

Elżbieta Przesmycka*

KULTURA ARCHITEKTURY

CULTURE OF ARCHITECTURE

The term „culture of architecture (building)” denotes a manner in which architectural and engineering structures are shaped to become an inherent part of the idea of city’s long-term sustained development. In the period of revitalisation of city space, it may be said that the „culture of architecture” is a sign of a society’s aesthetic maturity and that it strongly influences economic growth, the improvement of social conditions and ecological sustainability of space. At present, both the artistic form of buildings as well as new building technologies and materials are of prime quality. They frequently replace worn-out materials and solutions in processes of spatial revitalisation.

The culture of architecture includes all elements of built-up space influencing its quality, i.e., urban development, architecture, engineering structures, infrastructure, and the economy of construction. All these elements of space influence the aesthetics of cities and the development of open landscape.

1. Wprowadzenie

Rada Unii Europejskiej w Rezolucji z dnia 12 lutego 2001 roku, dotyczącej jakości architektonicznej w środowisku miejskim i wiejskim [1], zwraca uwagę na szczególne znaczenie charakterystycznych cech, które wyróżniają miasta europejskie, mają znaczenie dla ich historycznej ciągłości, jakości przestrzeni publicznych, a także różnorodności socjalnej, jak też i tych, które decydują o bogactwie różnorodności urbanistycznej.

Zwraca uwagę także na wpływ wysokiej „jakości” architektury na poprawę warunków życia oraz relacji mieszkańców z ich środowiskiem zamieszkania, zarówno miejskim jak i rolniczym. Architektura o wysokiej jakości – „kulturze budowania” może znacząco wpłynąć na związki socjalnie jak też kreowania miejsc pracy, promocję turystyki kulturalnej i na rozwój ekonomiczny regionu.

Unia Europejska promuje ostatnio tzw. kulturę architektoniczną, która ma zacieśniać związki między mieszkańcami. Zwraca się uwagę, iż miasta

i regiony europejskie mogą czerpać swoją siłę z architektury, która pomaga określić i zachować tożsamość miejsca.

Od wielu lat zwraca się uwagę na fakt, iż architektura jest materialnym obrazem kultury identyfikującej i wyróżniającej społeczności w dobie globalizacji. Inspiratorami tzw. Unijnej Dyrektywy Architektonicznej byli Francuzi, którzy już w 1985 roku promowali tzw. kulturę architektoniczną. W 1997 roku odbyło się w Rotterdamie spotkanie lansujące opracowanie Europejskiej Polityki Architektonicznej [3]. W 2001 roku Rezolucja Komisji Unii Europejskiej zachęciła członków Unii do intensyfikacji działań mających na celu najlepsze poznanie i promocję architektury i koncepcji urbanistycznych oraz wyczulenie twórców i mieszkańców na kulturę architektoniczną, urbanistyczną i krajobrazową. Stało się to zaczątkiem organizowania różnorodnych forów z inicjatywy krajów członkowskich w celu pokazania ich doświadczeń na polu kultury architektonicznej w kontekście zjednoczonej Europy. Powstało Europejskie Forum Polityki Architektonicznej (FEPA).

* Przesmycka Elżbieta, dr hab.inż arch, prof. PL, Politechnika Lubelska, Katedra Architektury, Urbanistyki i Planowania Przestrzennego.



1. Rzym: EUR (fot. autor, 2005) 2. Porto, Burgo Tower, projekt arch. Souto Moura 2007 (fot. autor, 2007) 3. Uniwersytet w Porto, Wydział Architektury, projekt arch. Alvaro Siza Vieira 1986 (fot. autor, 2007) 4. Porto Seafront, projekt arch. Manuel Sola Morales Na pierwszym planie Ocean Swimming Pool, projekt arch. Alvaro Siza Vieira 1961–1966 (fot. autor, 2007)



1



2



3



4

Na Forum w Hamburgu została zatwierdzona i aprobowana Karta Lipska o zrównoważonych miastach europejskich [2]. Dokument ten, jak poprzedzające go bezpośrednie prace w Lilie, Rotterdamie i porozumienie z Bristolu, stanowią podstawę dla prac polityków europejskich, którzy mają za zadanie tworzyć politykę architektoniczną Unii otwartą na różnorodne społeczności w aspekcie spójności terytorialnej Unii. Harmonia związku społeczności z ich terytorium, która znajduje swój wyraz w kształtowaniu krajobrazu i architektury miast jest podstawowym wektorem tej strategii.

Ostatnie Forum (10–13 październik 2007), odbyło się w Portugalii, której parlament przyjął Narodową Politykę w Zakresie Architektury i Krajobrazu. Forum w Matosinhos dodatkowo zwraca uwagę na znaczenie jedności architektury i przestrzeni dla jakości środowiska zamieszkania.

2. Kultura architektury – kultura budowania

W kwietniu 2007 roku odbyła się w Hamburgu pod patronatem Ministra Federalnego Transportu, Konstrukcji i Spraw Urbanistycznych Niemiec konferencja państw członkowskich Unii Europejskiej dotycząca Europejskiej Polityki Architektonicznej. Obrady poświęcone były tak zwanej „Baukultur” to jest „kulturze budowania”.

Przedmiotem obrad były analizy przykładów budowli, gdzie sztuka budowania ma wpływ na rozwój socjalny, ekonomiczny i zrównoważony miast europejskich. Pod terminem „kultury budowania” rozumie się takie kształtowanie budowli zarówno architektonicznych, jak i inżynierskich, aby wpisywały się w ideę długotrwałego rozwoju zrównoważonego miasta. W okresie rewitalizacji przestrzeni miejskiej można już stwierdzić, iż „kultura budowania” świadczy o dojrzałości estetycznej społeczeństwa, przez co zdecydowanie wpływa na wzrost ekonomiczny, po-

prawę warunków socjalnych i ekologiczne zrównoważenie przestrzeni.

Kultura budowania obejmuje wszystkie składowe elementy przestrzeni zabudowanej, mające wpływ na jej jakość, a więc zagospodarowanie urbanistyczne, architekturę, budowlę inżynierskie, infrastrukturę i ekonomię budowania. Wszystkie te składowe przestrzeni wpływają na estetykę miast i zagospodarowanie krajobrazu otwartego.

W czasach obecnych zarówno sztuka przedkładająca się na formę obiektu, jak też nowe technologie budowlane oraz materiały stosowane w budownictwie są najwyższej jakości. Zastępują one coraz częściej w trakcie procesów rewitalizacji przestrzennych wyeksploatowane materiały i technologie. Nie dotyczy to jedynie obiektów zabytkowych.

Jednocześnie rodzi się zjawisko szeroko akceptowane przez decydentów municypalnych, budowy spektakularnych obiektów architektonicznych i inżynierskich. Każde miasto pragnie mieć najwyższy wieżowiec, największy most, jedyne na świecie muzeum itp. wyróżniające go spośród innych miast. W konsekwencji zapomina się o kontekście miejsca, które staje się jedynie tłem dla eksponowanych dzieł współczesnej architektury. Zjawisko to w przeciągu ostatnich 10 lat możemy obserwować we wszystkich dużych miastach europejskich. Właśnie ten fakt zwrócił uwagę osób odpowiedzialnych za całokształt przestrzeni zurbanizowanych, zabudowanych na tzw. kulturę budowania.

3. Jakość architektury w dobie powszechnej rewitalizacji przestrzeni

W czasach przeobrażeń jakościowych przestrzeni miejskich, konieczności poprawy estetyki krajobrazu, estetyki budowli inżynierskich, każda działalność w przestrzeni wymaga indywidualnego podejścia i indywidualnej, właściwej dla danego obiektu strategii działania. Strategię tą planuje się już na etapie stu-

diów wstępnych i projektów koncepcyjnych, po projekty budowlane oraz realizacyjne.

Stosowana dotychczasowa praktyka budowania w naszym kraju zaczyna diametralnie odbiegać od współczesnych standardów europejskich. Możliwości zdobywania pieniędzy na projekty rewitalizacyjne obligują do kreowania budowli o jakości nie odbiegającej od poziomu estetyki europejskich realizacji.

Główną uwagę urbanistów przykuwa dzisiaj rewitalizacja infrastruktury publicznej. Przestrzenie publiczne, place, ciągi piesze, nadbrzeża morskie i rzeczne, związane z tym takie obiekty inżynierskie jak mosty, kładki piesze, rowerowe, wiadukty, tunele itp. tworzące strefy ruchu pieszego w centrach miast, łączą się w systemy współczesnej komunikacji miejskiej.

Wymaga to nowej jakości budowania, dostosowanej do charakteru przestrzeni. Transport miejski, zagospodarowanie zielenią, ukształtowanie chodników i placów ma przyciągnąć dzisiaj mieszkańców do centrów miasta poprzez swoją wysoką jakość, estetykę i oryginalność utożsamiającą to miejsce.

Tworzenie wielu nowych przestrzeni publicznych polega dziś na przywracaniu ich pieszym i wprowadzaniu komunikacji rowerowej. Związane jest z konstrukcją nowych mostów i kładek pieszych. Miasta starają się stworzyć swój własny niepowtarzalny wizerunek przez realizację ciekawych kompleksowych dużych projektów architektoniczno-urbanistycznych z użyciem niekonwencjonalnych materiałów i technologii. Kultura architektoniczna (kultura budowania) określa dziś relacje ze środowiskiem zabudowanym. Jest ona składową kulturą kraju. W niektórych państwach, takich jak: Finlandia, Holandia polityka architektoniczna stała się formą typową dla planowania „kulturowego” w oparciu o wzorce architektury lokalnej. W Polsce nie istnieje jeszcze żadna krajowa polityka architektoniczna, zaś proces budowlany regulowany jest tylko przepisami prawa budowlanego. W roku 2002 w Niemczech opracowano raport nad sytuacją kultury architektonicznej, zaś w innych kra-

jach poświęca się wiele uwagi jakości estetycznej architektury. W Niemczech i Francji wiele instytucji zwraca uwagę na potrzebę podnoszenia poziomu i jakości w dziedzinie konstrukcji budowlanych wpływających pośrednio na jakość zagospodarowania krajobrazowego.

Obiekty architektoniczne, komunikacyjne kształtowane są obecnie w atrakcyjnych wręcz rzeźbiarskich formach (kładka piesza w parku krajobrazowym w Barutth, most w kształcie litery S jako kładka piesza i rowerowa wpisany w krajobraz (Erzbahnschwinge) – ten most rozpoczął serię mostów wpisanych w krajobraz). Przekrycie szklane tunelu na długości 250 m w Monachium (2004 r. – tunel długości 1,5 km). Dworzec Calatrawy w Lizbonie. Dworzec de Ludwigshafen-Mitte w Mannheim łączący komunikację kolejową, autobusową, pieszą i rowerową (2004 r.) [5].

W Europie stara się nadać tym elementom lokalny „swojski” dla danego terenu charakter. Ma to na celu utrzymać i podkreślić indywidualną tożsamość miejsca i jednocześnie uwypuklić jego różnorodność. Dla środowiska oznacza to używanie technologii tradycyjnych dla danego miejsca i materiałów lokalnych, przy zastosowaniu także recyklingu. Jednocześnie ta polityka ułatwia konserwowanie istniejących tu lokalnych obiektów, bo nie zanika technologia wznoszenia, nadal istnieją specjaliści przekazujący swą wiedzę z pokolenia na pokolenie i wciąż są stosowane takie same jak kiedyś materiały lokalne. Nie przeszkadza to wprowadzaniu atrakcyjnych nowych rozwiązań architektonicznych przy zastosowaniu nowych technologii wznoszenia, ale wykorzystujący także tradycyjne materiały. (Lizbona)

4. Kryteria „kultury architektury (budowania)”

Prof. arch. Jan Gehl, proponuje wprowadzenie kryteriów kwalifikacji elementów „kultury budowania”, decydujących o jakości kreowanej przestrzeni na podstawie [4]:

- charakteru lokalnego,
- dostępności,
- gęstość (natężenia),
- różnorodności wykorzystania,
- adaptowalności,
- jakości sfery publicznej,
- oceny czynników integrujących społeczności lokalne,
- udziału społeczności lokalnych (partycypacji społecznej).

Sugeruje by wszystkie te kryteria były oceniane pod względem ekonomicznym, socjalnym i środowiskowym (zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego).

Charakter lokalny obiektu rozpatrywany pod względem ekonomicznym oznacza, że obiekt powinien być wykonany z lokalnych materiałów budowlanych i powinien dawać się ewentualnie łatwo usunąć. Rozpatrywany pod względem oddziaływania socjalnego, powinien wzmacniać sentymenty określone jako tożsamość miejsca, a nadto powinien być to obiekt znacząco wyróżniający się. Rozpatrując obiekt pod względem jego oddziaływanie na otoczenie ponownie postuluje się by był on wykonany z materiałów lokalnych, łatwo poddający się recyklingowi i łatwy w konserwacji.

Kryterium dostępności rozumiane jest pod względem ekonomicznym jako obiekt (grupa budowli), skłaniających do zachowania lokalnych struktur, do stwarzania wewnętrznych przestrzeni otwartych powiązanych z zewnętrznymi, a nadto podnoszący wartość okolicznych gruntów. Pod względem socjalnym obiekt powinien zwiększyć możliwości przemieszczania się, pozwalając jednocześnie na odpoczynek psychiczny. Powinien uniemożliwiać niepożądane bytowanie (np. bezdomnym), a jednocześnie pozostawać bezpiecznym w sposób naturalny. Dostępność rozpatrywana pod względem jej wpływu na otoczenie oznacza, że obiekt powinien umożliwiać przejazd służbom miejskim i uniemożli-

wiać prywatną komunikację samochodową, tak by w sposób zasadniczy redukować emisję spalin pojazdów.

Kryterium gęstości (natężenia) rozpatrywane pod względem ekonomicznym oznacza, że przyjęte rozwiązanie powinno skracać drogi przemieszczania nie narzucając konieczności korzystania z dłuższej drogi oraz powinno minimalizować zbędną, drogą infrastrukturę. Pod względem socjalnym powinno poprawiać kontakty społeczne, zwiększać potencjał kulturalny, poprawiać bezpieczeństwo i pasywną zdolność przetrwania. Pod względem wpływu na otoczenie, prawidłowe rozwiązanie ma redukować konsumpcję energii i emisję spalin transportu publicznego oraz nie powodować niekorzystnych zmian mikroklimatu.

Kryterium różnorodności (wykorzystania) rozpatrywane pod względem ekonomicznym oznacza, że przyjęte rozwiązania powinny realizować i być podstawą do identyfikacji lokalnej miejsca, będąc jednocześnie podstawową infrastrukturą publiczną, zwiększającą żywotność przedsięwzięć lokalnych. Pod względem socjalnym powinno redukować prywatne przejazdy samochodów mobilizując do akceptacji struktur i obyczajów lokalnych, zwiększając jednocześnie bezpieczeństwo indywidualnych użytkowników. Z punktu widzenia wpływu na otoczenie przyjęte rozwiązanie techniczne winno redukować konsumpcje materiałów i energii przez zwiększanie przemieszczeń na piechotę, oraz redukcję przejazdów.

Kryterium adaptowalności oznacza, że przyjęte rozwiązanie gwarantuje możliwość wymiany funkcji w zależności od potrzeb obecnych i przyszłych użytkowników, przy zachowaniu lokalnego charakteru. Pod względem socjalnym powinno gwarantować utrzymanie sentymentalnej komunikacji (np. stary tramwaj, karety, dorożki, konie itp.) i umożliwiać różnorodne wykorzystanie przestrzeni publicznej. Względem socjalne to redukcja wandalizmu, zachęcanie do uprawy i pielęgnacji zieleni, redukcja biedy.

Kryterium jakości strefy publicznej. W znaczeniu ekonomii ma wzmacniać rozwój aktywności społeczności lokalnych, zachęcać do nowych form aktywności „ulicznej” (impresy kulturalne, ekspozycje, targi itp.). W ujęciu socjalnym ma wzmocnić związki socjalne społeczności, uaktywnić kulturalnie likwidując „próżnię publiczną”.

Kryterium integracji oznacza pod względem ekonomicznym redukcję ciężkich prac przy społecznym zwiększeniu odpowiedzialności za rezultat prac. W ujęciu socjalnym przyjęty wariant rozwiązania ma wpływać na podniesienie kultury grup realizujących, promując środowiskowe rozwiązania zrównoważone.

Kryterium partycypacji społecznej bazuje na znajomości tradycji lokalnych obiecując ich wykorzystanie. Pod względem socjalnym pomaga w rozwoju lokalnym, stwarzając warunki do promowania lokalnych liderów. W ujęciu środowiskowym ma wpływać na redukcję wandalizmu.

5. Podsumowanie

Budowle architektoniczne tak jak wszystkie obiekty budowlane muszą dziś spełniać nie tylko swoje zadanie konstrukcyjne, ale dodatkowo powinny przy-

ciągać ludzi i zachęcać do korzystania z nich. To samo dotyczy nawierzchni, placów, ich wyposażenia i infrastruktury, które tworzą dzieła na pograniczu architektury i architektury krajobrazu. Towarzyszące temu budowle komunikacji publicznej, takie jak dworce, perony, także mają przyciągać mieszkańców i użytkowników. Formy te nawzajem przenikają się i uzupełniają.

Obserwuje się tendencję zacierania granic między przestrzenia publiczną a prywatną poprzez umiejętnie łączenie nawierzchni, trotuarów, jezdní tak, aby spełniając swoje funkcje komunikacyjne jednocześnie stawały się częścią obiektów architektonicznych. Tak dziś wygląda rewitalizacja wielu przestrzeni publicznych w całej Europie.

Architektura nie może być już tylko dziełem sztuki i techniki. Musi spełniać także, a może przede wszystkim, rolę społeczną-przyciągać mieszkańców, turystów i w razie potrzeby zmieniać swe przeznaczenie. Właśnie w tym między innymi przejawia się tak zwana kultura budowania, kultura architektoniczna. Chcąc dorównać innym krajom Unii musimy w tym zakresie szczególnie dogonić współczesne myślenie o estetycznym kształtowaniu przestrzeni ze wszystkimi jej elementami składowymi.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Conselho da União Europeia, Resoluçãde Conselho de 12 de Fevereiro de 2001 relativa àqualidade arquitectónica no meio urbano e rural (2001/C73/04).
 [2] Charte de Leipzig sur les Villes Europeennes Durables (Lipsk, 24–25 mai 2007).
 [3] Parlement Europeen, Rapport sur la communication de la Commission relative a la politique de cohesion et a la culture – une contribution a l’emploi (COM(96)0512-(4-0056/97), 22 juillet 1997).

- [4] J. Gehl, „*Baukultur*” *comme branle de croissance. Bons exemples pour les villes europeennes*, Études de cas choisis, Ministère fédé des Transports, de la Construction et des Affaires urbaines, Berlin 2007.
 [5] R. & H. Webber., *Baukultur!, Planification et Architecture en Allemagne*, Ministère fédé des Transports, de la Construction et des Affaires urbaines, Berlin 2007.

