

Krzysztof KAFKA

## ESTETYCZNE PROBLEMY KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI WZDŁUŻ TRAS KOMUNIKACYJNYCH

**Streszczenie.** Po ponad czteroletnim okresie funkcjonowania nowej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym można stwierdzić, że nie spełnia ona oczekiwań, jakie na początku w niej pokładano, zwłaszcza w zakresie kształtowania krajobrazu. Autor artykułu zwraca uwagę na możliwości skorzystania z doświadczeń zachodnich w zakresie zapisu tego typu ustaleń.

## URBAN DESIGN PROBLEMS IN SHAPING THE SPACE ALONG TRANSPORT ROUTES

**Summary.** After the more than three year period of functioning of the new spatial development law, it can be said that it has not fulfilled the expectations that had been made of it, especially in the scope of landscape shaping. The author of the article takes note of the possibilities of using western insights in writing such kind of arrangements.

Potrzeby świadomego kształtowania krajobrazu są dość oczywiste. Wynikają one bezpośrednio z potrzeby człowieka życia w przestrzeni uporządkowanej, poznanej, a także estetycznej. Człowiek, stworzony na obraz i podobieństwo Boga, jest z natury swojej zobowiązany do przekształcania swojego otoczenia (środowiska) i czynienia go sobie poddanym i użytecznym. Szeroko rozumiana „misja tworzenia” człowieka tłumaczy jego wszechstronną działalność w budowaniu nowych urządzeń, maszyn czy innych nowych nieznanymi wcześniej „produktów”. Najbardziej spektakularnym jednak dziełem jest krajobraz.

Powstawał on nie w efekcie jednorazowego wysiłku, lecz jest wynikiem ciągłego i nieustającego procesu jego przekształcania, gdzie człowiek jest tylko jednym z podmiotów tego tworzenia, drugim (ale najczęściej ważniejszym) jest sama przyroda wraz z jej mniej lub bardziej spektakularnymi zjawiskami i procesami. Jeśli cel tworzenia samej natury jest czasem trudno dostrzegalny, to jednak bezcelowość jej działania jest trudna do udowodnienia. W jej wyniku powstają rzeczy nazywane „pięknymi”. W przypadku działalności ludzkiej jest z reguły odwrotnie; jeśli jego intencje są jasne, to ich efekt najczęściej pozbawiony jest cech estetycznych. Potwierdzeniem tej tezy nie jest porównanie sytuacji, w której „natura” tworzy nowe koryto rzeki (często wskutek kataklizmów, powodzi, osunięć ziemi), z sytuacją, gdzie człowiek tworzy nowy ciąg komunikacyjny, np. autostradę. Pomimo że „intencje” przyrody

są czasem niedostrzegalne, to w ich efekcie (po dłuższym okresie czasu) powstaje fragment krajobrazu naturalnego, harmonijnego, zasiedlonego przez odpowiednie formy natury ożywionej. W efekcie działań ludzkich powstaje najczęściej krajobraz martwy i pozbawiony cech naturalnego piękna.

Człowiek współczesny potrafi już, do pewnego stopnia, poznać i zrozumieć naturę, potrafi też ją naśladować. Potrafi już przywracać potężne obszary ziemi wyniszczonej i zdegradowanej biologicznie naturze. Potrafi coraz lepiej sadzić drzewa, w ten sposób aby mogły stać się lasami. Pomimo tych wielu osiągnięć dalej krajobraz wokół nas powstaje w sposób przypadkowy. To znaczy, że cele jego przekształcania są znane i dobrze określone przez warunki społeczne i gospodarcze (a więc nieprzypadkowe), natomiast ich efekty dają w rezultacie wyniki trudne do przewidzenia.

Planowanie krajobrazu bardzo często uważane jest (także przez wielu urbanistów) za dziedzinę nieużytkową, niepraktyczną, której głównym celem jest opisywanie przestrzeni postrzeganej oraz nazywanie tego co piękne i odróżnianie tego od tego co brzydkie. Jeżeli architekt projektuje dom, to tworzy na konkretne zlecenie i w celu wypełnienia określonych potrzeb podobnie jest z wszystkimi sztukami użytkowymi. Nicco inaczej jest w przypadku projektowania krajobrazu, który częściej określany jest jako sztuka tworzenia piękna, a więc sztuka niecodzienna i tworzona okazjonalnie. Na skutek takiego myślenia projektowanie krajobrazu zostało oderwane od planowania przestrzennego. Powinno być natomiast jego integralną częścią. Od pewnego czasu aspekty tworzenia krajobrazu oraz kreowania jego estetyki zostały w planowaniu miejscowym zmarginalizowane.

Planowanie miejscowe, a przez to także zasady zagospodarowania przestrzennego określone są na drodze ustaw i rozporządzeń, w których narzucono zakres, cel i przedmiot planu miejscowego. Powstały na skutek różnych działań administracyjno – prawnych plan ma wiele niedoskonałości i braków. Efekty w ten sposób powstałych ustaleń planistycznych widoczne są w podejmowanych ostatnio na szczeblu gminnym decyzjach inwestycyjnych. W konsekwencji efekty te widoczne są bezpośrednio w przestrzeni, która w efekcie stwarza wrażenie zaplanowanej w sposób chaotyczny, lub w ogóle niezaplanowanej.

Przyczyn takiego stanu rzeczy należy, moim zdaniem, szukać w dwóch sprawach: w brakach regulacji prawnych (a szczególnie Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym) oraz w niedoskonałości samorządności lokalnej.

W znakomitej większości planów miejscowych, do których sporządzania przystępują zarządy gmin i miast, przedmiotem ustaleń jest jedynie określenie nowej funkcji, na obszarze z góry ustalonym. Funkcja oraz obszar opracowania planu zapadają z reguły zanim sprawy podejmie się urbanista. Decydujący głos ma tutaj najczęściej inwestor, który sam określa funkcję, obszar oraz bardzo często standardy kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu. Najczęściej chodzi po prostu o wpisanie odpowiedniej funkcji lub, mówiąc prościej, wprowadzenie innego koloru. Tak określone zasady sporządzania planów miejscowych ograniczają się do ściśle wyznaczonego terenu, wypreparowanego z otoczenia, którego związku z obszarami sąsiadującymi w skali miasta lub gminy są w zasadzie pomijane.

Zapisy określające standardy kształtowania przestrzennego, definiujące sposób kształtowania brył kubatur obiektów architektonicznych, lub zasad kształtowania zieleni, pojawiają się w planach miejscowych bardzo rzadko, są przez zamawiającego przyjmowane raczej niechętnie. Zapisy planu miejscowego nie tworzą bezpośrednio warunków do zorganizowania jakościowego przestrzeni. Nowa ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym stworzona została po to, aby umożliwić powstanie sprawnego prawa lokalnego i jako taka jest narzędziem tworzenia prawa, a nie planowania urbanistycznego.

Drugim, ważnym dokumentem planistycznym jest studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które nie ma już statusu prawa lokalnego. Dokument ten też nie jest dobrym narzędziem porządkowania przestrzeni, gdyż szeroki zakres, którego objęcie jest w studium obowiązkowe, uniemożliwia w zasadzie podejmowanie decyzji planistycznych.

Drugą, ważną wadą, o której wspominałem wyżej, jest ciągle słaba samorządność lokalna. Trudno mi opisywać jej funkcjonowanie, bowiem, żeby zrobić to kompetentnie, trzeba znać tę instytucję od środka. Z moich obserwacji z punktu widzenia projektanta łatwo dostrzec fakt, iż zarządy miast i gmin nie mają w większości określonej i sprecyzowanej wizji tworzenia przestrzeni miasta. Decyzje są najczęściej podejmowane na bieżąco, często bez konsultacji ze środowiskiem urbanistycznym. Taka sytuacja w gminach ułatwia inwestorom egzekwowanie swoich żądań, zwłaszcza jeśli poparte są one odpowiednim argumentem finansowym. Sytuacja ta dotyczy w równym stopniu dużych miast, np. Gliwic, jak i małych gmin.

Nie jest to na pewno skutkiem jakiejś złej woli ze strony decydentów lokalnych. Źródeł takiego stanu rzeczy należy, moim zdaniem, upatrywać w kilku sprawach:

- Niezdawania sobie sprawy z wagi podejmowanych decyzji oraz o ich bezpośrednich efektach przestrzennych.
- Nieznajomości podstawowych zasad kształtowania ładu przestrzennego.
- Nieumiejętności odczytywania preferencji społecznych.
- Nieumiejętności kształtowania gustów społecznych.

W efekcie wyżej wymienionych niedostatków władze lokalne nie mają wizji kształtowania przestrzeni miasta.

Problemy te dotyczą w mniejszym stopniu problemów funkcjonalnych miasta, natomiast w większym stopniu jego przestrzeni; jego walorów formalnych i estetycznych zarówno w makroskali całego miasta, jak i mikroskali pojedynczego wnętrza krajobrazowego.

Od kilku lat w gminach prowadzi się różnego rodzaju obowiązkowe i nieobowiązkowe opracowania planistyczne, studia oraz plany strategiczne. W prawie każdym takim opracowaniu pojawiają się na pewno 2 elementy:

- poprawa standardu życia mieszkańców (funkcja wewnętrzna) oraz
- poprawa wizerunku gminy (funkcja zewnętrzna).

Wiadomo, czym jest pierwszy wyżej wymieniony element, rozumiany najczęściej jako: poprawa standardu mieszkania, dostępności do podstawowych usług, w tym do rekreacji i wypoczynku, a także do rynku pracy.

Poprawa wizerunku gminy określana jako funkcja zewnętrzna nie jest do końca rozpoznana. W większości gmin mylony jest on z reklamą gminy i jej potencjału ekonomicznego. Reklama ta najczęściej ogranicza się do drukowania folderów informacyjnych o liczbie mieszkańców, największych zabytkach, wydobywaniu węgla kamiennego itp. itd. (zazwyczaj w języku polskim i angielskim).

W ogóle nie zwraca się uwagi na możliwości kształtowania takiego wizerunku poprzez zagospodarowanie przestrzeni, zwłaszcza tej znajdującej się w najbliższym sąsiedztwie tras komunikacyjnych – dojazdowych do miast. Wszyscy przecież zdają sobie sprawę, że aby znaleźć się w centrum miasta lub jego śródmieściu, trzeba tam dojechać i często bywa tak, że na podstawie tego, co widać z okien samochodu (lub rzadziej pociągu), czerpiemy swoją wiedzę na temat miasta, jego charakteru i jakości życia jego mieszkańców.

Waga problemu przemyślanego planowania krajobrazu towarzyszącego trasom komunikacyjnym jest obecnie w Polsce niedoceniana. W ciągu ostatnich lat nie powstało żadne wyspecjalizowane biuro projektowe zajmujące się wyłącznie projektowaniem krajobrazu. Podczas gdy w krajach europejskich (zwłaszcza we Francji, w Anglii i Niemczech) jest wiele.

Obecnie metody projektowania przestrzeni towarzyszącej trasom komunikacyjnym są w Polsce praktycznie nieznanne. Nie znamy takich narzędzi planistycznych, które pozwoliłyby określić kierunki, zasady i standardy przekształcania krajobrazu. Plany miejscowe i studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, pomimo wielu nadziei z nimi związanych na początku ich funkcjonowania, nie spełniły pokładanych oczekiwań. Należałoby obecnie pomyśleć o nowych opracowaniach planistycznych, które mogłyby rozwiązywać problemy projektowania krajobrazu. Mogłyby być one tworzone w oparciu o przygotowane wcześniej studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz o plany strategiczne.

W poszukiwaniu nowych metod projektowania krajobrazu można by sięgnąć do doświadczeń krajów Europy Zachodniej, zwłaszcza tych z bogatymi tradycjami planistycznymi. Planowanie krajobrazu, a w szczególności krajobrazu najbliższego otoczenia tras komunikacyjnych powinno mieć charakter opracowania studialnego prowadzonego w skali szerszej niż pojedyncza gmina, czy miasto.

W Anglii, gdzie narodziła się współczesna myśl urbanistyczna i planistyczna, wykonuje się dużo wielostopniowych opracowań planistycznych. Z uwagi na słabe zalesienie kraju szczególną uwagę zwraca się na tworzenie dużych powierzchniowo otwartych, publicznych terenów zielonych. Dla terenów takich tworzy się plany urbanistyczne dotyczące bezpośrednio zagospodarowania terenu oraz różnego typu opracowania strategiczne dotyczące kierunków ich zagospodarowania w przyszłości. Jednym z elementów takich strategii jest zdefiniowanie kierunków kształtowania krajobrazu, w którym to szczególną uwagę zwraca się na tę jego część, która towarzyszy ciągom komunikacyjnym. Takie specjalistyczne opracowanie powstało dla nowo tworzonej trasy - obwodnicy A616 Stckbridge By-Pass.

Twórcy tego opracowania przyjęli za podstawę wyznaczone wcześniej strefy, dla których wytyczono politykę rozwoju. Strefy te podzielono później na mniejsze obszary, dla których określano w znacznie dokładniejszej skali kierunki przekształceń. Projekty te dotyczyły budowy Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP), zagospodarowania terenu w obrębie małego ronda, czy strefy wzdłuż doliny, w której równolegle przeprowadzono nadziemne linie wysokiego napięcia. Projekty te tworzone są w formie luźnych szkiców barwnych i są jedynie przykładem możliwego, a nie obowiązującego zagospodarowania terenu. Formalnie zapisy takie są więc zbliżone do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

## LITERATURA

1. The Practice of Local Government Planning. ICMA (International City Management Association). Waszyngton 1988.
2. Ian L. McHarg: Design with Nature. The American Museum of Natural History. New York 1969.
3. Appleyard D., Lynch K., Muer L.R.: The view from the road. Cambridge MIT 1966.
4. Sardarow A. S.: Architektura samochodowych dróg, Izdatelstwo Transport, Moskwa 1986.
5. Bogdanowski J.: Kompozycja i planowanie w architekturze krajobrazu, Kraków 1981.

**Abstract**

In spite of the common awareness of the need of well thought-out landscape shaping, the effects of such thinking in principle are not visible in practice. After the only three year period of functioning of the new spatial development bill it can be said that it has not fulfilled the expectations that had been made of it. New principles for spatial planning does not take the aspect of landscape design into consideration to a sufficient extent, concentrating on determining the functional divisions. The arrangements of local plans are usually realised under particular orders and are only a means to achieve certain investment goals, set up in advance, and not a tool for leading the spatial policy. Such activities often lead to destruction of the landscape. The areas most vulnerable to it are those which are the most attractive as regards the investments, e.g. the areas along the important transport routes. The author takes note of a need to develop a new urban "language" for writing down the arrangements of landscape organisation. The attention in the article is paid to the possibilities of using western insights in this field, especially the English, which – due to their high flexibility and being not literal in their approach to legislation – may serve as a basis for further planning studies.