? Wouldn't be better to spread to avoid any traveling problems and other agglomeration inconveniences, same time? To diversify, to live close to the nature contacting with others by means of Internet or similar? "Electronic Village" described by A. Toffler bases on communication of this type using technological achievements, but also considers that "(...) having intelligence at one's command, with little luck, new raising civilization may be healthier, wiser, more durable, more acceptable and more democratic than others known so far"<sup>12</sup>.

Could the culture/civilization exist exclusively out of town? Big group of people multiplies abilities of single brains. This is Collective brains and essential is the environment where it operates. Can this environment be transferred into virtual space? Let's consider a disaster that wipes out everything from Earth surface and humans live exist only under the ground and virtual communication is the one possible. Is the culture going to survive and develop?

Town is the potential, potential of meeting (maybe today, maybe tomorrow, but within walk range or by a tram), potential of sight (not through the window? but round the corner yes, at the street end), potential of touch, capability to travel through the time. Town is gathering of potentials. The only thing to do than is to improve the means of traveling and the town become immediately the culture oasis, at least the culture/heritage. What is the town for today and tomorrow? For having coffee and watching people passing by, in company that inspires. Coffee napkin then is enough to write down a new idea that allow mankind to step forward. Garden-towns, linear-towns or

silo or mushroom-towns, all towns require to give space for people to meet and travel in space and time. Kraków show here the advantage of historical town. But modernity is needed, so maybe the "fluent" one, as described by Zygmunt Bauman: "what makes modernity "fluent" (...) it's own selfdriving and selfintensifying, compulsive and obsessive 'modernizing'"<sup>13</sup>.

## Ednotes

- <sup>1</sup> W. Tatarkiewicz, *Dzieje sześciu pojęć*, PWN, Warszawa 2005, p. 309.
- <sup>2</sup> S. Giedion, *Przestrzeń, czas i architektura, Narodziny nowej tradycji*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1968, p. 461.
- <sup>3</sup> L. Mumford, *The City In History*, Penguin Books in association with Martin Secker&Warburg, seria wyd. a Pekican Book, Los Angeles–Londyn, p. 696 [after:] W. Kosiński, *Miasto i piękno miasta*, Politechnika Krakowska, Kraków 2011, p. 9.
- <sup>4</sup> A. Sikora, *Spotkania z filozofią*, Iskry, Warszawa 1978, p. 74.
- <sup>5</sup> Curitiba in Brasil, considered to have most efficient public transportation, derives that qualities from town planning of 40ties in 20th c.
- <sup>6</sup> J. Gehl, *Życie między budynkami, Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2009, s. 109.
- <sup>7</sup> Evident visualization, performed in many towns to show the space occupied by 60 persons: in 60 cars, on 60 bikes, on 1-2 buses.
- <sup>8</sup> D. Kingsley, U. John, *After the Car*, John Wiley And Sons Ltd (United Kingdom), 2009.
- <sup>9</sup> Masdar City, started in 2007 on the desert near Abu Dhabi, „zeroemission” town, powered by renewable resources. Masterplan designed by Foster and Partners. Area of 6 millions sq. meters in town based in plan on traditional arab towns. Narrow streets and dense housing to save area and shade the space. Only aothomatic cars will be allowed instead of provate ones.
- <sup>10</sup> A. Toffler, *Trzecia fala*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1986.
- <sup>11</sup> One can virually „visit” anotherone’s home (I was invited to sit at the party table in Christiania/Copenhagen while being in lodge in Polish Beskidy mountains).
- <sup>12</sup> A. Toffler, *op. cit.*, p. 26.
- <sup>13</sup> Z. Bauman, *Kultura w płynnej nowoczesności*, Agora, Warszawa 2000, p. 26.

## Literatura/References

- [1] Bauman Z., *Kultura w płynnej nowoczesności*, Agora, Warszawa 2000.
- [2] Giedon S., *Przestrzeń, czas i architektura, Narodziny nowej tradycji*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1968.
- [3] Ghel J., *Życie między budynkami, Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2009.
- [4] Goodman J., Laube M., Schwenk J., *Curitiba’s Bus System is Model for Rapid Transit*, Curitiba.
- [5] Kosiński W., *Miasto i piękno miasta*, Politechnika Krakowska, Kraków 2011.
- [6] Lynch K., *Obraz miasta*, Archivolta, Kraków 2011.
- [7] Sikora A., *Spotkania z filozofią*, Iskry, Warszawa 1978.
- [8] Tatarkiewicz W., *Dzieje sześciu pojęć*, PWN, Warszawa 2005.
- [9] Toffler A., *Trzecia fala*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1986.
- [10] Włodarczyk M., *Trwałość i trwanie architektury*, Politechnika Krakowska, Kraków 2011.



II. 1. Kawiarnia przy Plantach w Krakowie (fot. M. Włodarczyk)

III. 1. Coffee bar at Planty in Kraków (photo by M. Włodarczyk)