

Adrianna Krańska (ada.kranska@gmail.com)

Studentka, Wydział Architektury, Politechnika Poznańska

Bartosz Kaźmierczak (bartosz.kazmierczak@put.poznan.pl)

 <https://orcid.org/0000-0001-8436-6963>

Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa, Wydział Architektury,
Politechnika Poznańska

Problematyka poznańskich osiedli mieszkaniowych. Dlaczego przestrzeń modernistycznych osiedli jest martwa?

The issue of housing estates.

Why is the space of modernist estates lifeless?

Streszczenie

Artykuł rozważa negatywny wpływ strefowania funkcjonalnego i rozwiązań przestrzenno-formalnych osiedli modernistycznych na życie mieszkańców i ekologię na przykładzie osiedli w Poznaniu. Na podstawie teorii urbanistycznych i własnych obserwacji, uwzględniając kontekst historyczny, autorzy zauważają zalety i wady przestrzeni osiedli i definiują źródła jej negatywnego odbioru. W oparciu o współczesne idee urbanistyczne szukają rozwiązań mogących poprawić jakość przestrzeni tych struktur i życia w nich.

Słowa kluczowe: osiedla modernistyczne, urbanistyka w krajach postsocjalistycznych, strefowanie funkcjonalne, przestrzeń publiczna

Abstract

This essay discusses the negative influence of single-use zoning as well as spatial planning and form of modernist housing estates in Poznań on the life of inhabitants and on ecology. Taking into account the history of housing associations, it defines the problems of such estates. Based on research and observations of the author, notices advantages and disadvantages of the estates' space. Also, it defines the sources of its negative perception by both inhabitants and guests. Finally, it searches for solutions based on postmodernist urbanism to better the quality of space and life in them.

Keywords: modernist housing estates, urbanism in post-socialist countries, single-use zoning, public space

1. WSTĘP

Zabudowa mieszkaniowa stanowi podstawową tkankę miejską, przez co tego typu budynki odpowiadają za układ przestrzenny miast. Zabudowę mieszkaniową można podzielić na cztery główne typy: kwartałową zabudowę śródmiejską, osiedla domów jednorodzinnych (często o charakterze podmiejskim, niezależnie od faktycznej lokalizacji), osiedla z wielkiej płyty zbudowane w okresie PRL-u oraz bloki i osiedla stawiane po roku 1990. Zabudowa kwartałowa jako zabudowa historyczna jest najbardziej zróżnicowana pod względem funkcjonalnym. Choć podobne problemy dotyczą w różnym zakresie pozostałych typów, przeanalizowane zostaną przede wszystkim poznańskie osiedla z wielkiej płyty. W Poznaniu powstały trzy dzielnice – Winogrody, Piątkowo i Rataje – na które składają się 23 osiedla.

Osiedla mieszkaniowe w czasach PRL-u budowane były zgodnie z założeniami modernizmu. Musiały być projektowane tak, aby zapewnić mieszkańcom dostęp do dużej ilości zieleni i wystarczające nasłonecznienie w mieszkaniach (CIAM, 1933). Wprowadzały one też w życie strefowanie funkcjonalne w mieście, na którym opierała się cała modernistyczna urbanistyka.

Układ urbanistyczny i przestrzeń publiczna mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia przestrzeni będącej platformą interakcji międzyludzkich. Najczęściej omawiana jest zwarta i kwartałowa zabudowa śródmiejska, będąca tradycyjnym typem zabudowy miejskiej. W polskich miastach osiedla stanowią znaczną część przestrzeni zbudowanej po II wojnie światowej. Przestrzeń poznańskich osiedli modernistycznych oddziałuje na mieszkańców i osoby z zewnątrz w różny sposób. Są to struktury bez cech charakterystycznych, co oddziałuje dużo bardziej na osoby z zewnątrz, niż mieszkańców lepiej znających przestrzeń, którzy rozpoznając dużo mniejsze i mniej charakterystyczne elementy, mają mniejsze problemy z identyfikacją miejsca. Celem badań jest określenie źródeł tego odbioru i kierunków działań, jakie mogą zostać podjęte, aby zapobiegać zachodzącym w tych strukturach negatywnym zjawiskom, takim jak anonimowość przestrzeni i brak przestrzeni publicznej.

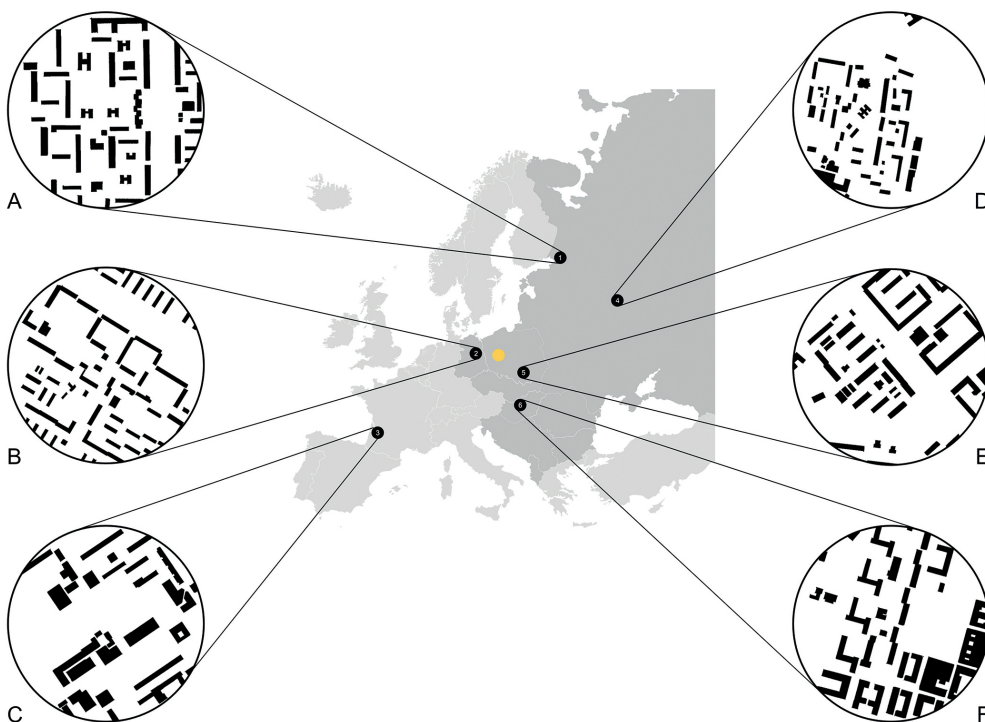
2. PRZEGLĄD LITERATURY

Temat polskich osiedli modernistycznych jest poruszany w wielu publikacjach, które skupiają się na ich historii (Cymer, 2018; Marciniak, 2010) oraz obecnym stanie i możliwościach modernizacji i przemian, które można podzielić na następujące zagadnienia: kontekst i wpływ standaryzacji na powstające obiekty (Nadolny, 2009; 2010), kierunki przemian, m.in. komercjalizacja przestrzeni i intensyfikacja zabudowy (Szafrąńska, 2013), oraz problemy osiedli i działania prowadzące do ich humanizacji (Kozłowski, 2011).

Zagadnienie tożsamości i identyfikacji miejsca jest szeroko omawiane w literaturze, a najważniejszy aspekt stanowi relacja użytkownika z przestrzenią (Marciniak, 2007; Lynch, 2008). W kontekście osiedli problematyka identyfikacji przestrzeni często jest sprowadzona do zastosowania koloru, jako elementu wprowadzającego cechy charakterystyczne i zapewniającego możliwość identyfikacji wizualnej, jednak jest rozwiązaniem doraźnym (Rek-Lipczyńska, 2013).

3. TŁO HISTORYCZNE

Struktura przestrzenna modernistycznych osiedli w całej Europie, zwłaszcza w byłym bloku państw komunistycznych, opiera się na podobnych układach (il. 1), a formy budynków są niemal takie same ze względu na użycie prefabrykatów (il. 2). Sprawia to, że osiedla Poznania mogą być traktowane jako przykład typowy dla tego rodzaju zabudowy.



Il. 1. Analiza układu przestrzennego różnych osiedli modernistycznych w Europie:
A) Sankt Petersburg, B) Berlin, C) Bordeaux, D) Moskwa, E) Kraków, F) Budapeszt.

Oprac. aut. na podst. commons.wikimedia.org/wiki/File:Europe-blocs-49-89x4.svg [dostęp: 14.02.2023]
i www.google.pl/maps/ [dostęp: 20.02.2023]



Il. 2. Zestawienie przykładowych osiedli z całej Europy: A) osiedle w Sankt Petersburgu, B) osiedle w Berlinie, C) bloki w Bordeaux, D) osiedle w Moskwie, E) osiedle w Krakowie, F) osiedle w Budapeszcie. Źródła: <https://commons.wikimedia.org/> [dostęp: 16.02.2023]; <https://www.lacatonvassal.com/data/images/full/20181213-142659-z306.jpg> [dostęp: 17.02.2023]

Po II wojnie światowej osiedla mieszkaniowe były budowane jako tanie i powszechnie dostępne miejsca zamieszkania, których brakowało w każdej części kraju. Z tego powodu powstawały one w najprostszej dostępnej technologii – od lat 60. XX wieku jako obiekty z wielkiej płyty, powtarzalnego elementu, aby jak najbardziej uprościć i skrócić proces budowy. Stawianie osiedli mieszkaniowych w czasach budowy poznańskich osiedli było przede wszystkim przedsięwzięciem ideologicznym, którego celem było jak najszybsze zaspokojenie niedoboru mieszkań. „Nacisk na liczbę nowych osiedli oraz efektywność ich budowania doprowadził do myślenia o budownictwie mieszkaniowym jako o określonej kubaturze, nie zaś o przestrzeni do życia” (Cymer, 2018: 276). Projekty wykonywane w ramach konkursów skupiały się na urbanistycznej formie założenia. To takie rozwiązania były najbardziej doceniane przez sądy konkursowe, a architekci skupiali się na nich ze względu na ograniczoną wolność wyboru formy budynków, co wymuszały tanie i prefabrykowane rozwiązania. Jednak przez myślenie w skali urbanistycznej zapominano o człowieku, który miał być użytkownikiem przestrzeni. Działano w zbyt dużej skali, w sposób „makietowy”. Przedkładanie szybkości i ilości ponad jakość doprowadziło do wielu wiążących się obecnie z tymi osiedlami problemów. Realizację infrastruktury niemieszkalnej odsuwano w czasie, co prowadziło do niepełnej realizacji założeń, wynikającej z niewystarczających środków finansowych. Oszczędzono na rozwiązaniach, które uznano za zbędne, stawiając tylko budynki będące podstawowym elementem projektu. Architekci już w tamtym okresie zdawali sobie sprawę z negatywnego wpływu braku zagospodarowanej przestrzeni publicznej. W 1974 r. został opublikowany artykuł Waldemara Siemińskiego omawiający cechy, jakie powinno mieć dobre osiedle. Określał on czytelne granice osiedla i zalecał tworzenie w jego obrębie mniejszych stref na kształt jednostek mieszkaniowych oraz przywiązywanie uwagi do projektów małej architektury i zieleni (Siemiński, 1974).

4. WPŁYW STREFOWANIA FUNKcjONALNEGO

Współcześnie wiadomo, że strefowanie funkcjonalne negatywnie wpływa na życie w mieście – zmusza mieszkańców do pokonywania dużych odległości podczas przemieszczania się pomiędzy różnymi funkcjami i aktywnościami – w drodze z domu do pracy i z powrotem, a także by skorzystać z usług i rekreacji – kin, teatrów, terenów sportowych. Oddziałuje to na życie mieszkańców bardzo podobnie jak struktura miasta rozproszonego. Ma to negatywny wpływ na życie mieszkańców i środowisko w dwóch głównych aspektach, jakimi są, po pierwsze, wynikające z pokonywanych odległości zanieczyszczenie środowiska naturalnego i trudności w komfortowym przemieszczaniu się oraz po drugie, problemy z utrzymywaniem relacji społecznych przez mieszkańców w sąsiedztwie (Montgomery, 2015).

Przede wszystkim należy pamiętać o ekologii – konieczność pokonywania dużych odległości każdego dnia negatywnie wpływa na środowisko, bowiem im większe odległości trzeba pokonywać, tym częściej przeciętny człowiek jako środek komunikacji wybierze samochód, co w przypadku tysięcy mieszkańców przekłada się na negatywny wpływ na środowisko. Wybór ten wynika z tego, że każdy człowiek ceni swoją wygodę i czas. W czasach modernistycznych miasta były projektowane nie dla ludzi, a dla samochodów, ponieważ takie myślenie o przestrzeni uważano za zaletę nowoczesnego miasta i nowych rozwiązań – wtedy ludzie wciąż byli zauroczeni nowym wynalazkiem, jakim były samochody dla każdego człowieka, i wygodą, jaką one oferowały. Doceniano, że odległość przestała być problemem, bo każdy może ją wygodnie pokonać. Ten sposób myślenia dominował na Zachodzie i chociaż miasta w Polsce są znacznie mniejsze niż aglomeracje w USA, przez co w okresie PRL-u nie powstawały tzw. suburbia, jakie zdominowały miasta w USA, to mimo mniejszej skali problemu komunikacyjnego projektowanie miast dla samochodów widać we wprowadzaniu wewnątrz tkanki miejskiej dużych arterii komunikacyjnych – nie tylko podporządkowywano im nowo tworzoną przestrzeń, ale nawet niszczone istniejące struktury, aby poprowadzić je w pożądanym miejscu. Przestrzeń dla samochodów była w projektowaniu urbanistycznym traktowana priorytetowo¹.

Drugim z problemów jest czas, jaki takie dojazdy pochłaniają. Przez czas spędzony w podróżach pomiędzy różnymi funkcjami w mieście pozostaje mieszkańcom mniej czasu na relacje międzyludzkie. Chociaż w realiach polskich miast czas stanowi znacznie mniejszy problem niż dla mieszkańców amerykańskich przedmieść, to wciąż można mówić o sporej odległości i trudnościach, jakie ona wywołuje. Duża odległość pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy zmniejsza liczbę przypadkowych spotkań ze znajomymi i utrudnia nawiązywanie trwałych relacji ze współpracownikami i sąsiadami. Jeśli miejsce pracy jest istotnie oddalone od miejsca zamieszkania, często po zakończeniu pracy priorytetem jest jak najszybszy powrót do domu, co pozbawia osoby w takiej sytuacji szansy na

¹ Taki los w Poznaniu spotkał Śródkę – historyczną dzielnicę, której południowa część nie została zachowana po wojnie, aby poprowadzić tam ul. Estkowskiego.

nawiązanie znajomości. Jednocześnie oddzielenie miejsca pracy od miejsca zamieszkania sprawia, że ze względu na ilość czasu poświęcaną na dojazdy osoby mieszkające obok siebie nie mają czasu na tworzenie relacji sąsiedzkich, przez co są dla siebie anonimowe (Sim, 2020: 121–125). Jest to potęgowane przez możliwość i popularność utrzymywania więzi przez kontakt na odległość, gdy sieci społeczne utrzymywane są z bliskimi osobami niezależnie od ich miejsca zamieszkania. Wszystkie te czynniki sprawiają jednak, że więzi i relacje międzysąsiedzkie są osłabiane, co negatywnie wpływa na jakość życia i poczucie bezpieczeństwa mieszkańców tych rejonów metropolii².

5. WSPÓŁCZESNE TRENDY W KSZTAŁTOWANIU PRZESTRZENI MIASTA

Okres postmodernistyczny i odwrócenie się od ideologii modernizmu w architekturze i urbanistyce przyniosły zwrot w stronę myślenia o przestrzeni dla ludzi. Zaczęto się to od książki Jane Jacobs *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, w której skrytykowała ona założenia modernistyczne i miasta przejęte przez samochody. Jedną z jej głównych tez było odejście od monofunkcyjnych dzielnic i powrót do różnorodności funkcji. Jacobs sugeruje, że urbanisci powinni dążyć do łączenia więcej niż dwóch podstawowych funkcji w dzielnicy, aby zapewnić różnorodność ludzi na ulicach o różnych porach dnia (Jacobs, 2014).

Inny z urbanistów krytykujących modernizm – Leon Krier (2011) – proponuje bardziej praktyczne wskazówki dotyczące tego, jak powinna być kształtowana przestrzeń o takich cechach. Mówi on o mieście policentrycznym, w przeciwieństwie do monocentrycznych struktur o wyraźnie zdefiniowanym centrum, które w dużej części zbudowane jest z terenów o charakterze podmiejskim, prowadząc do ich przerostu w poziomie. Miasto proponowane przez Kriera powinno się charakteryzować podziałem na mniejsze struktury o własnych centrach, które zestawione razem tworzą metropolię.

Podobne cechy charakteryzują założenia miasta 15-minutowego. Jest to koncepcja Carlosa Moreno, w której od miejsca zamieszkania w odległości maksymalnie 15 minut pieszo dostępne są zróżnicowane funkcje. Sprzyja to zwiększeniu liczby użytkowników przestrzeni miejskiej, ponieważ większość codziennych potrzeb mogą oni zaspokoić w sąsiedztwie, co nie wymaga korzystania z samochodu ani innych środków komunikacji.

Wszystkie z powyższych koncepcji rozwijane są na tych samych założeniach, których celem jest zachęcenie pieszych do powrotu na ulice, aby przestrzeń miejska powróciła do

² Charles Montgomery (2015) podaje przykłady badań, pokazujące, że życie w mieście rozproszonym niszczy relacje międzyludzkie. Mówi między innymi o badaniach przeprowadzonych w Szwecji, według których osoby mieszkające na jednofunkcyjnych osiedlach rzadziej angażują się w życie społeczne, a w takiej grupie mieszkańców w znaczący sposób wzrasta prawdopodobieństwo rozwodu (s. 84). Mówi też o znaczeniu przestrzeni półpublicznej dla zaufania społecznego, które przekłada się na wzrost poczucia bezpieczeństwa i zadowolenia z życia (s. 175–194).

życia. Tworzenie przestrzeni przyjaznej danej grupie użytkowników zwiększa ich liczbę. Im więcej dróg, tym większy ruch samochodowy, obecność ścieżek rowerowych zwiększa liczbę osób poruszających się na rowerach, a tworzenie przestrzeni przyjaznej dla pieszych zachęca ludzi do poruszania się pieszo i przebywania na ulicach. To właśnie grupa ludzi poruszających się pieszo jest najbardziej istotna ze względu na to, że najbardziej przyczyniają się oni do życia miasta. Jest to sposób poruszania się o najniższej prędkości, co sprzyja największej liczbie kontaktów międzyludzkich, a także interakcji pomiędzy użytkownikiem a jego otoczeniem i aktywności w przestrzeni (Gehl, 2016). Dodatkowo prowokowanie ludzi do wyboru wolniejszego sposobu poruszania się zwiększa liczbę usług przy tych drogach komunikacyjnych, ponieważ zwiększa się liczba ich potencjalnych użytkowników.

6. ZAKRES I METODA BADAŃ

Do określenia wpływu przestrzeni osiedli na ludzi (zarówno mieszkańców, jak i osoby z zewnątrz, przebywające tam tymczasowo) niezbędna jest analiza ich struktury przestrzennej. Metody badań urbanistycznych można podzielić na analizy morfologiczne i fizjonomiczne. W celu przeanalizowania wpływu przestrzeni osiedli na mieszkańców wykorzystano połączenie tych dwóch typów analiz. Celem było zdefiniowanie cech charakterystycznych przestrzeni osiedli i określenie, jak mogą one wpływać na ludzi.

Morfologia przestrzeni, nazywana też urbomorfologią, pozwala na analizę struktury urbanistycznej w odniesieniu do relacji pomiędzy obiektami a przestrzenią. Jest to analiza aspektu materialnego (Stojanovski, Axelsson, 2019). Analiza morfologiczna układu przestrzennego osiedli i ich lokalizacji w obrębie miasta została przeprowadzona na podstawie wykonanych rysunków układów różnych osiedli.

Ocenę fizjonomiczną przeprowadzono na podstawie bezpośredniej obserwacji zgodnie z teorią Kazimierza Wejcherta (1984) i Kevina Lyncha (2008), definiując to, jak odbierana jest przestrzeń. Jest to analiza aspektu psychologicznego, skupiająca się na użytkowniku przestrzeni. Pozwoliło to na przeanalizowanie odbioru przestrzeni przez określenie występowania elementów charakterystycznych, definiujących przestrzeń dla użytkownika i ułatwiających orientację.

Analizie poddano sześć poznańskich osiedli z trzech dużych kompleksów: os. Bolesława Chrobrego i os. Stefana Batorego znajdujące się na Piątkowie, os. Przyjaźni i os. Kosmonautów z Winograd oraz os. Piastowskie i os. Jagiellońskie położone na Ratajach. Rataje i Winogrady to dzielnice graniczące ze śródmieściem, natomiast Piątkowo znajduje się dalej od centrum, w strefie peryferyjnej (il. 3). Wszystkie osiedla wykorzystują konstrukcje z wielkiej płyty i bardzo podobne formy budynków (il. 4).



Il. 3. Analiza układu przestrzennego i położenia w obrębie miasta różnych osiedli modernistycznych w Poznaniu: A) osiedle Bolesława Chrobrego (Piątkowo), B) osiedle Stefana Batorego (Piątkowo), C) osiedle Przyjaźni (Winogrody), D) osiedle Kosmonautów (Winogrody), E) osiedle Piastowskie (Rataje), F) osiedle Jagiellońskie (Rataje). Oprac. aut. na podst. <http://www.sip.geopoz.pl/sip/nmap/mapa/1/default> [dostęp: 28.12.2022]

Poznańskie osiedla z wielkiej płyty były budowane na przestrzeni niemal 20 lat i choć łączą je cechy charakterystyczne dla modernizmu, widać przemiany tych koncepcji pomiędzy osiedlami na Ratajach i na Winogradach, budowanymi we wcześniejszym okresie, a tymi na Piątkowie, zbudowanymi już po przemianach gospodarczych. Na Ratajach, będących największym założeniem nowego budownictwa w Poznaniu (założenie na 140 tysięcy mieszkańców), dominują budynki wysokie, 11- i 16-kondygnacyjne, mające charakter punktowy, z kolei na Winogradach większość stanowi niska liniowa zabudowa bloków 5-kondygnacyjnych (Marciniak, 2010).



A



B



C



D



E



F

Il. 4. Zdjęcia poznańskich osiedli: A) osiedle Bolesława Chrobrego (Piątkowo), B) osiedle Stefana Batorego (Piątkowo), C) osiedle Przyjaźni (Winogrody), D) osiedle Kosmonautów (Winogrody), E) osiedle Piastowskie (Rataje), F) osiedle Jagiellońskie (Rataje). Fot. aut.

7. REZULTATY ANALIZ

7.1. NEGATYWNE SKUTKI PRZESTRZENNE MODERNISTYCZNYCH ROZWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH

W tkance osiedli modernistycznych nie można zidentyfikować standardowych elementów tkanki miejskiej, jakimi są ulica, plac i budowla. Tworzone są z wyrwanych z kontekstu budowli, otoczonych przez zieleń. Nie sprzyja to tworzeniu przyjaznej pieszym przestrzeni urbanistycznej, jednak najpoważniejszym problemem tych przestrzeni jest modernistyczne strefowanie funkcjonalne. Osiedla zbudowane są niemal z samych bloków mieszkaniowych, co wywołuje problem odległości od obiektów usługowych, a także ich monofunkcyjność – z wyjątkiem jednego centrum usługowego osiedla te złożone są niemal wyłącznie z obiektów mieszkaniowych. Budowanie całych osiedli z jednego, powtarzalnego elementu, choć łatwe, szybkie i tanie, co było najistotniejsze w czasach ich budowy, przekłada się na bardzo powtarzalne układy. Nawet mimo tego, że osiedla te mają często ciekawie zaprojektowaną przestrzeń, wielokrotne powtórzenie bardzo podobnych budynków, nawet przy zróżnicowanych wnętrzach urbanistycznych, tworzy przestrzeń bez charakterystycznych punktów orientacyjnych. Powstające w ten sposób wnętrza urbanistyczne są często wypełnione przez słabo zagospodarowaną zieleń, przeciętą alejkami łączącymi różne punkty osiedla.

Wywołuje to brak tożsamości przestrzeni – osiedla w danym rejonie miasta (Winogrady, Piątkowo czy Rataje) były budowane w tym samym okresie i są niemal nierozróżnialne na podstawie wyglądu. Wykorzystują podobną lub nawet tę samą formę bloków i często podobny układ przestrzenny. Podjęto próby naprawienia tego przez malowanie budynków na danym osiedlu na jeden kolor, aby zróżnicować poszczególne osiedla, jednak wywołało to tzw. pastelozę, co jedynie podkreśla mało atrakcyjną wizualnie przestrzeń. Sama powtarzalność przestrzeni jest najbardziej widoczna na Ratajach, choć występuje również na Winogradach, gdzie bloki mieszkaniowe są ułożone mniej regularnie. Ten problem wywołany jest przez niewielką liczbę punktów umożliwiających orientowanie się w przestrzeni.

Linia wzroku człowieka skupia się przede wszystkim na parterach otaczających budynków, więc to te kondygnacje najsilniej oddziałują na obserwatora. Fasady o zróżnicowanym charakterze parterów, w których pojawiają się otwory i usługi, przyciągają uwagę większej liczby przechodniów, a zainteresowanie sprawia, że więcej osób wybierze daną drogę³.

Dużą wadą struktur stworzonych w okresie modernizmu jest brak przestrzeni miejskiej. Ruch ten uznał taką przestrzeń za pozbawione znaczenia miejsca spotkań. Skupiono się na

³ Opiera się to na efekcie grupowania pieszych na ulicach – „widok ludzi przyciąga innych ludzi” (Jacobs, 2014). Jest to obserwacja na podstawie ulic Kopenhagi (Gehl, 2021), których zróżnicowany charakter jest zdecydowanie inny od monottonnych, powtarzalnych klatek schodowych w parterach bloków mieszkalnych, do których dostęp mają jedynie mieszkańcy. Nawet obiekty usługowe występujące na osiedlach są zamknięte od zewnątrz, nie pozwalając na interakcję przez zaglądnienie do środka.

projektowaniu odosobnionych budynków, skupionych do wewnątrz⁴, podczas gdy przestrzeń pomiędzy nimi można podzielić na dwa rodzaje – zieleni i komunikację. Brak miejsca dla ludzi pomiędzy budynkami – przestrzenie niezagospodarowane zielenią pełnią niemal jedynie funkcję tranzytową i wykorzystywane są tylko przez ludzi do poruszania się pomiędzy mieszkaniem a samochodem bądź węzłem komunikacyjnym.

Ulice i chodniki powinny spełniać więcej funkcji niż tylko przepływ samochodów i ludzi, a zwłaszcza na osiedlach powinno być to coś więcej niż tylko „promenady” wiodące przez „parki” (Jacobs, 2014: 405). Jacobs zwraca też uwagę na efekt odcięcia osiedli od tkanki miejskiej przez tworzenie enklaw odseparowanych od reszty struktury miasta, które nie są potencjalnie interesujące dla osób z zewnątrz, zmniejszając jeszcze bardziej liczbę osób w przestrzeni.

7.2. POZYTYWNE CECHY MODERNISTYCZNYCH ROZWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH

Należy zwrócić uwagę, że nie wszystkie cechy modernistycznych osiedli są negatywne, a niektóre z założeń, nawet pomimo niepełnej realizacji, są rozwiązaniami lepszymi dla mieszkańców niż te stosowane obecnie.

Pozytywną cechą przestrzennego układu osiedli z tzw. wielkiej płyty są centra usługowe, zlokalizowane na każdym z osiedli w pobliżu węzłów komunikacyjnych lub przystanków. Zapewniają one dostęp do podstawowych usług, potrzebnych w sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Ale nawet w obrębie osiedla zastosowano różne strefy, kumulując wszystkie funkcje w jednym miejscu i oddzielając je od bloków mieszkalnych. Jednak funkcje te zapewniają tylko zaspokojenie najbardziej niezbędnych potrzeb – są tam zlokalizowane sklepy (supermarkety, warzywniaki, apteki) i szkoła, jednak brakuje przestrzeni usługowych, takich jak restauracje czy kawiarnie, które tworzyłyby w tych centrach przestrzeń na spotkania mieszkańców.

Warto docenić też dużą ilość zieleni, bowiem na nowo powstających osiedlach jej brakuje. Deweloperzy chcą wykorzystać przestrzeń pod zabudowę do maksimum, więc działki są zabudowane gęsto, zmniejszając wolną przestrzeń, która mogłaby zostać zajęta przez zieleni. Bardzo często ta przestrzeń jest też zawłaszczona przez samochody – nie tylko na ruch samochodowy, ale przede wszystkim na miejsca postojowe.

Na osiedlach funkcjonuje też sprowadzenie tranzytowego ruchu samochodowego na ich obrzeża i ogólne ograniczenie go wewnątrz osiedla, co powoduje oddanie ulic w jego wnętrzu pieszym i mieszkańcom⁵. Pomimo tego na osiedlach brakuje przestrzeni, która byłaby przeznaczona dla mieszkańców, żeby chcieli oni spędzać czas na wolnym powietrzu.

⁴ Widać w tym wpływ Unite d’habitation Le Corbusiera, która była autonomiczną jednostką mieszkalną, jednak w jej obrębie zapewniono mieszkańcom dostęp do różnych funkcji, a także zróżnicowanych przestrzeni rekreacyjnych do integracji mieszkańców.

⁵ Próby wprowadzenia podobnego rozwiązania na większą skalę podejmowane są w Barcelonie, gdzie kwartały grupowane są razem w formie „superkwartałów” (ang. *superblocks* lub kat. *superilla*), aby ograniczyć ruch samochodowy – sprowadzany jest on na niektóre ulice, podczas gdy te

8. MOŻLIWE KIERUNKI DZIAŁAŃ

Dokonanie zmian w istniejących od lat strukturach urbanistycznych często jest trudne, a wprowadzenie nowych obiektów niemożliwe, jednak szukanie zróżnicowania funkcjonalnego na osiedlach powinno być najważniejszym działaniem, gdyż mogłoby istotnie wpłynąć na organizację tych struktur. Ze strony warstwy wizualnej tych układów przestrzennych i struktur urbanistycznych możliwe jest też drugie działanie, które poprawiłoby odbiór tych przestrzeni. Jest to wprowadzanie punktów charakterystycznych, ułatwiających orientację w jednolitych, powtarzalnych strukturach. Pozwoliłoby to też zróżnicować środowisko wizualne, czyniąc przestrzeń bardziej atrakcyjną.

Każda, nawet mała zmiana, która czyni przestrzeń bardziej interesującą i przyjazną dla ludzi, zachęca ich, aby w niej przebywać. Należy przede wszystkim projektować wymiar ludzki przestrzeni. Aby zachęcić ludzi do aktywności w przestrzeni miejskiej, należy zawrzeć w niej „ochronę, poczucie bezpieczeństwa, sensowną przestrzeń, meble miejskie i jakość wizualną” (Gehl, 2016: 21).

Takie działania można prowadzić przez zagospodarowanie przestrzeni pomiędzy budynkami – wprowadzenie małej architektury, a może nawet niewielkich obiektów usługowych, aby zachęcić ludzi do przebywania w przestrzeniach publicznych nie tylko podczas przemieszczania się, ale też dla relaksu. Możliwym działaniem jest też zagospodarowanie zieleni, żeby dodać atrakcyjności, zróżnicować przestrzeń oraz ułatwić orientację. Każde działanie, mające na celu zwiększenie atrakcyjności przestrzeni i dodanie kolejnych możliwych aktywności, zwiększa szanse, że przestrzeń będzie użytkowana.

Warto rozważyć też podejście Rema Koolhaasa (2017), który w eseju *Co się stało z urbanistyką?* proponuje, aby odejść od projektowania trwałych struktur na rzecz nasycaenia obszarów potencjałem. Chodzi o takie tworzenie struktur, żeby były one otwarte na zmiany i rozwiązania tymczasowe. Ważniejszy od trwałych rozwiązań architektonicznych lub urbanistycznych jest potencjał przestrzeni, który daje możliwość tworzenia miejsc na aktywności zaspokajające potrzeby mieszkańców, mogące się zmieniać w czasie.

Konieczne jest zwrócenie uwagi, że nie istnieją rozwiązania uniwersalne – konieczne są działania w konkretnym kontekście. Większość przetestowanych w różnych miejscach na świecie rozwiązań to działania właściwe dla centrów miast o zwartej zabudowie, zdominowanych przez ruch samochodowy. Na takich obszarach dominują inne problemy niż w opuszczonej przestrzeni pomiędzy blokami mieszkalnymi, które wymagać będą rozwiązań eksperymentalnych.

wewnątrz dużych struktur oddawane są pieszym jako przestrzeń rekreacji. Rozwiązanie wprowadzane w Barcelonie opiera się na połączeniu dziewięciu kwartałów w jeden system, ograniczając w jego wnętrzu tranzytowy ruch samochodowy i sprowadzając go na obrzeża takich jednostek. Dzięki temu ulice pomiędzy kwartałami wewnątrz mogą zostać zagospodarowane z myślą o mieszkańcach poruszających się pieszo, zapewniając im dostęp do przyjaznej przestrzeni publicznej i zieleni (Postaria, 2021).

9. PODSUMOWANIE

Warto zauważyć, że podobne problemy z monofunkcyjnością występują też w innych formach zabudowy mieszkaniowej – zarówno na osiedlach domów jednorodzinnych, jak i współcześnie powstających nowych osiedlach, gdzie obydwie struktury przede wszystkim priorytetyzują ruch samochodowy nad ruchem pieszym, pozbawiając ten drugi typ użytkowników miejsca w przestrzeni. Jednak nie można bezpośrednio porównywać tak różniących się struktur, ponieważ ich problemy przejawiają się w zupełnie inny sposób. Różne struktury urbanistyczne wymagają różnych rozwiązań, ale dążących do tego samego celu, jakim jest zwiększenie udziału pieszych w przestrzeni. Ogólnopojęte i wspólne dla różnych struktur kierunki działania to próby zróżnicowania funkcji oraz rozwoju i powiększenia możliwości korzystania z przestrzeni dla pieszych.

Przestrzeń miejska powinna zapewniać przestrzeń do zróżnicowanych aktywności. Miejsce na spontaniczne zachowania tworzy atrakcyjną przestrzeń, która przyciąga ludzi.

Obecnie wiadomo, że miasta powinny być projektowane dla ludzi, a nie jako niezależne budynki z przestrzenią pomiędzy, przeznaczoną dla samochodów. Doświadczenie życia w strukturach zaprojektowanych zgodnie z modernistycznymi założeniami sprawiło, że wyraźnie można dostrzec ich wady. Są one najlepiej widoczne w układach monofunkcyjnych, a do takich należą osiedla mieszkaniowe. Warto szukać rozwiązań, które są w stanie poprawić jakość życia ich mieszkańców, jednak trzeba pamiętać, że większość jest trudna lub nawet niemożliwa do wprowadzenia w strukturach istniejących od kilkudziesięciu lat. Wszelkie działania, które mają do tego prowadzić, powinny skupiać się na uczynieniu przestrzeni bardziej przyjazną dla ludzi poruszających się pieszo. To ta grupa wprowadza najwięcej życia do przestrzeni miejskich i jest najbardziej istotna dla ich funkcjonowania.

BIBLIOGRAFIA

IV CIAM. (1933). *Karta Ateńska*.

Colville-Andersen, M. (2019). *Być jak Kopenhaga. Duński przepis na miasto szczęśliwe*. Kraków: Wydawnictwo Wysoki Zamek.

Cymer, A. (2018). *Architektura w Polsce 1945–1989*. Warszawa: Fundacja Centrum Architektury, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki.

Erbel, J. (2022). *Wychylone w przyszłość. Jak zmienić świat na lepsze*. Kraków: Wydawnictwo Wysoki Zamek.

Gehl, J. (2014). *Miasta dla ludzi*. Kraków: Wydawnictwo RAM.

Gehl, J., Svarre, B. (2021). *Jak studiować życie w przestrzeni publicznej*. Warszawa: Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki.

- Jacobs, J. (2014). *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*. Warszawa: Fundacja Centrum Architektury.
- Jopek, D. (2018). *Czynniki kształtujące przestrzenną formę miasta*. Pobrane z: <https://pressto.amu.edu.pl/index.php/rrpr/article/download/16534/16374> [dostęp: 2.01.2023].
- Koolhaas, R. (2017). *Śmieciowa przestrzeń. Teksty*. Warszawa: Fundacja Centrum Architektury.
- Kozłowski, S. (2011). Humanizacja powojennych osiedli mieszkaniowych. W: S. Kozłowski, A. Wojnarowska (red.), *Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich. Zagadnienia teoretyczne* (s. 127–152). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Krier, L. (2011). *Architektura wspólnoty*. Gdańsk: Wydawnictwo słowo/obraz terytoria.
- Lynch, K. (2008). *The image of the city*. Cambridge, London: The M.I.T. Press.
- Marciniak, P. (2007). Architektura nowoczesna a tożsamość miasta. O identyfikacji z perspektywy antropologicznej i socjologicznej. *Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Architektura i Urbanistyka*, (10), 85–95.
- Marciniak, P. (2010). *Doświadczenia modernizmu. Architektura i urbanistyka Poznania w czasach PRL*. Poznań: Wydawnictwo Miejskie.
- Matysek-Imielińska, M. (2018). *Miasto w działaniu. Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa – dobro wspólne w epoce nowoczesnej*. Warszawa: Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana.
- Montgomery, C. (2015). *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*. Kraków: Wydawnictwo Wysoki Zamek.
- Nadolny, A. (2009). *Witruwiusz i kontekst na przykładzie architektury Poznania XX wieku*. Pobrane z: https://repozytorium.biblos.pk.edu.pl/redo/resources/33816/file/suwFiles/NadolnyA_WitruwiuszKontekst.pdf [dostęp: 25.09.2022].
- Nadolny, A. (2010). Normatyw mieszkaniowy w odniesieniu do zabudowy mieszkaniowej o charakterze uzupełniającym z lat 1945–1968 na przykładzie Poznania. *Architecturae et Artibus*, 2(2), 42–51.
- Postaria, R. (2021). *Superblock (Superilla) Barcelona – a city redefined*. Pobrane z: <https://www.citiesforum.org/news/superblock-superilla-barcelona-a-city-redefined/> [dostęp: 5.01.2023].
- Rek-Lipczyńska, A. (2013). *Odcienie modernizacji polskich osiedli mieszkaniowych. Problem identyfikacji społecznej miejsca – kolor jako wartość przestrzeni miasta*. Pobrano z: <https://depot.ceon.pl/handle/123456789/3028> [dostęp: 5.06.2023].
- Siemieński, W. (1974). Nowi mieszkańcy w nowych osiedlach. *Architektura*, 11/12, 434–435.
- Sim, D. (2020). *Miasto życzliwe. Jak kształtować miasto z troską o wszystkich*. Kraków: Wydawnictwo Wysoki Zamek.
- Stojanovski, T., Axelsson, Ö. (2019). *Typo-Morphology And Environmental Perception of Urban Space*. Pobrane z: <https://elib.sfu-kras.ru/handle/2311/111758> [dostęp: 8.01.2023].
- Szafrąnska, E. (2013). Możliwości przekształceń wielkich osiedli mieszkaniowych w mieście postsocjalistycznym w Polsce. *Studia Miejskie*, 11, 39–53.
- Wejchert, K. (1984). *Elementy kompozycji urbanistycznej*. Warszawa: Arkady.

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Europe-blocs-49-89x4.svg> [dostęp: 14.02.2023]
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=75572406> [dostęp: 16.02.2023]
[https://commons.wikimedia.org/w/index.php? curid=6512112curid=10964011](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=6512112curid=10964011) [dostęp:
16.02.2023]
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=80127786> [dostęp: 17.02.2023]
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=105014998> [dostęp: 17.02.2023]
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10964011> [dostęp: 16.02.2023]
<https://www.lacatonvassal.com/data/images/full/20181213-142659-z306.jpg> [dostęp:
17.02.2023]
<https://www.google.pl/maps/> [dostęp: 20.02.2023]
<http://www.sip.geopoz.pl/sip/nmap/mapa/1/default> [dostęp: 28.12.2022]