

Montgomery a sprawa polska

1.

Zaczęło się o poranku, 27 lutego 2015 roku. Mieszkańców ulicy Zebrzydowickiej w Rybniku obudził ryk spalinowych pił i trzask zwalanych na ziemię pni. Nie musieli nawet wyglądać za okna, wiedzieli, co się dzieje. Kilka tygodni wcześniej podjęli ostatnią próbę ratowania swojego parku. W 2012 roku został on wystawiony na sprzedaż przez władze miasta. Mieszkańcy okolicznych bloków już wtedy protestowali, park był przecież z nimi od lat. Przyzwyczajali się do jego obecności. Teraz zamieniał się w łysy wygon upstrzony stertami opału. W kilka dni po 170 drzewach nie było tu najmniejszego śladu.

Wkrótce stanie w tym miejscu galeria handlowa i budynek mieszkalny. Dorodne drzewa zostaną zastąpione, zgodnie z zapewnieniami inwestora, „nowymi nasadzeniami”. Na prawdziwy park przyjdzie jednak mieszkańcom poczekać co najmniej kilkanaście lat. Jeśli nasadzenia się rzecz jasna przyjmą. To nie będzie już prawdopodobnie problem obecnego właściciela gruntu – sprzeda przecież wybudowany obiekt z zyskiem i zacznie się rozglądać za jakimś nowym parkiem, który można by spektakularnie wyciąć.

Gdy w Rybniku padały na ziemię pierwsze drzewa, internet już kipiał oburzeniem. Do miasta zjechały telewizyje. Jak to możliwe, że znika cały park? – pytali dziennikarze. Ano tak – odpowiadały obojętne miny niewzruszonych urzędników. – Wszystko się dzieje zgodnie z prawem – mówili do kamer.

Zgodnie z prawem, ale wbrew zdrowemu rozsądkowi. To, co się tu wydarzyło, dziwi, ale tylko pozornie. Zamach na przyrodę – wycięcie rybnickiego parku jest tylko jednym z kolejnych etapów realizowania obowiązującej w Polsce wizji miasta, które ma przynosić dochód. Park dochodowy nie jest. Szczęście mieszkańców ma sens też tylko wówczas, jeśli się opłaca – zwiększa na przykład popyt na towary i usługi. Tę opłacalność wylicza się w Excelu. Jak Polska długa i szeroka, dominuje myślenie o przestrzeni miasta jako o surowcu, który trzeba eksploatować, a nie zasobie, który należy chronić.

Absurdalne historie można mnożyć. Można opowiedzieć o grupie miejskich aktywistów z Łodzi, którzy pewnego wiosennego dnia pojawili się w centrum miasta zaopatrzeni w kajaki, wiosła, kapoki i koła ratunkowe. Szukali rzeki – bo tylko jej obecność uzasadniałaby budowę wielkiej estakady biegnącej nad jednym ze śródmiejskich skrzyżowań. Należy uściślić, że był rok 2015, a nie 1970, kiedy takie pomysły wydawały się racjonalne i nowoczesne.

Można też opisać wizytę w Poznaniu światowej klasy eksperta zajmującego się uspokajaniem ruchu samochodowego w miastach i odzyskiwaniem ich dla pieszych i rowerzystów. Nazywa się Jan Gehl, pochodzi z Danii i jest w tej tematyce prawdziwym guru. Przez prawie dwie godziny opowiadał poznańskim urzędnikom i architektom, że to, co proponuje, naprawdę działa – na ekranie pokazywał przezrocza z miast na całym globie, na których widać było magiczne wręcz efekty jego pracy. I gdy już się wydawało, że słowa Gehla choć trochę ukruszyły urzędniczy beton, od stołu zasłanego zielonym sukniem wstał jeden z poznańskich architektów i oświadczył, że to wszystko pięknie i ładnie wygląda w teorii, ale nie oszukujmy się, on tu przyjechał samochodem i wszyscy pozostali również. Amen.

Można w końcu opisać historię ścieżki rowerowej w Bydgoszczy, którą jakiś błyskotliwy urzędnik narysował jako meandrującą ciasno między podporami wiaduktu wstęgę z kostki brukowej. Jazda rowerem po czymś takim grozi śmiercią – jeśli nie w wyniku zderzenia z innym rowerzystą, to na skutek obezwładniającej irytacji.

Na niekrytyczne dla miast decyzje mają wpływ arogancja, nie-rzadko wąski horyzont myśli urzędników magistratów, ich brak doświadczenia, wiedzy. Ta toksyczna mieszanka negatywnych czynników jest szczególnie obecna we wszelkiej maści wydziałach komunikacji i ruchu drogowego. W konsekwencji złych posunięć powstają w miastach coraz większe tereny „spalanej ziemi”.

Miasto szczęśliwe Charlesa Montgomery'ego jest środkiem neutralizującym szkodliwość działania magistratów. Być może gdyby urzędnicy w Rybniku przeczytali tę książkę, nie podjęliby swoich głupich, niszczycielskich decyzji i nie pozwolili wyciąć całego parku. Lektura ta pomogłaby zrozumieć poznańskim mędrcom, o czym naprawdę mówi do nich profesor Jan Gehl. Być może za-czytanie się w Montgomerym sprawiłoby, że autorowi bydgoskiej ścieżki rowerowej zdradzałaby nad szkicem projektu ręką. To optymistyczna wizja alternatywnej rzeczywistości, która pojawiała się w mojej głowie podczas czytania tej książki. Bardziej realna jest taka, że ludzie ci nie zmieniliby swoich decyzji, ale przynajmniej byłoby im głupio, a może nawet trochę wstyd, że je podjęli. A to już coś.

Tak czy inaczej – przeczytanie tej książki zakończone pisemnym i ustnym egzaminem z jej treści powinno być ustawowym obowiązkiem każdego polskiego urzędnika mającego jakikolwiek wpływ na kształt miasta.

2.

Myliłby się jednak ten, kto uznałby, że to książka dla urzędników, architektów, urbanistów (zna ktoś takiego?) i miejskich aktywistów. Owszem, ona jest także dla nich. Ale przede wszystkim jest to książka dla każdego, kto żyje w mieście (bądź na jego rozproszonych obrzeżach) i stara się otaczającą go rzeczywistość traktować serio i otaczać troską. Charles Montgomery bowiem, chcąc odpowiedzieć na nurtujące go pytanie o miasto szczęśliwe, musi najpierw znaleźć

definicję samego szczęścia. A tej bez wątpienia ciekawi są wszyscy, sprawa dotyczy bowiem każdego bez wyjątku.

Co jednak ważniejsze, splecenie wątków dotyczących miasta z tymi, które opowiadają o naszym szczęściu, uświadamia nam, nie-raz w sposób bolesny i dobitny, jak bardzo nasz dobrostan psychiczny zależy od jakości przestrzeni, w której przyszło nam żyć. W kontekście lektury Montgomery'ego sprawa wycięcia parku w Rybniku nabiera wręcz filozoficznego czy prawno-antropologicznego wymiaru. Nie jest już tylko zamachem na przyrodę, jest zamachem władz miasta na poczucie szczęścia jego obywateli.

Szukając wraz z autorem miasta szczęśliwego, powoli tu w Europie otwieramy oczy i zauważamy że model oparty na wzroście gospodarczym prowadzi wprawdzie do bogacenia się społeczeństw, ale to wcale nie oznacza, że stają się one szczęśliwsze.

„Ogromnemu wzrostowi zamożności w minionym półwieczu nie towarzyszył przyływ niepohamowanego szczęścia” – zauważa Montgomery i tylko pozornie jest to powtórzenie znanego wszystkim komunału, że pieniądze szczęścia nie dają. Tutaj zostaje nam to bowiem pokazane na przykładach i wsparte wynikami badań, które sprawiają, że człowiek zaczyna się poważnie zastanawiać nad swoim życiem.

Charyzmatyczny burmistrz Bogoty, Enrique Peñalosa, powiedział Montgomery'emu:

„Być może nie zdołamy sprawić, by wszyscy byli równie bogaci jak Amerykanie. Możemy jednak tak zaprojektować miasto, aby dać ludziom poczucie godności i pozwolić im, by poczuli się bogaci. To samo miasto może sprawić, że będą szczęśliwsi”.

To właśnie za Peñalosą Montgomery powtarza w książce słowa, które dziś, zwłaszcza w Polsce, w kontekście tutejszej architektury i urbanistyki brzmią jakoś dziwnie, szalenie staroświecko, wręcz niemodnie. Jednym z nich jest tytułowe szczęście, drugim jest godność. Przez ostatnich dwadzieścia pięć lat skutecznie wymazywano te słowa z naszej przestrzeni. Co innego się liczyło, inne kryteria przykładaliśmy do budynków i miast, by je oceniać. Szczęście i godność nie znajdowały miejsca w ewaluacyjnych tabelkach. A szkoda, o tych

dwóch pojęciach nie można zapominać, bo tylko z nimi architektura i urbanistyka mają jakikolwiek społeczny sens.

3.

Fundamentem wywodu jest tu krytyka modernizmu – ostatniej wielkiej idei w architekturze i urbanistyce. Montgomery łączy kilkakrotnie planowanie przestrzenne z modernistycznym dogmatyzmem, skutkującym segregacją funkcjonalną miast. Z tej zaś wynikać ma segregacja rasowa i klasowa, problem niezwykle w Stanach Zjednoczonych istotny. Błędy będące rezultatem tej segregacji automatycznie zostają więc przypisane samej idei planowania. Takie wnioski brzmią tutaj, nad Wisłą, dość ryzykownie – przede wszystkim dlatego, że my planowania mamy ciągle zdecydowanie za mało i warto hołubić chociaż to, które się jeszcze jakimś cudem ostało.

W toczącej się u nas niemrawo debacie o planowaniu przestrzennym w dalszym ciągu obecne są takie kuriozalne argumenty, jak ten, że jest ono ograniczaniem prawa własności. A prawo to ciągle jeszcze nie kojarzy się u nas z obowiązkami i odpowiedzialnością za przestrzeń wspólną. Montgomery pokazuje tymczasem, że samo planowanie nie jest złe, pod warunkiem, że nie opiera się na powtarzalnych wzorach (w dodatku błędnych). Tak właśnie stało się w Stanach Zjednoczonych, gdzie model miasta rozproszonego był bezmyślnie powielany na tysiącach hektarów otaczających największe miasta. O katastrofalnych wręcz skutkach takiego działania opowiada spora część tej książki. Najbardziej dojmujące jest jednak to, że jedną z jej głównych myśli jest krytyka amerykańskiego *sprawlu* – miasta rozproszonego. A co by o nim mówić, powstało ono w planowy, zorganizowany sposób. Wiele złego można powiedzieć o przedmieściach amerykańskich, ale z pewnością nie to, że rządzi nimi chaos. Tutaj winowajcą jest błędna doktryna. Są one owocem jej konsekwentnej, zorganizowanej realizacji, w proces powstawania której zaangażowane były wszystkie strony – władze, biznes i społeczeństwo.

Gdy jednak przyłożyć krytykę Montgomery'ego do polskich przedmieść i ich realiów, objawi się całe spektrum nowych, nieznanym za oceanem problemów. Importowana z Ameryki wizja, nieudolnie kopiowana tutaj, to raptem wierzchołek góry lodowej. Pod powierzchnią mętnej wody kryje się bowiem architektoniczny chaos gargantuicznych wręcz rozmiarów. Wszystko to sprawia, że amerykańskie przedmieścia przy tych polskich wydają się przestrzeniami niemalże idealnymi do życia, mimo że Montgomery na prawie 500 stronach dowodzi, że jest dokładnie odwrotnie. Skoro zatem te idealne z naszego punktu widzenia przedmieścia czynią tak gigantyczne spustoszenie ekonomiczne, ekologiczne i społeczne, to z jakimi konsekwencjami przyjdzie wkrótce zmierzyć się nam?

Mimo druzgocącej krytyki modernistycznego miasta, święty dla samych modernistów paradygmat o dostępie do słońca, zieleni i powietrza znajduje w tej książce odbicie w wielu miejscach. Jego realizacja okazała się błędna zarówno w epoce modernizmu, jak i później. Ani Montgomery, ani jego rozmówcy nie kwestionują jednak słuszności tego założenia. Zieleń, światło słoneczne i świeże powietrze to coś, co się nam po prostu należy. To one decydują o szczęściu i poczuciu godności mieszkańców miasta. Okazuje się, że kojący nerwy widok za oknem wpływa nie tylko na cenę lokalu, ale też na nasze samopoczucie, a nawet skalę przestępczości w najbliższej okolicy.

4.

Jednoczesna niezbędność i kłopotliwość tej książki polega na tym, że niuansuje ona wiele bezowocnych sporów obecnych w polskim dyskursie o przestrzeni miasta. Niektóre opisywane przez Montgomery'ego rozwiązania to już w wielu ośrodkach wiedza powszechna i wdrażana od przynajmniej dwóch dekad. W Polsce ciągle trwa dyskusja, czy aby na pewno są one skuteczne. Nie uczymy się na błędach innych, nie korzystamy z ich doświadczeń. Gdy przed laty pracowałem w jednym z poznańskich dzienników, miałem pewne męczące

hobby. Jeśli w redakcji niewiele się działo, dzwoniłem do urzędników odpowiedzialnych za rozwój infrastruktury rowerowej w tym mieście. Pytałem, dlaczego tę a tę ścieżkę budują z kostki brukowej, skoro nawet Przenajświętsza Unia Europejska ma w ogólnodostępnych standardach tego typu inwestycji wielkimi wołami napisane, że takie drogi powinno się robić z mas bitumicznych minimalizujących opory tarcia.

– To taki eksperyment, panie redaktorze, chcemy sprawdzić, czy kostka na pewno się tutaj nie sprawdzi – usłyszałem pewnego razu i dałem sobie spokój.

W dyskusji o polskim mieście szczęśliwym dość często stosuje się też zabieg sprowadzania pewnych, sprawdzonych gdzie indziej rozwiązań do prostych recept tylko po to, by je potem ośmieszyć. Koronnym tego przykładem może być idea ograniczania ruchu samochodowego w celu rewitalizacji śródmieść. Jak świat długi i szeroki, pomysł ten sprawdza się, czego dowodem są choćby sukcesy wspomnianego już wcześniej Jana Gehla. Kłopot w tym, że rozwiązania proponowane przez niego, a opisywane też przez Montgomery'ego, są bardzo złożone. To tak naprawdę całe polityki transportowe. Ten fakt ignoruje się jednak w Polsce. Najpierw o sensowności takiego działania odbywa się emocjonalna dyskusja. Potem odcina się po prostu ulice i kwartały od ruchu aut i nie trzeba długo czekać, by odezwały się rozpaczliwe głosy handlowców i restauratorów notujących spadek liczby klientów. Wtedy można z czystym sumieniem powiedzieć: „Próbowaliśmy, ale to nie działa. Wracamy do tego, co było”.

Montgomery takie sytuacje rozkłada na czynniki pierwsze, przytacza badania, sam rusza w teren. Odkrywa przed nami niezbędną złożoność tego typu przedsięwzięć. Jeśli zamknięcie ulicy czy kwartału dla aut przebiega stopniowo i jest wspierane wieloaspektową rewitalizacją przestrzeni uwzględniającą nowe nasadzenia zieleni, wymianę nawierzchni ulic na bardziej przyjazną pieszym czy programy społeczne – nie ma prawa się nie udać. W Polsce często się o tym zapomina.

5.

„Paradoks szczęścia – przepaść pomiędzy tym, co wybieramy, a tym, co jest dla nas dobre – dotyczy również krajobrazów” – pisze Montgomery w pewnym momencie, jakby zaczynał rozumieć, że temat, którego się podjął, to jeden z tych zajęczków, które trzeba gonić, ale których się nigdy nie złapie.

Nie ustaje jednak w wysiłkach. W swoim śledztwie wchodzi we wszystkie ślepe uliczki, jakie ludzkość napotkała na swojej drodze ku miastu szczęśliwemu. Przygląda się im dokładnie, by wytyczyć nowy szlak. Wielokrotnie podważa swoje własne ustalenia i drąży w głąb. Śmiało manewruje też między nurtami rządzących światową urbanistyką doktryn. Krytykuje radykalnych modernistów pokroju Oscara Niemeyera, by kilka zdań później zauważyć:

„Mesjanistyczna pewność siebie przedstawicieli dojrzałego modernizmu z ubiegłego stulecia sprawia, że łatwo jest ich teraz krytykować. Jednakże wspomniana tendencja do upraszczania systemów z natury swej złożonych przenika także decyzje osób, które rozplanowują dzisiejsze miasto z katastrofalnymi czasem rezultatami”.

Ciągłe kwestionowanie własnych i cudzych spostrzeżeń i zadowanie na ich podstawie kolejnych pytań jest podstawą metody Montgomery’ego. Miasto rozproszone jest ucieczką przed tak świetnie opisanymi w literaturze XIX wieku niedogodnościami miasta przemysłowego? Czy jednak udało nam się uniknąć dzięki rozproszeniu wszystkich zagrożeń? A może stworzyliśmy nowe, równie poważne?

Wszystko to czyni z autora książki znakomitego reportera miejskiej przestrzeni, który z maestrią operuje nie tylko wynikami naukowych badań i własnymi obserwacjami, ale też słowem pisany. Sam pochodzi z Vancouver, miasta, które jako pierwsze w Ameryce Północnej dostrzegło zagrożenia związane z ekspansją miasta rozproszonego i podporządkowaniem go samochodom. Od lat siedemdziesiątych Vancouver prowadziło konsekwentną politykę zwiększania gęstości zaludnienia w centralnych dzielnicach. Jego władze

przeciwstawiały się też wszelkim apelom czy namowom o zwiększenie przepustowości dróg. To dzięki tym zabiegom kanadyjskie miasto regularnie okupuje czołówki rankingów najbardziej przyjaznych swoim mieszkańcom metropolii na świecie. Trudno sobie wyobrazić lepsze miejsce do rozpoczęcia poszukiwań miasta szczęśliwego.

6.

Są takie zdania w tej książce, które – balansując na granicy sentencji – wywołują w polskim czytelniku po prostu rumieniec wstydu. Pisze w pewnym momencie Montgomery:

„Miasto to środek do celu, jakim jest pewien określony styl życia. Jako takie może być odzwierciedleniem tego, co w nas najlepsze, może być wszystkim, czym tylko zapagniemy”.

Co zatem mówią o nas nasze chaotyczne miasta? Co mówią setki osiedli grodzonych jak Polska długa i szeroka? Jak o nas świadczy fakt, że podstawą niemal wszelkiej działalności architektonicznej w tym kraju jest ordynarny, zawłaszczający przestrzeń wrzask? Wreszcie – czego dowiadujemy się z zamachu na przyrodę podobnego do tego, jaki wydarzył się w Rybniku? Możemy się tu przejrzeć jak w lustrze, jednak obraz, który zobaczymy, nie będzie przyjemny.

Najważniejsze jest chyba w tej książce to, że żadne starania zmierzające w stronę odnalezienia miasta idealnego czy szczęśliwego nie mają szans powodzenia, jeśli nie podejmiemy ich wspólnie. „Miasto to coś, czego nie jesteśmy w stanie stworzyć w pojedynkę” – zauważa Charles Montgomery. Dopóki tego nie zrozumiemy, o zbliżeniu się do naszego zajęczka nie mamy nawet co marzyć.