

Przeobrażanie się przestrzeni miasta i osiedli związane ze zmianami stylu życia mieszkańców

Olga Skoczylas

*Samodzielną Pracownia Architektoniczna, Wydział Budownictwa i Architektury,
Politechnika Lubelska, e-mail: o.skoczylas@pollub.pl*

Streszczenie: W artykule przedstawione zostały problemy miasta i jego mieszkańców związane ze zmianami sposobu życia oraz podane przykłady rozwiązań tych problemów. Przytoczono rozwiązania oddolne, spontaniczne i planowane, zagraniczne i z polskiego „podwórka”. Artykuł dotyka też problemu rozlewania się miasta i zachęca do powstrzymania lub ograniczenia tego zjawiska przez kompleksowe, przemyślane przekształcenia istniejących osiedli prefabrykowanych. Zwłaszcza, że te osiedla są i będą nieodłącznym elementem krajobrazu polskich miast. Bagatelizowanie tego fragmentu i spychanie go w działaniach planistów, urbanistów, architektów i naukowców na margines działań może rozpocząć proces podziału społecznego, który jest bardzo trudny do zatrzymania i ma też wpływ na obniżenie konkurencyjności mieszkań w skali miasta.

Słowa kluczowe: osiedla prefabrykowane, przekształcenia osiedli, rewitalizacja, przestrzenie sąsiedzkie, parkingi

1. Wstęp

W Polsce pod koniec roku 2014 było 14 mln mieszkań, z czego w miastach 9,4 mln. Stanowi to ponad 67% ogólnej liczby mieszkań [1]. Zarówno w skali globalnej jak i poszczególnych państw można zauważyć wzrost liczby osób zamieszkujących miasta. Również prognozy dla Polski przewidują większy procentowy udział mieszkańców miast w ogóle społeczeństwa. Może to wywołać problemy związane z różnymi potrzebami mieszkańców – np. problem między chęcią mieszkania w otoczeniu zieleni, a parkowaniem samochodu blisko domu.

Na przestrzeni ostatnich 50 - 60 lat pojawiło się dużo znaczących ulepszeń w technologii i przemyśle budowlanym. Przyniosło to zmiany w życiu przeciętnego człowieka. Wydaje się jednak, że te zmiany nie ulepszyły osiedli mieszkaniowych lub wręcz nawet spowodowały ich degradację.

2. Zmiany w życiu ludzi i ich wpływ na otoczenie

Obecnie prawie każda rodzina posiada samochód, a często nawet 2 lub więcej. Samochód jest jednym z głównych sposobów przemieszczania się, ponieważ pozwala na niezależność i umożliwia szybkie dotarcie do każdego miejsca. W związku ze wzrostem zamożności Polaków w przyszłości przeciętna rodzina może posiadać jeszcze więcej samochodów. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego uchwalanych w ostatnich latach przewiduje się nie mniej niż 1 miejsce parkingowe (często 1,3, 1,5 lub nawet 2) na mieszkanie przy zagospodarowaniu terenu funkcją mieszkalną. W chwili, kiedy

budowane były osiedla prefabrykowane przewidywano jeden samochód na 2 rodziny i na taką liczbę pojazdów projektowano miejsca parkingowe na osiedlach. Wzrost ilości samochodów jest widoczny w każdej przestrzeni sąsiedzkiej. Mieszkańcy chcą parkować jak najbliżej domu [2], by jak najszybciej móc dostać się do innego miejsca. Wynikiem tego jest wzrost liczby samochodów w pobliżu bloków, zdegradowana lub zniszczona zieleń, tworzenie nowych dróg wewnątrz osiedla.

Kolejna zmiana widoczna jest w warstwie społecznej i zaczęła się już po II wojnie światowej. Obecnie najbardziej pożądane jest mieszkanie rodziców wspólnie z dziećmi, bez innych członków rodziny (np. rodziców któregoś z małżonków czy ich rodzeństwo). Dzięki temu wzrasta zapotrzebowanie na mieszkania, szczególnie w wyposażonych w różne funkcje osiedlach lub dobrze skomunikowanych z innymi częściami miasta. Jednak nadal bardzo często podstawowym czynnikiem warunkującym wybór mieszkania jest jego cena, a w zasadzie zdolność kredytowa ustalona przez bank. Mieszkania położone bliżej centrum miasta są droższe, niż te położone na obrzeżach. Często kupujący decydują się na lokal usytuowany dalej, ale o trochę większym metrażu za tę samą cenę. Średnia cena mieszkania z rynku wtórnego o powierzchni 60 m² (+/- 5 m²) położonego na osiedlu Skarpa w dzielnicy Czuby w Lublinie wynosi 299 163 zł, czyli 4 986 zł/m² [7], a cena mieszkania z rynku pierwotnego o podobnym metrażu, ale położonego na obrzeżach Lublina (Węglinek, 63 m²) wynosi 292 000, czyli 4 619 zł/m² [6], to jest 7,36% powierzchni więcej za taką samą kwotę. Jednak nie tylko samo mieszkanie jest ważne, ale również infrastruktura osiedla, bliskość przedszkola, szkoły, poczty, sklepów, przychodni, kościoła, czy przystanków komunikacji miejskiej.

3. Rozwiązania spontaniczne

Wymienione wyżej zmiany rodzą problemy, z którymi architekci, urbaniści i mieszkańcy muszą się mierzyć w dzisiejszych czasach.

Wzrost liczby samochodów w istniejących osiedlach wymusza znalezienie dodatkowych miejsc parkingowych. Niestety często odbywa się to kosztem terenów rekreacji i odpoczynku, boisk sportowych, placów zabaw dla dzieci lub pieszych ścieżek. Tereny wcześniej użytkowane przez ludzi zostają zajęte przez czterokołowe maszyny, a powierzchnia biologicznie czynna zostaje zabetonowana. Przykłady takich działań są w każdym osiedlu.

Nie jest to tylko polski problem. Podczas rewitalizacji osiedla Grotte-Rolland we Francji i dogęszczeniu osiedla prawie zupełnie zniknęły tereny zielone między budynkami na rzecz parkingów. [4]

Budowanie obiektów wielorodzinnych przez deweloperów na obrzeżach miast w zasadzie pozbawia mieszkańców tych budynków bliskiego dostępu do publicznych przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjów, liceów, kościołów, domów kultury czy świetlic przez przynajmniej kilka – kilkanaście kolejnych lat. Powoduje to też „rozlewanie się” miasta podczas, gdy zostaje jeszcze dużo niewykorzystanych przestrzeni wewnątrz. Napędza to spiralę wzrostu liczby samochodów, braku miejsc parkingowych, tworzenia nowych dróg dojazdowych i wewnętrznych, iluzorycznej łatwości dojazdu do dalej położonych miejsc, budowania jeszcze dalej od centrum, kolejnych samochodów itd. Gdzie w osiedlach prefabrykowanych, już istniejących, jest cała potrzebna infrastruktura.



Fot. 1. Parking przy przedszkolu i blokach mieszkalnych wyznaczony w miejscu istniejącego do niedawna trawnika. Obok widoczny budynek garaży, a jeszcze wyżej kolejny parking.. Również z prawej strony widać blaszane garaże i plac manewrowy. Lipsko, grudzień 2015 (źródło: fot. własna)



Fot. 2. Część boiska sportowego w środku osiedla przekształcona na parking. Lublin, styczeń 2016 (źródło: fot. własna)



Fot. 3. Osiedle Grotte-Rolland (źródło: www.maps.google.com, Zdjęcia @2014 Google, Dane mapy @2014 Google, data dost. 15.03.2014)

4. Przekształcenia kompleksowe

Istnieją też dobre przykłady rozwiązań. W odróżnieniu od spontanicznych przykładów pokazanych na zdjęciach powyżej, są one przemyślane kompleksowo i długoterminowo.

Społeczeństwo osiedla Markisches Viertel w Berlinie [4], budowanego w latach 1963-74 i zajmującego 280 ha powierzchni, przewidzianego dla ok. 50 000 osób, już w latach 80. zaczęło odczuwać problemy zbyt dużej intensywności zabudowy i zbyt dużej ilości powierzchni utwardzonej. W ramach procesu „uzdrowiania” osiedla przeprowadzono szereg działań społecznych i politycznych. Rozwiązania nie ograniczają się tylko do doraźnych środków „przeciwbólowych”, ale eliminują źródło „choroby”. Wybudowano podziemną linię kolei, by połączyć osiedle z miastem, usunięto parkingi z przestrzeni sąsiedzkich (paradoksalnie) i przebudowano sieć ulic. W miejsce dawnych wybetonowanych powierzchni urządzono parki i tereny rekreacyjne, zorganizowano place zabaw dla dzieci.

Projekt koncepcyjny rozbudowy osiedla w Lipsku (stamtąd pochodzi przykład zagarniania terenów zielonych pod parkingi) stworzyłam pod impulsem uchwalenia i w oparciu o zapisy planu miejscowego dla tej części miasta. Niestety planiści zbagatelizowali część społeczną, a zachowali się dokładnie jak deweloperzy, którym zależy na jak największym zwrocie z inwestycji. Nie przewidzieli funkcji kulturalnych, a część łączącą istniejące osiedle z planowanym, czyli w przyszłości sam środek osiedla, przeznaczyli pod urządzenia komunikacji (drogi, parkingi, garaże i stanowiska mycia ręcznego samochodów osobowych). Zachowując ustalenia planu miejscowego, ale jednak starając się stworzyć w tym miejscu serce osiedla zaproponowano stworzenie wielofunkcyjnego obiektu z parkingiem wielopoziomowym, ale również z basenem i świetlicą dla mieszkańców, patrz fot. 4 [3]. Dzięki temu nie tylko byłyby miejsca dla nowych mieszkańców, ale także można by zlikwidować część blaszanych garaży.



Fot. 4. Przerwaną linią zaznaczono propozycję rozbudowy osiedla i ulokowania w centrum budynku wielofunkcyjnego z parkingiem wielopoziomowym (opracowanie własne)

5. Podsumowanie

Osiedla prefabrykowane są i przynajmniej jeszcze przez długi czas będą nieodłącznym elementem krajobrazu polskich miast. Nie wolno bagatelizować tego elementu miasta w działaniach i twórczych rozważaniach planistów, urbanistów, architektów i naukowców. „Raz rozpoczęty proces podziału społecznego jest bardzo trudny do zatrzymania nawet przy dużych nakładach finansowych, ma to także wpływ na inwestycje prywatnych inwestorów i obniża konkurencyjność mieszkań w skali miasta.” [5] Należy już teraz zacząć myśleć o przyszłości tych osiedli, w których jeszcze poziom życia jest zadawalający [2, 3], bo rewitalizacja osiedli z wielkiej płyty jest powrotem do integracji społecznej - ożywienia życia społecznego, rodzinnego, kulturalnego, procesem powracania odpowiedzialności w relacjach „dobro sąsiedzkich”. [8]

Literatura

- 1 Główny Urząd Statystyczny, Gospodarka mieszkaniowa w 2014 r. Informacje i opracowania statystyczne, Warszawa, 2015 r., publikacja dostępna na: <http://www.stat.gov.pl>
- 2 Ostańska, A., Podstawy metodologii tworzenia programów rewitalizacji dużych osiedli mieszkaniowych wzniesionych w technologii uprzemysłowionej na przykładzie osiedla im. St. Moniuszki w Lublinie, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Lubelskiej, Lublin, 2009
- 3 Skoczylas O., Rewitalizacja i rozbudowa osiedla z prefabrykatów, praca dyplomowa, promotor: dr inż. arch. M. Siestrzewitowska, Politechnika Lubelska 2013
- 4 Skoczylas O., Przekształcać, ale jak?, Budownictwo i Architektura vol.13, Lublin, 2014, s.333-340
- 5 Schümer-Strucksberg M., Die Berliner Strategie: Erfahrungen bei der Weiterentwicklung der Großsiedlungen in Plattenbauweise

- 6 Strona Internetowa, Gęsia II – nowe mieszkania na sprzedaż Lublin, <https://rynekpierwotny.pl/>; data dostępu: 20.01.2016
- 7 Strona Internetowa, Wyszukiwarka nieruchomości, <https://homebroker.pl/>; data dostępu: 20.01.2016
- 8 Wrana J., Skoczylas O., Rewitalizacja osiedla z wielkiej płyty w mieście Lipsko – uzupełnienie funkcji o budynek wielofunkcyjny, *Budownictwo i Architektura* vol. 13, Lublin, 2014, 349-354

Transformation of city space and housing estates associated with changes in lifestyle of inhabitants

Olga Skoczylas

*Independent Laboratory of Architecture, Faculty of Civil Engineering and Architecture,
Lublin University of Technology, e-mail: o.skoczylas@pollub.pl*

Abstract: The article presents difficulties of the city and its inhabitants related to changes of lifestyle. It also provides examples of solutions for these problems. Grass roots, spontaneous solutions as well as planned ones, foreign and from the Polish "backyard" were shown. Article presents also the problem of urban sprawling and encourages to prevent or to reduce this phenomenon through a comprehensive thoughtful transformation of existing prefabricated housing estates built during 70's and 80's. Limited area of neighborhood spaces between 30 meters height buildings makes social activity, providing services and taking a rest difficult for the inhabitants. It is even more important due to the fact that the parking places involve significant consumption of estates' space. These areas are an inseparable element of Polish urban landscapes and there is no perspective for a change. Underestimation of this issue and the fact that urban planners, architects and scientists tend to ignore it can begin the process of social division which is very difficult to stop. It also has a negative impact causing decline in real estate values in the cities. On the basis of the analysis, social and architectural research proposals were given.

Keywords: prefabricated housing estates, transformation of settlements, revitalization, neighborhood spaces, car parks.