

CZYM SIĘ MIASTO ZWARTE RÓŻNI SIĘ OD MIASTA ROZPROSZONEGO?

Miasto zwarte jest głównym hasłem nowej doktryny urbanistycznej, popularnej w ostatnim czasie w Europie. Tę nazwę rozumiem jako model miasta, który zakłada zatrzymanie rozpraszania zabudowy, położenie nacisku na rewitalizację i nowe zagospodarowanie obszarów zdegradowanych oraz rozwój transportu publicznego, pieszego i rowerowego, kosztem ograniczenia ruchu samochodowego. Model ten uznany został w Europejskiej Perspektywie Rozwoju Przestrzennego (European Spatial Development Perspective) za zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju.

1. Historia i typy zabudowy w mieście zwartym

Praktycznie wszystkie miasta do XIX wieku miały charakter miasta zwartego. Miasta europejskie rosły na ogół w sposób koncentryczny – wokół historycznego „serca” narastały stopniowo, coraz to nowsze obręcze zabudowy. Szczególnie miasta wywodzące się z kultur śródziemnomorskich dążyły do skupienia maksymalnej liczby mieszkańców na jak najmniejszym terenie. Jednak ta „zwartość” nie wynikała z zasad zrównoważonego rozwoju, poprawy jakości życia i dbałości o ekologię, tylko obronności i hierarchii społecznej.

Miasto zwarte – terenooszczędne, cechuje się charakterystycznymi typami zabudowy. Budynek z wewnętrznym podwórkiem to najbardziej popularny rodzaj zabudowy w większości miast historycznych w Europie. W uproszczeniu można powiedzieć, że w skali urbanistycznej sprowadza się do działki budowlanej w całości pokrytej zabudową, z wyłączeniem środkowej części działki przeznaczonej na prywatną, wspólną przestrzeń mieszkańców. Ten typ zabudowy wynika z idei miasta jako pełni (w odróżnieniu od wsi rozumianej jako pusta przestrzeń z dodanymi elementami zabudowy, miasto miało stanowić zwartą masę z wydrążonymi korytarzami wewnątrz). Taką strukturę można łatwo przedstawić w postaci tak zwanego *schwarzplanu*. Zgodnie z tą ideą miasto otrzymało prostą strukturę przestrzenną – doprowadzoną do skrajności w XIX wieku.

Do rewolucji przemysłowej miasta zwarte miały bardzo dużą gęstość zaludnienia a stosunkowo małą powierzchnię. Jedyną zaletą takiego rozwiązania, uważam łatwą możliwość komunikacji (wszędzie można było dostać się na pieszo) i zaciśnięcie się więzi społecznych szczególnie sąsiedzkich.

Inną cechą wyróżniającą miasta z otoczenia podczas ery przedindustrialnej, był status społeczny mieszkańców, który określał ich jako wyodrębnioną społeczność lokalną. W związku z tym przestrzenie ulic i placów utrzymywały charakter bardziej grupowy niż publiczny. Odrębność społeczna miast osłabiła się dopiero wtedy, kiedy relacje gospodarcze wymagały większego przepływu ludzi, towarów i informacji.

Intensywny rozwój miast w XIX wieku na skutek koncentracji przemysłu w miastach spowodował niezdrowe wymieszanie funkcji: przemysłowych, usługowych i mieszkalnych, oraz stanowczo za wysokie zagęszczenie zabudowy mieszkaniowej, szczególnie szeregowej na wąskich i małych działkach. Przykładem tego jest XIX wieczna Anglia, gdzie w licznych przyfabrycznych dzielnicach na jeden hektar terenu przepadało aż 100mieszkań, w niskiej monotonnej zabudowie mieszkaniowej bez zieleni i większych usług.

Dominującym typem zabudowy, jeżeli chodzi o miasta w kontynentalnej części Europy była wznoszona przy ulicy na małej działce kamienica czynszowa. Można powiedzieć, że zajmowane piętro w takiej kamienicy świadczyło o przynależności do poszczególnych grup społecznych. Najtańsze mieszkania znajdował się na poddaszach suterrenach i w oficynach. Były to mieszkania o złych warunkach higienicznych. W mniej rozwiniętych państwach biedni ludzie sami budowali sobie domy, odbiegające od jakichkolwiek

standardów, albo masowo zamieszkiwali w piwnicach budynków. Dopiero po wybuchu epidemii w 1831 roku w Londynie drastycznie zmieniono przepisy dotyczące regulacji warunków mieszkaniowych, zabraniając m.in. przeznaczania piwnic na cele mieszkaniowe.

Podsumowując, głównymi cechami miasta zwartego do końca XIX wieku były: intensywna zabudowa, ulice wyznaczone przez pierzejową zabudowę, mała ilość zieleni, pomieszczenie funkcji mieszkaniowych z przemysłem i usługami, opieranie siatek miast na ortogonalnym układzie ulic i hierarchiczność zabudowy.

2. Miasto zwarte a rozproszone

Dostrzegając negatywne aspekty miast zwartych – szybki wzrost skupień ludności miejskiej, negatywne strony społeczne tego zjawiska - w XIX wieku pojawiło się wiele pomysłów na nowe rozwiązania, stopniowo coraz bardziej odchodzące od zwartej zabudowy, które miały uzdrowić przeludnione, zadymione, borykające się ze złą komunikacją miasta.

Problemom komunikacyjnym chciano zapobiec przez planowe rozmieszczenie obiektów, połączonych ze sobą głównymi trasami ruchu. W myśl tej zasady opracowywano różne modele miast, których głównym założeniem było rozluźnienie zabudowy i rozczłonkowanie jej przy pomocy terenów zieleni, decentralizacja miejsc pracy i ośrodków życia społecznego połączonych z zabudową mieszkaniową. Te wymienione przeze mnie zagadnienia w ogólny sposób pokazują różnice między miastem zwartym a rozproszonym. Ze względu na to, że istniało wiele pomysłów na miasta rozproszone, postaram się na poszczególnych wybranych przeze mnie przykładach omówić te różnice bardziej szczegółowo.

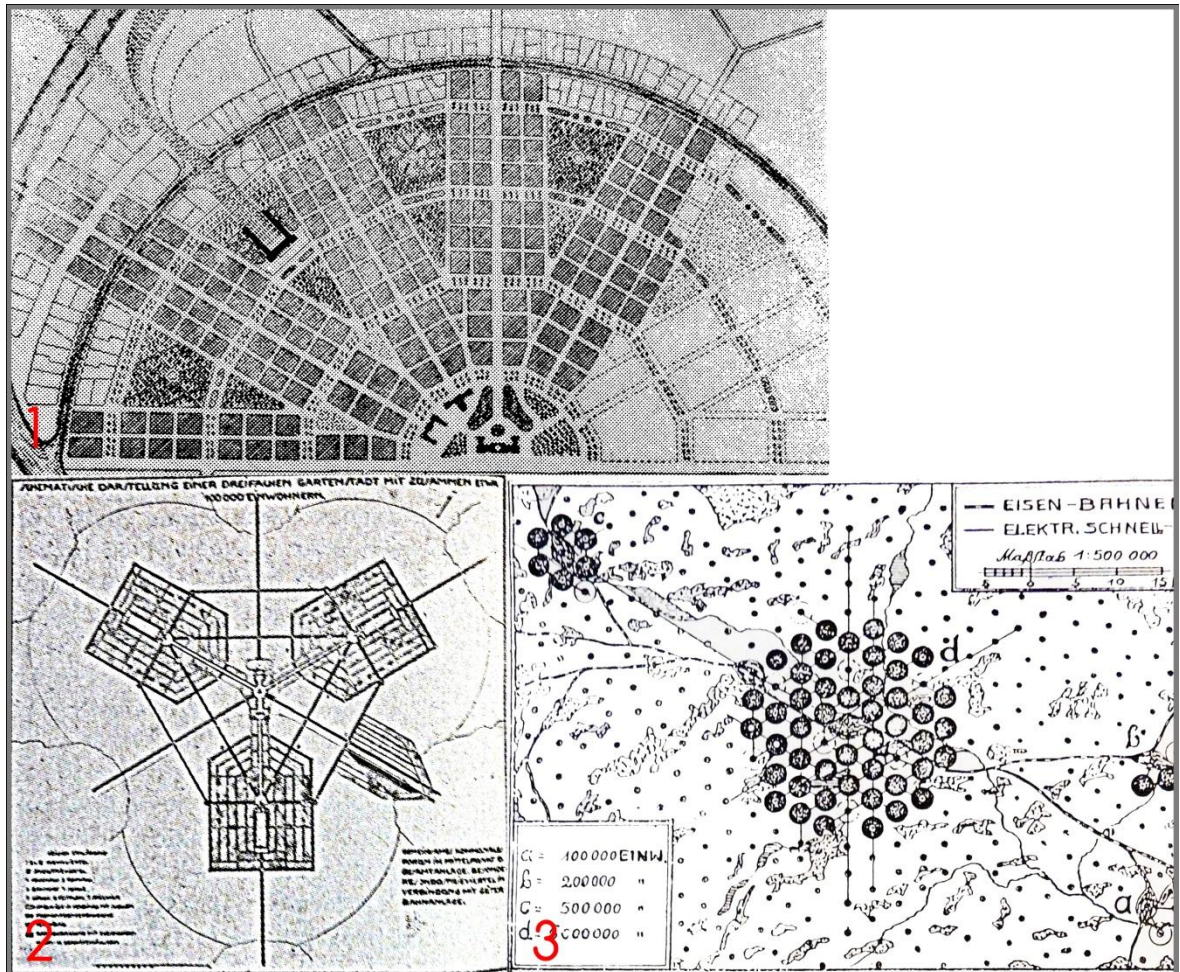
Jedną z nowych koncepcji przedstawił Theodor Fritsch. Zakładała ona skupienie peryferyjnej zabudowy przy promienistych arteriach, między którymi, w głąb aglomeracji, wnikałyby lasy, tereny rolnicze, ogrody czy tereny sportowe. Tereny przemysłowe umieszczone wzdłuż obwodowego kanału tworzą obręcz otaczającą miasto i przecinają kliny zieleni. Miasto podzielone zostało na koncentrycznie przebiegające pasy o różnych funkcjach i odmiennym charakterze społecznym. Wspólną cechą tej koncepcji i miasta zwartego jest segregacja ludności według różnych grup społecznych, reszta założeń diametralnie różni oba miasta.

Ważnym pomysłem była koncepcja miasta - ogrodu Howarda. To jeden z pierwszych pomysłów, gdzie miasto uległo rozluźnieniu zabudowy poprzez centryczne rozłożenie funkcji (wewnątrz jednostki park ze zbiornikami, dalej na zewnątrz budynki użyteczności publicznej, dalej strefa mieszkalna, a na zewnątrz strefa przemysłowa i rolna). Howard postuluje gromadzenie miast ogrodów wokół miasta centralnego, tak aby dzieliły je puste przestrzenie, obsługane szybką komunikacją. W ten sposób zakłada aglomerację silnie rozluźnioną, o układzie dośrodkowym. To miasto rozproszone różni się od miasta zwartego zdecydowanym podziałem funkcji, złączeniem zabudowy z zielenią oraz zdecydowanie większymi odległościami jakie musi pokonać mieszkaniec miasta podczas życia w nim. Kontynuatorem idei Howarda był Wolf, który poszedł dalej i zaprojektował w ramach zespołu miast – ogrodów strefy przemysłowej, wydzielonej i izolowanej od zabudowy mieszkaniowej wyposażonego w niezbędne urządzenia techniczne.

Erich Gloeden zaproponował inne rozwiązanie - aglomerację składającą się z „komórek” (jednostek o określonej funkcji dominującej np. administracyjnej, handlowej czy przemysłowej) o podobnej wielkości, które oddzielone zostały od siebie terenami zieleni o szerokości co najmniej 0,5km. W każdej „komórce” o planie koncentrycznym mieszkało by 100tys. osób i każda z nich mieszkałaby w odległości 10-15minut od pracy. Niedalekie odległości są cechą wspólną dla miasta rozproszonego i tego pomysłu, główną różnicą jest natomiast zdecydowany podział funkcjonalny. „Komórki” połączone w zespoły

stanowiły jeden z pierwszych przykładów wielośrodkowych rozwiązań. Sieć arterii komunikacyjnych i funkcjonalny podział terenów stanowiły zaprzeczenie tendencji dośrodkowej charakterystycznej dla wielkich miast zwartych.

Innym pomysłem na miasto rozproszone był „plan Voisin”, czyli wizja Le Corbusiera dotycząca przebudowy historycznego centrum Paryża. Kompozycja jest wyraźnym zaprzeczeniem tradycyjnej struktury miasta, a pomysł ustawienia wieżowców stanowił negatyw miasta zwartego z zabudową atrialną, o której pisałam wcześniej. Miasto to różni się od miasta zwartego zdecydowanie wyższą zabudową, w zupełnie inny sposób rozwiązuje problem skupienia dużej liczby mieszkańców na niewielkiej powierzchni, bo przy zachowaniu wytycznych odnośnie doświetlenia mieszkań oraz dodaje zieleni jako integralny składnik miasta.



1. Theodor Fritsch – miasto przyszłości, 1895r. 2. Paul Wolf, schemat trójczłonowego miasta ogrodu, 1919r. 3. Erich Gloeden „Schemat planowego osadnictwa”, 1923r.

Innym teoretycznym rozwiązaniem, zaproponowanym przez modernistów CIAM było miasto liniowe. Modernistyczna kampania CIAM miała na celu likwidację ulicy typu XIX-wiecznego. Wizja miasta liniowego stanowi ciekawe rozwiązanie funkcjonalne, głównym założeniem wiążącym wszystkie miasta wstęgowe jest system komunikacji, stanowiący zawsze kręgosłup założeń, wzdłuż którego układają się zespoły zabudowy, biura, przemysł, handel, usługi. Miasta liniowe Sarii w postaci wąskich pasm zabudowy, pokrywających przestrzeń siecią trójkątów, stanowiły przykład konsekwentnego przeciwstawienia się koncentracji zabudowy. Niejako główna wada, czyli liniowość jest jednocześnie główną zaletą tego założenia, gdyż dość wąskie pasma zabudowy

niemiłosiernie rozciągają miasto, z drugiej jednak strony pozwala to mieszkańcom na dostęp do zieleni, ciszy i świeżego powietrza.

Frank Lloyd Wright postulował rozproszenie osadnictwa wiejskiego i głosił walkę z wielkim miastem. Dążył do ochrony mieszkańców przed monstrualną maszyną i zamierzał zaprojektować ludziom alternatywę dla życia w stadzie, ważna była dla niego ochrona indywidualności jednostki. Zaprojektował miasto będące połączeniem tego co dobre na wsi z tym co dobre w mieście. Miało ono nie przytłaczać swoją wielkością, wpisywać się w krajobraz i dopasować się do ukształtowania terenu. Pomysł Wrighta tak samo jak koncepcja Gloedena miał zapobiegać powstawaniu nadmiernych skupień miejskich. Gloeden odniósł się do mniejszej skali – proponował decentralizację zabudowy w obrębie samych aglomeracji, a Wright w stosunku do całego kraju.

Po opublikowaniu „Karty Ateńskiej” powstała nowa wizja miasta tzw. „miasto funkcjonalne”. Generalnym pomysłem była dezurbanizacja miast i urbanizację wsi, jednak postulaty zawarte w „Karcie” były różnie interpretowane przez specjalistów.

Miasta modernistyczne zakładały ulokowanie zabudowy w krajobrazie otwartym, i jak już pisałam uwolnienie się od ciasnych ulic i kwartałów. Wiązało się to tym samym ze zmianą relacji pomiędzy przestrzeniami prywatnymi, publicznymi a służącymi tylko do celów komunikacyjnych. Zanikły praktycznie naturalne związki sąsiedzkie, tak cenione w mieście zwartym. Ze zmianą tych relacji wiąże się oczywiście bezpośrednio typologia zabudowy mieszkalnej. Nowy typ zabudowy otwierał się na otaczającą przyrodę, zamiast do wspólnego dziedzińca jak to było w mieście zwartym. Wszystkie funkcje konfliktowe zostały wyizolowane z pomocą przestrzeni. Miasta te cechował też podział na monofunkcyjne jednostki funkcjonalne i skonstrastowanie nowych elementów struktury miejskiej z zastaną zabudową i krajobrazem.

Moderniści lokalizowali nowe osiedla na obrzeżach tradycyjnych miast zwartych, przyjmując ich śródmieścia za centra nowych części miasta. Niestety, okazało się, że nowe osiedla są za daleko od centrum i potrzebują swojego własnego „serca” miasta żeby prawidłowo funkcjonować. Innym minusem w mieście modernistycznym jest komunikacja. Na „przemianie” najbardziej ucierpieli piesi ze względu na zdecydowanie większe odległości. Moderniści położyli największy nacisk na transport kołowy, który już niedługo stał się ich przekleństwem, ze względu na potrzebę zdecydowanie szerszych ulic, wielu miejsc parkingowych i zanieczyszczenie powietrza. Wywołali wzmożone wewnętrzne przemieszczenia ludności w związku z dojazdami do pracy.

Wymienione przeze mnie projekty, to tylko część pomysłów na nowe, rozproszone miasto. Spełniły one pozytywną funkcję przeciwstawienia się miastom zwartym, bezładnie stłoczonym. Pokazały wizję miast zajmujących rozległe tereny, o zabudowie rozczłonkowanej szerokimi pasmami zieleni, wychodzących poza ciasne granice administracyjne i ortogonalną siatkę i z nowymi zasadami kształtowania osiedli mieszkaniowych. Z drugiej strony nowe koncepcje wywołały falę krytyki ze względu na niekorzystne konsekwencje zbytniego rozproszenia zabudowy miejskiej na przykład osłabienie więzi społecznych.

3. Powrót do miasta zwartego

Po pewnym kryzysie modernizmu w latach 60' XX wieku zaczęto nawoływać do powrotu do miasta zwartego. Obecne trendy w urbanistyce wyznaczają kształtowanie miast zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Eksperci z wielu dziedzin są zgodni co do tego, że trochę zmodyfikowana idea miasta zwartego jest optymalnym rozwiązaniem problemu rozwoju zrównoważonego miast.

Cechami miasta zwartego są: oszczędność terenu (ze względu na dużą intensywność zabudowy), ekonomiczna komunikacja (zmniejszenie uzależnienia mieszkańców od samochodów), tańsza infrastruktura techniczna, uporządkowane i zadbane przestrzenie

publiczne (których jest zdecydowanie mniej niż w mieście rozproszonym, co pozwala na poprawę ich jakości), łatwa dostępność usług dla szerszej rzeszy mieszkańców (ze względu na małe odległości), integracja i różnorodność funkcji w obrębie jednego obszaru, połączenie funkcji mieszkaniowej z usługową np. w parterach budynków (co pozwala mieszkańcom na zaspokojenie ich potrzeb w ramach miejsca zamieszkania i tym samym „odkorkowanie” ulic), mniejsza liczba podziałów społecznych, intensyfikacja procesów rewitalizacji, rozwijanie zieleni miejskiej, utrzymanie odpowiedniej gęstości zabudowy w centrum miasta i przeciwdziałanie chaotycznego rozrostu miast na przedmieścia. Wszystkie te cechy są zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jednak łatwo jest zauważyć, że nowa koncepcja miasta zwartego różni się od swojej historycznej poprzedniczki. Przede wszystkim zakłada powstanie miasta ekologicznego, ze zwartą zabudową, pośród zieleni. Unijne restrykcje dotyczące emisji zanieczyszczeń nie pozwalają na to, aby powietrze w miastach było tak zanieczyszczone jak podczas rewolucji przemysłowej. Wcześniej rzadko stosowana infrastruktura techniczna, a teraz niezbędna i bardzo droga jej budowa i eksploatacja nie pozwala na „szaleństwa przestrzenne” ze względów czysto ekonomicznych. Brak miejsc parkingowych, wąskie ulice i zanieczyszczenia przy stale rosnącej liczbie samochodów, zmusza władze do zachęcania mieszkańców do używania transportu publicznego. Według mnie, powrót do miasta zwartego, z trochę zmodyfikowanymi założeniami zdobytymi przez doświadczenie na przestrzeni lat, nie jest może idealnym rozwiązaniem, ale pozwala zaoszczędzić pieniądze publiczne i wydaje się być rozwiązaniem przyjaznym środowisku naturalnemu.

BIBLIOGRAFIA:

1. Waław Ostrowski.: „Urbanistyka współczesna”, Arkady, Warszawa 1975r.
2. Jan Maciej Chmielewski.: „Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast”, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2001
3. Bohgan Jałowiecki, Marek S. Szczepański.: „Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej”, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006
4. Lidia Mierzejewska,: „Zrównoważony rozwój miasta: aspekty planistyczne”
http://www.rr.amu.edu.pl/files/RR_05_05.pdf
5. Justyna Sylwestrzak.: „Miasto przyszłości miastem zwartym”
http://www.fundacjamiasto.org/uploads/1041_1.pdf