



MIŁOSŁAWA ZAGŁOBA

# Kreująca rola gmin

Już dziś widać wyraźnie, że samorządy, a szczególnie gminy, odegrały w rozwoju przestrzennym Polski najistotniejszą rolę. Mają one bowiem najszersze kompetencje w sferze gospodarowania przestrzenią.

To na tym szczeblu samorządu znajdują się jednocześnie wszystkie niezbędne inicjowania i prowadzenia procesów inwestycyjnych instrumenty prawne, ekonomiczne, administracyjne. Dobrze przemyślana lokalna polityka rozwoju przestrzennego uwzględni specyficzne wartości kulturowe i przyrodnicze da-

tego obszaru, ponieważ prawdziwa przewaga tych jednostek samorządowych polega równocześnie na bliskości, z jednej strony, potencjalnych inwestorów, a z drugiej – lokalnej społeczności, bez których zaplanowanie harmonijnego rozwoju przestrzeni jest po prostu niemożliwe.

Wiele polskich gmin zauważyło już właśnie w planowaniu przestrzeni szanse swego rozwoju. W tym celu tworzą coraz lepsze miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, strategie rozwoju oraz wieloletnie plany inwestycyjne. Coraz bardziej skłaniają się też do oddolnego upraszczania procedur administracyjnych na swoim terenie. Wszystko to, by zaprezentować inwestorom nie tylko zbiór koncepcji i pomysłów, lecz dobrą politykę rozwo-

ju, obejmującą wszystkie instrumenty, konieczne do jej realizacji. Dotyczy to zarówno planowania przestrzennego na gruntach należących do gmin, jak i tych, które stanowią już własność inwestorów prywatnych. W całej Europie to właśnie powiązanie inwestycji sektora prywatnego z rozwojem przestrzennym terenów, należących do wspólnot samorządowych, stanowi najlepszy przykład zrównoważonego rozwoju przestrzennego.

W gospodarce przestrzennej ostatnich lat wyodrębniła się

## nowa dziedzina

której celem jest koordynacja skomplikowanych procesów, zachodzących tam, gdzie łączą

się przedsięwzięcia publiczne i prywatno-publiczne.

Urbanistyka operacyjna, niezwykle popularna we Francji, Niemczech czy Wielkiej Brytanii, obejmuje plany aktywizacji (rewitalizacji) obszarów, scalania i komunalizacji gruntów, rehabilitacji terenów oraz modernizacji i rozwoju infrastruktury. W takich planach, dotyczących realizacji konkretnych przedsięwzięć, określa się podmioty kooperujące i partycypujące na poszczególnych etapach, zarówno w sektorze publicznym (samorządowym), jak i prywatnym, ich udział w kosztach oraz sposoby bieżącej wspólnej kontroli nad wykonaniem planu. Z publicznoprawnej natury gmin jako jednostek samorządu, zresztą nie tylko w Polsce, wynikają może jednak szereg komplikacji, toteż niewiele z nich podjąć może samodzielnie przygotowaniu planu i przeprowadzeniu jego realizacji w pełnym zakresie. W tym celu samorządy podejmują już na etapie projektowania założeń rozwoju danego obszaru współpracę z podmiotami zewnętrznymi, których podstawową zaletą jest to, że prezentują punkt widzenia potencjalnych inwestorów, co może zapobiec "odrealnieniu" projektów. W polskiej praktyce przywykło się jednak myśleć, iż o ile projekty architektoniczne, obejmujące nawet dość okazałe tereny inwestycyjne, mogą powstawać w pracowniach architektonicznych, o tyle założenia urbanistyczne miast lub ich fragmentów, pozostawać powinny jedynie w gestii urzędujących urbanistów.

Właściwie, w całej powojennej historii rozwoju przestrzennego i urbanizacji kraju nie ma przykładów takich koncepcji, których założenia byłyby aktualne do dziś i których stopniowa rozłożona na wiele lat realizacja, przynosiłaby korzyści kolejnym pokoleniom danych społeczności lokalnych. Jeszcze przez wiele lat skutki takiego nie do końca przemyślanego planowania będą nas dyskryminowały pod względem inwestycyjnym w konkurencji z innymi miastami europejskimi.

## Cierpimy wszyscy

z powodu niedrożnych ciągów komunikacyjnych, których rozbudowa ulega w naszym punkcie, bo kilka lat wcześniej nie przewidywano takiego zwiększenia ruchu samochodowego. Dzięki powszechnej do niedawna praktyce pokrywania gęstą zabudową wszelkich dostępnych połączy terenu, także tych zielonych, dziś odbywa się maso-

wa migracja mieszkańców miast na obszary podmiejskie w poszukiwaniu "powietrza i przestrzeni", co prowadzi do praktycznie nieskoordynowanego "rozlewania" się miast po ich okolicach.

W Warszawie powstaje tymczasem Miasteczko Wilanów – pierwsza w Polsce inwestycja o kompleksowym charakterze, zaprojektowana i nadzorowana przez niezależnego urbanistę, we współpracy z lokalnymi architektami.

Guy Castelain Perry, właściciel firmy urbanistyczno-architektonicznej IN-VI, wykładowca Uniwersytetu Harvard, specjalizujący się w projektowaniu przestrzeni (rewitalizacja obszaru Antigone w Montpellier, terenów portowych w Palma de Mallorca, czy największego na świecie miejskiego kompleksu kinowego w Mulhose we Francji), jest pierwszym urbanistą, który niejako "z zewnątrz" zaprojektował tak ogromny (169 ha, a docelowo 460 ha) obszar miasta w Polsce.

Było to możliwe dzięki ogromnej otwartości miejscowej gminy, która w budowie Miasteczka Wilanów, nawiązującego do tradycyjnej zabudowy tej części Warszawy, ale stanowiącego jednocześnie wzór całkowicie zintegrowanego, wielofunkcyjnego nowoczesnego kompleksu miejskiego – dostrzegła szansę zaplanowania i zintegrowania swojego rozwoju na wiele najbliższych lat.

Uwzględniając w swych działaniach także interes inwestora strategicznego, firmy Prokom, zapewniła sobie bardzo dobre warunki współpracy w planowaniu rozwoju także pozostałego terenu, którym dysponuje. Rezygnując z prawa pierwokupu 169 ha działki, obejmującej przedpola Pałacu Wilanowskiego, uzyskała zobowiązanie inwestorów do budowy kanalizacji, wodociągów i sieci dróg gminnych oraz okazałą kwotę na gminny fundusz ekologiczny. Niewątpliwie, jako jedna z pierwszych w kraju gmin, postanowiła też skorzystać z okazji współpracy z niezależnym urbanistą, który planując

## rozwój Miasteczka Wilanów,

uwzględniła potrzeby całej lokalnej społeczności. Projektowanie rozwoju przestrzennego, zdaniem Guy Perry'ego, opiera się, bowiem na trzech głównych filarach:

- ♦ planowaniu i projektowaniu architektonicznym,
- ♦ planowaniu urbanistycznym,
- ♦ planowaniu krajobrazu.

Strategię współpracy firma IN-VI przyjęła także w Sopocie, gdzie w budowie Parku Wodnego uczestniczą władze miasta Sopotu, które przy okazji realizacji inwestycji charakterze publiczno-prywatnym otrzymują wszelką pomoc w zaprojektowaniu rozwoju otaczającego go terenu, zarówno zgodnie z zapotrzebowaniem mieszkańców, jak i turystów.

Urbanistyka i architektura mało komu w Polsce kojarzy się z realizowaniem podstawowych swobód demokratycznego społeczeństwa, podczas gdy mieszkańcy pozostałych krajów europejskich już dawno nauczyli się,

Tak więc, nie da się stworzyć spójnej całości, jeśli zaniedba się choćby jeden element, bo błąd ten będzie pokutował przez lata. Przykładem mogą być choćby amerykańskie miasta, np. Houston, gdzie nie dozwolano wdzianka dzielnic, jako zintegrowanych podsystemów miasta, a teraz nakładem ogromnych środków prywatnych, społeczności lokalne zmuszone są tworzyć takie obszary oddzielnie. Stąd pedantyczna dbałość autora o funkcjonalność Miasteczka Wilanów jako samodzielnej struktury lokalnej społeczności w dużym mieście, ale i centrum życia kulturalnego, dostępnego dla wszystkich ludzi przebywających w Warszawie.

W Polsce zaś częstym przypadkiem jest realizowanie budowy poszczególnego obszaru architektonicznego (np. osiedla), a kopierowanie potem "dopasowywane" do niego okolicznych ulic i dróg, tras dejazdowych dla komunikacji miejskiej czy wykrawanie miejsc parkingowych, z tego, co zostało na terenie, a co często kończy się na swoistym wymuszaniu na samorządach różnorakich dodatkowych działań, zwłaszcza dotyczących kształtowania otaczającego krajobrazu dla potrzeb inwestora argumentacją, iż "dopiero teraz wyszło na jaw, że...".

Nie bez powodu Perry zwraca uwagę na polską infrastrukturę komunikacyjną, jako że pozostaje ona z reguły

## najślabszym elementem

w planowaniu całości. Rudi w miastach i ich okolicach odbywa się za pomocą prywatnych samochodów i ewentualnie, w mniejszym stopniu, transportu publicznego, co polutuje też w projektowaniu centrów handlowych, gdzie niekorzystnie się parkingi samochodowe najdokładniej obrazują, iż nie są to miejsca przeznaczone dla pieszych. Tymczasem w Zachodniej Europie już dawno dokonano swostego "odkrycia", że tym większe będą obroty placówek usługowych, handlowych, a i kulturalnych, im więcej damy ludziom możliwości do przemieszczania się pieszo – niech za przykład posłuży komunikacyjny kręgosłup Barcelony – Ramblais.

Tymczasem, zdaniem Perry'ego dużo leży właśnie w rękach polskich samorządów. Mają one prawo mieć większy udział w uzgadnianiu planów zabudowy z inwestorami prywatnymi, zwłaszcza, jeśli zabudowa ta ma mieć charakter użyteczny publicznie. Samorządy reprezentują przecież lokalną społeczność i są często znacznie lepiej zorientowane w różno-

rodności lokalnych zapotrzebowań, niż inwestorzy. Jest to szczególnie istotne w aspekcie urbanizacji i planowania krajobrazu, gdzie wszystkie działaniomają charakter trudno oddzielny i muszą uwzględniać teraźniejsze i przyszłe potrzeby mieszkańców. Dlatego też w związku z projektowaniem Miasteczka, zorganizowano pierwszą w Warszawie społeczną konsultację projektu – oddając do dyspozycji mieszkańców na dwa tygodnie namiot z mapką i wizualizacjami planów oraz prosząc ich o wypełnienie ankiety dotyczących ich oczekiwań wobec takiego obszaru.

że mają prawo mieć wpływ na to jak mieszkać, i to w odniesieniu do całego ich otoczenia. Samorządy lokalne wielu państw, szczególnie gminnego szczebla, dbają o planowanie przestrzeni, w której żyją ich mieszkańcy i w której będą żyli ich potomkowie.

Pora więc by również w Polsce zdemokratyzować planowanie przestrzenne miast dopuszczając, oprócz jedynie słusznych koncepcji urzędników-architektów, możliwość współpracy ze specjalistami z zewnątrz, którzy wcześniej stworzyli to, czym rzejednokrotnie zachwycamy się zagranicą. ■