

Mateusz Grabowski  
Politechnika Łódzka  
Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska

## Rola projektanta we współczesnym świecie

*Celem niniejszego opracowania jest uświadomienie młodemu pokoleniu przyszłych architektów trudności wykonywanego przez nich zawodu. Na prostym przykładzie przebudowy obiektu dworca w Sieradzu, pokazane zostaną bardzo ważne aspekty komunikacji społecznej (oraz ich braki). Przedmiotem rozważań jest także kwestia tego, jak duża odpowiedzialność za przyszłe kształtowanie miast spoczywa w rękach projektantów.*

**słowa kluczowe:** społeczeństwo, odpowiedzialność projektowa, rola komunikacji w strukturach miejskich.

Konferencja naukowa „Łódź U Like” jest platformą wymiany doświadczeń pomiędzy projektantami na różnych etapach kariery zawodowej, naukowej lub akademickiej a osobami związanymi ze zmianami zachodzącymi w miastach i w społeczeństwie. Poruszane tematy wielokrotnie pokazują wartościowe doświadczenia i wnioski z podróży do rozmaitych miejsc oraz kultur. Prezentowany przeze mnie artykuł ma na celu przybliżenie sposobu działania przestrzeni służącej osobom podróżującym do pracy w większym ośrodku miejskim. Najważniejszym aspektem tego materiału jest pokazanie środowisku młodych oraz przyszłych architektów wpływu z pozoru mało istotnych elementów na otaczające nas struktury miejskie.

Obecnie przytłoczeni coraz szybszym rozwojem technologicznym doprowadzamy do marginalizacji niektórych zachowań, wymaganych do tej pory w prawidłowo funkcjonującym społeczeństwie<sup>1</sup>. Coraz szybszy rytm życia oraz poświęcenie większej ilości czasu na pracę kreuje w ludziach potrzebę oddalania niektórych problemów, przenosząc odpowiedzialność na inne osoby lub instytucje. Taki rozwój społeczeństwa jest bardzo niebezpieczny zarówno dla kontaktów międzyludzkich, jak i współczesnego projektowania struktur miejskich, szczególnie publicznych<sup>2</sup>. Brak zaangażowania osób bezpośrednio korzystających z przestrzeni podczas jej projektowania oraz przebudowy wielokrotnie prowadzi do braku akceptacji wobec wizji proponowanej przez architektów, a co za tym idzie odrzucenia nowo powstałych rozwiązań po ich wykonaniu. Ponadto brak chęci współpracy pomiędzy użytkownikami a zespołem projektowym może prowadzić do niezaspokojenia potrzeb niektórych grup społecznych, skutkując z czasem powolną degradacją przestrzeni.

<sup>1</sup> M. Kęsy, *Spoczenieństwo informacyjne w rozwoju cywilizacyjnym ludzkości [w:]*, „Dydaktyka Informatyki” 2011, nr 1, s. 74-92.

<sup>2</sup> E. Rewers, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Wydawnictwo Universitas, Kraków 2015, s. 215-225.

Obserwując różnego rodzaju realizacje przestrzeni publicznych w swoim rodzinnym mieście, można dojść do wniosku, że wiele projektów realizowanych jest „odgórnie”, z jasno określonym celem, programem oraz rezultatami przeprowadzanych inwestycji. Taki sposób działań wynika zarówno z obojętności społeczeństwa na wygląd oraz sposób funkcjonowania przestrzeni wspólnych, z których korzystają na co dzień, jak i braku chęci ze strony projektantów, by włączać mieszkańców w przebieg procesu projektowego. Aspekt społecznych konsultacji jest pomijany często ze względu na dodatkowe koszty związane z terminami realizacji.

Przebudowa budynku dworca PKP w Sieradzu jest jedną z realizacji, w której obiekt jest własnością prywatną, jednak ze względu na funkcję jaką spełnia, jest on intensywnie użytkowany przez lokalną ludność. Prace budowlane obiektu miały miejsce w latach 2012-2013. Remont został wykonany poprawnie, zdecydowanie podnosząc jakość zarówno samego budynku, jak i przestrzeni dookoła niego. Wykonano wiele prac dotyczących naprawy nawierzchni, dostępności dla osób niepełnosprawnych, dostosowując obiekt do wymagań spełnianych dla przestrzeni ogólnodostępnych w XXI wieku. Remont otoczenia stworzył nową jakość miejsca, zmieniając sposób jego użytkowania. Wszystko było uporządkowane, działające zgodnie z przeznaczeniem.

W ostatnim roku będąc codziennym użytkownikiem obiektu, zauważyłem zdecydowane pogorszenie się jakości otoczenia dworca. Obserwując zmiany oraz zachowanie użytkowników, postanowiłem przeprowadzić badanie, w którym sprawdzę, jakie są przyczyny degradacji przestrzeni. Po analizie przestrzennej i rozmowach z pasażerami doszedłem do wniosku, że poprzez niespełnienie jednej podstawowej potrzeby mieszkańców, okolica dworca zmieniła swoje przeznaczenie, doprowadzając ją do powolnej destrukcji.



Ryc. 1. Mapa opracowywanego terenu z zaznaczeniem istotnych elementów przestrzeni omawianych w tekście

*Źródło: opracowanie własne.*

Każdy budynek o dużej częstotliwości użytkowania musi posiadać łatwy dostęp oraz możliwość swobodnego użytkowania. Dworzec PKP w Sieradzu (Ryc. 1, lokalizacja zaznaczona na mapie kolorem czerwonym.) jest obiektem stosunkowo oddalonym od niektórych części miasta. Zwiększenie ruchu następuje w godzinach porannych (6:00-8:00) oraz popołudniowych (17:00-19:00) ze względu na dużą ilość osób dojeżdżających do pracy w kierunku Łodzi. Kwestia dostępności obiektu służącego masowej komunikacji jest kluczowa ze względu na potrzeby jego użytkowników. Miasta średniej wielkości, posiadające około 40 tys. mieszkańców wytworzyły swego rodzaju wyjątkowy system poruszania się w ich strukturach. Ośrodki te są na tyle rozległe, że poruszanie się w nich pieszo jest bardzo czasochłonne, z drugiej strony często nie wytworzyły poprawnie działającego systemu komunikacji miejskiej. Ponadto „kult” samochodu, wykreowany w miastach tej wielkości, doprowadził do zwiększonej ilości pojazdów na drogach, skutkując znacznymi przekształceniami przestrzeni publicznej i zwiększoną ilością miejsc parkingowych.



Ryc. 2. Analiza liczby pasażerów oraz stan miejsc parkingowych w godzinach porannych

*Źródło: opracowanie własne.*

Na schematach i zdjęciach przedstawione zostały badania dotyczące liczby podróżujących pociągami oraz liczby miejsc postojowych przygotowanych na potrzeby podróżnych. (oznaczone kolorem niebieskim, Ryc. 1).

69 (liczba pasażerów na Stacji Sieradz) – 5×11(miejsc postojowych) = 69 - 55 = 14.

Wykonując proste rachunki i optymistycznie zakładając, że jednym samochodem przyjeżdża pięciu pasażerów pociągu, dochodzimy do wniosku, że około 14 osób przychodzi pieszo na konkretny pociąg. Jest to bardzo dobry wynik w momencie, w którym ze stacji w godzinach porannych odjeżdżałby jeden pociąg (aktualnie 4 w godzinach porannych)<sup>3</sup>. Przeprowadzając tę analizę, można wysnuć wnioski, że dworzec oraz jego otoczenie nie spełnia podstawowych warunków takiej organizacji przestrzeni, która pozwalałaby użytkownikom swobodnie z niego korzystać, czyli dotrzeć na dworzec i z niego wyjechać. Najprostszym rozwiązaniem tego problemu stało się użytkowanie parkingu pobliskiego sklepu, pozwalającego na bezpieczne parkowanie i wykorzystanie przestrzeni zgodnie z jej przeznaczeniem (oznaczone kolorem żółtym rys. 1). Takie użytkowanie przestrzeni zostało ograniczone w momencie zachodzącej w ostatnich latach tendencji do restrykcji dostępu i swobodnego parkowania przez właścicieli poszczególnych sklepów. Przy większości z nich pojawiają się tablice informacyjne oraz parkometry zakładające użytkowanie parkingów jedynie przez konsumentów sklepów.

<sup>3</sup> Wg aktualnego rozkładu pociągów ze strony: <https://rozklad-pkp.pl/>



Ryc. 3. Parking sklepu w pobliżu dworca 20 minut po jego otwarciu. *Fot. autora*

Tego typu regulacje pokazują, jak zbudowane jest współczesne społeczeństwo oraz jaki jest stosunek tegoż społeczeństwa do własności prywatnej (jaką są omawiane przestrzenie parkingów). W związku z tymi zmianami oraz karami związanymi z używaniem prywatnego parkingu wielu pasażerów zdecydowało się korzystać z usług komunikacji zbiorowej MPK Sieradz.

Godz	Poniedziałek - Piątek		Soboty i dni świąteczne	
	Minuty		Minuty	
6	19 b		21	30 b
7	09	39 b	48	
8	34			
9	14 s			

SZCZEGÓŁY	STACJA / PRZYSTANEK	DATA	ODJ./PRZYJ	CZAS	PRZESIADKI	ŚRODEK TRANSPORTU
rozwiń	Sieradz Łódź Kaliska	07.11.18	odj.06:04 przyj.07:16	1:12	0	
rozwiń	Sieradz Łódź Kaliska	07.11.18	odj.06:20 przyj.07:48	1:28	1	
rozwiń	Sieradz Łódź Kaliska	07.11.18	odj.06:54 przyj.08:21	1:27	0	
rozwiń	Sieradz Łódź Kaliska	07.11.18	odj.07:28 przyj.08:53	1:25	1	

Ryc. 4. Porównanie rozkładu jazdy komunikacji miejskiej oraz pociągów PKP

Na powyższym zdjęciu można zaobserwować, że godziny kursowania komunikacji miejskiej nie są dopasowane do rozkładu pociągu. Brak ujednoliconego połączenia stopniowo doprowadził do zmniejszenia się ilości pasażerów MPK. Istotnym aspektem jest również fakt, że niektóre połączenia ignorują potrzeby osób starszych oraz niepełnosprawnych. Analizując godziny przyjazdu autobusu oraz odjazdu pociągu, można dojść do wniosku, że osoby o utrudnionym poruszaniu się nie są w stanie dotrzeć na pociąg przed jego odjazdem (2 minuty bez opóźnień). Dodatkowo nie istnieje możliwość dojechania na niektóre pociągi komunikacją zbiorową. W niewielkim odstępie czasu fakt ten spowodował powrót do korzystania z indywidualnej komunikacji samochodowej. Ponadto warto zauważyć datę uaktualnienia rozkładu jazdy MPK Sieradz. Aktualizacja rozkładu jazdy pociągów następuje co najmniej dwa razy w roku z uwagi na zmiany związane z komunikacją szkolną. Na zdjęciu powyżej można zauważyć brak zmian w rozkładzie jazdy MPK od 2 lat<sup>4</sup>. Zjawisko to spowodowało pogłębienie niechęci mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej. Konsekwencją tego stanu rzeczy było powtórne mnożenie się samochodów wokół dworca, a co za tym idzie próby szukania alternatywnych miejsc parkingowych. Ten zwrot wymusił skutki odczuwalne nie tylko dla użytkowników dworca, ale dla mieszkańców sąsiadujących z nim okolic. Samowolne adaptowanie kolejnych przestrzeni wokół dworca na parkingi samochodowe zaczęło utrudniać komunikację rowerową, a nawet ograniczać dostęp do niektórych miejsc. Wiele terenów zielonych zostało zamienione w „dzikie” parkingi.



Ryc. 5. Wybrane miejsca pokazujące sposób użytkowania przestrzeni publicznych dookoła dworca adaptowane na parking samochodowy. Fot. autora

Takie zjawiska pokazują, jak mieszkańcy degradują swoją wspólną przestrzeń. Konsekwencje tego typu działań nie wpływają jedynie na zmiany w modelu komunikacji na terenie samego miasta. Utrudniając komunikację zbiorową między sąsiadującymi z sobą ośrodkami miejskimi, doprowadzamy do zintensyfikowania problemu parkowania w dużych miastach. Osoby korzystające z samochodów, dojeżdżając do pracy, muszą zmierzyć się z problemem parkowania w miejscu zatrudnienia. Bazując na danych statystycznych GUS z 2011 roku w zakresie dojazdów do pracy, opracowanego na podstawie źródeł administracyjnych, w mieście

<sup>4</sup> Zdjęcie rozkładu jazdy zostało wykonane dnia 7.11.2018.

Łodzi 35 000 osób pracujących mieszka poza jego obszarem administracyjnym<sup>5</sup>. Na podstawie tych danych można zauważyć, jak wiele osób pracuje z dala od miejsca swojego zamieszkania. W pobliżu miejsc pracy zachodzą analogiczne zjawiska, te zaś powodują dewastację kolejnych przestrzeni, doprowadzając do negatywnych zjawisk. Coraz większa intensyfikacja komunikacji indywidualnej prowadzi do wytworzenia się nowych problemów w strukturach kolejnych miast, pogłębiając tego typu zjawiska w różnych rejonach.

Przytoczone zjawiska pokazują, jak daleko idące mogą być konsekwencje pozornie błahych decyzji projektowych. Posiadając ogromny wpływ na kreacje przestrzeni, w których żyjemy, musimy mieć świadomość konsekwencji naszych działań oraz zasięgu, w jakim one oddziałują. Uświadamianie tego typu aspektów jest niezwykle istotne podczas pracy dydaktycznej z młodym pokoleniem projektantów<sup>6</sup>. Architekt we współczesnych czasach nie może być jedynie projektantem. Jest również administratorem, mediatorem, wielokrotnie księgowym, a przede wszystkim socjologiem i osobą pracującą ze społeczeństwem i dla niego tak, aby zapobiec niektórym niepożądanym zmianom w przyszłości.

## Bibliografia

Kęsy M., *Spoleczeństwo informacyjne w rozwoju cywilizacyjnym ludzkości* [w:] „Dydaktyka Informatyki” 2011, nr 1, s. 74-92.

Lynch K., *Obraz Miasta*, Wydawnictwo Archivolta, Kraków 2011, s. 135-137.

Rewers E., *Post Polis: Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Wydawnictwo Universitas, Kraków 2015.

Pallasmaa J., *Oczy Skóry. Architektura i zmysły*, przeł. M. Choptiany, Instytut Architektury, Karków 2012.

XXXII AICA CONGRESS, *Transition: Changing Society and Art.*, Tokyo 1998.

## The role of the architectural designer in the modern world

### Summary

*The aim of the study is to show the generation of young architects and those who will become ones the difficulties of profession they will work in. A simple example of remodeling train facility in Sieradz will show very important aspects of communication in modern cities. That example will present how much impact social interests for shaping of cities will have in the future and how much of it lies in the hands of designers.*

**keywords:** *society, design responsibility, communication in urban structures.*

Recenzował dr hab. inż. arch. Jarosław Szewczyk, prof. PB

<sup>5</sup> Dojazdy do pracy w Polsce – wyniki NSP 2011.

<sup>6</sup> K. Lynch, *Obraz Miasta*, Wydawnictwo Archivolta, Kraków 2011, s. 135-137.