



CZY NAD TYM MIASTEM WISI FATUM?

Wywiad przeprowadzony 7.01.2011

Paweł Paruzel: Na wstępie naszej rozmowy chciałbym nawiązać do dzisiejszego artykułu ze strony tytułowej Rzeczpospolitej „Wielka ucieczka z wielkich miast”. Jak Pana zdaniem problem wyludniania się Łodzi wpływa na jego sytuację urbanistyczną?

Artur Zaguła: Według mnie ma to ścisły związek. W artykule tym najważniejszym wniosek jest fakt, że jedzie się tam, gdzie jest dobra praca. To prawda, ale również w bardzo dużej mierze o tym czy z miasta się ucieka czy w nim zostaje zależy pomysł władz na samo miasto, czyli poniekąd od jego urbanistyki - od tego jak to miasto żyje, co oferuje. Sądzę, że miastom takim jak: Łódź, Szczecin, Katowice ubywa ludności między innymi z powodu tej słabej tkanki miejskiej jaka w tych miastach funkcjonuje. Natomiast miasta takie jak Wrocław, Poznań, Gdańsk, Kraków, Warszawa mają rozbudowaną tkankę miejską i to też jest ich atut oprócz ich lepszego rynku pracy. W Łodzi z kolei jest problem z centrum, które de facto nie istnieje. W tamtych miastach to centrum jest oznaczone-najistotniejsze. Tam się głównie skupiają pieniądze. Tam zainwestowano, odnowiono stare kamienice, wyznaczono place, które są miejscem spotkań.

P.P. Czy łódzka sytuacja to jednak wyłącznie problem naszych władz miejskich, a nie jak to się czasami twierdzi fatum, które podobno wisi nad miastem? Czy istnieją czynniki obiektywne, które ograniczają rozwój miasta?

A.Z. Poniekąd tak. Powiedziałbym, że są dwie główne przyczyny. Jedną z nich to nie jest jakieś tam fatum tylko fakt, że to miasto zostało zbudowane dosyć późno. Że pochodzi ono z XIX wieku i jest miastem przemysłowym. Miało dobre i złe cechy związane z nowoczesnością. Tradycyjne miasta budowane były w zupełnie inny sposób - wzdłuż murów miejskich. Z tego powodu funkcjonują kompletnie inaczej - mają określone to ścisłe centrum. Łódź natomiast została zbudowana już w sposób modernistyczny bez tego centrum miejskiego, które charakteryzuje tamte miasta. Bez starego miasta w sensie ograniczonego miejsca jak to jest w tamtych i to na pewno jest jedna z przyczyn obecnego stanu rzeczy. Oczywiście w dzisiejszych czasach da się wyzyskać dzięki odpowiedniemu działaniu władz nawet tego rodzaju miasto. Można spróbować opanować sytuację miasta poprzemysłowego starając się uwypuklić właśnie jego najlepsze cechy bo Łódź ma bardzo wiele atutów tylko trzeba je wykorzystać. Jak na razie w ogóle nie widać by którykolwiek z prezydentów miał jakąś precyzyjną wizję co należy z tym miastem zrobić i jak długofalowo pracować nad jego wizerunkiem.

P.P. Czyli nasze lokalne władze charakteryzują działania ad hoc?

A.Z. Oczywiście.

P.P. Jak na przykład zakup terenów na Brusie?

A.Z. Ja się do tego zakupu nie ustosunkowuje źle. Wydaje mi się, że nie jest to zły pomysł. Trzeba natomiast potraktować to jako inwestycję długofalową, którą nie koniecznie należy natychmiast zrealizować stawiając tam na przykład centrum handlowe. To jest dobra inwestycja w tym sensie, że





miasto potrzebuje terenów zielonych lub gotowych do zagospodarowania, które mogą stać się atrakcyjne w przyszłości. W perspektywie wieloletniej mówię tak, ale zważając na dzisiejszą sytuację w gospodarce mamy kiedyś sytuację kryzysową a miasta są zadłużone- ten zakup to zamrożenie środków. Lepiej było te pieniądze zainwestować gdzieś indziej jak np. w ulicę Piotrkowską.

P.P. Czyli jakby to określił prof. Bugaj błąd sekwencyjny a nie merytoryczny?

A.Z. Można to tak określić. Natomiast działka ta dostępna była akurat teraz a nie kiedy indziej. Obarczona jest też ograniczeniami, ale dobrze że chociaż kupiono ją w całości. Gdyby została podzielona na prywatnych inwestorów to moglibyśmy zapomnieć o rezerwatach które tam są. Wtedy na pewno prywatny właściciel nie specjalnie by się przejął całym jej otoczeniem, które jest istotnym składnikiem tamtych okolic.

P.P. Był Pan bardziej krytyczny podczas naszych poprzednich spotkań?

A.Z. Ja tylko uważam, że nie można na tej działce robić inwestycji podczas gdy umiera serce miasta i jednocześnie jego kosztem. Priorytetem powinno być skupienie się na centrum. Jeśli tego nie rozumieją władze to nic nie poradzimy. Miasto będzie się rozpadało, traciło populację bo miasto musi mieć identyfikację w samym środku. Nie jestem łodzianinem z urodzenia ale gdy tu zacząłem przyjeżdżać Piotrkowska była takim elementem. Od tego czasu podlega ona stałej degradacji podczas gdy władze mówią że jest wizytówką. Wszyscy mówią, że trzeba ją ratować nikt nic nie robi. Traci coraz bardziej na rzecz MANUFAKTURY, teraz także na rzecz nowego centrum. To będzie tragedia dla miasta bo mimo wszystko to ona musi być tą osią centralną.

P.P. Czy widzi Pan jakieś panaceum?

A.Z. Panaceum całkowitego nie ma, są natomiast pewne pomysły próbujące się z tym problemem zmierzyć.

P.P. Jak na przykład projekt Pana Bińczyka?

A.Z. No właśnie. Rozpisany został konkurs zatytułowany Wielkomiejska Piotrkowska. Wygrał go architekt Zbigniew Bińczyk, który zakłada rozbudowę i skupienie centrum właśnie wokół Piotrkowskiej oraz opuszczenie głównych traktów komunikacyjnych miasta pod ulicę tak ażeby to co jest główną tkanką miejską przeznaczone było dla pieszych. Jestem za tym aby ul. Mickiewicza przestała niszczyć centrum Łodzi. Ona rozpruła Piotrkowską całkowicie, podzieliła ją na dwie różne strefy Projekt proponuje zszycie tego pod poziom ulicy, umieszczenie tramwaju i przez to ożywienie tego centrum dzięki bezpośredniemu dostępowi za pomocą ruchu pieszego. Jestem całkowicie za tym aby ul. Piotrkowską oczyścić z pojazdów, które powinny dojeżdżać od jej tyłu. Tak to jest w większości miast historycznych – rynek z przyległymi ulicami jest wolny od ruchu kołowego.

P.P. Pojawily się jednak zarzuty, że ułatwianie dostępu samochodom do centrum powoduje że ludzie coraz chętniej z nich korzystają. Powołuję się tu na przykład Detroit, gdzie wyburzenia kamienic z przeznaczeniem na drogi których w projekcie Pana Bińczyka nie brakuje –



Projekt „Media oknem na świat - warto zostać dziennikarzem” współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

spowodowały wzrost ruchu kołowego i potrzebę kolejnych rozbiórek aż w końcu zburzono zabytkowy ratusz?

A.Z. Zgadzam się z panem, ale ten projekt zakłada właśnie ograniczenie tego ruchu.

P.P. Ale jest w tym względzie umiarkowany. Istnieją projekty bardziej radykalne w tej kwestii, zakładające zupełny zakaz tego ruchu w centrum miasta?

A.Z. To chyba byłoby już przesadne i niepotrzebne. Ruch kołowy jest istotnym składnikiem komunikacji. Nie unikniemy go - stał się częścią naszego życia. W tym projekcie jest to rozwiązane w ten sposób, że ruch kołowy ma pośredni dostęp do ulicy, ale w nią nie ingeruje.

P.P. Czy ułatwianie parkowania tuż przy Piotrkowskiej nie spowoduje, że ludzie chętniej będą korzystać z samochodów w centrum?

A.Z. Jest to pewien problem, ale meritum sprawy tkwi w tym iż komunikacja miejska nie działa jak należy. Ja będę nią jeździł pod warunkiem, że będzie punktualna i dowiezie mnie gdzie będę chciał o odpowiedniej porze. Jeśli nie skorzystam z auta. Problemem jest to, że komunikacja zawodzi trzeba ją polepszyć toteż jest w projekcie w postaci dobrego tramwaju, bezkolizyjnego usytuowanego pod ziemią albo w torowiskach poniżej poziomu ulicy. Nie będzie problemu przecinania się jej z drogami.

P.P. Istnieją jednak badania, które pokazują że ludziom łatwiej jest rozstać się z komunikacją miejską na rzecz prywatnej niż na odwrót. Wiem to z własnego doświadczenia. Od kilku lat jeździłem własnym samochodem a aktualnie komunikacją miejską i głównym powodem zmiany oprócz kosztów był właśnie brak miejsc parkingowych. Czy ograniczając te miejsca nie skłonimy ludzi do korzystania z komunikacji zbiorowej?

A.Z. Nie wydaje mi się aby to była dobra metoda.

P.P. Ciężko będzie jednak przekonać do porzucenia swoich samochodów ludzi którzy już zrazili się do naszej komunikacji, nawet jeżeli jej stan ulegnie znacznej poprawie?

A.Z. Żyjemy w społeczeństwie perswazyjnym. Dobra jakość usług i odpowiedni piar czynią cuda. Kiedy przebywałem w miastach posiadających metro jak Madryt czy Paryż zawsze je wybierałem zostawiając samochód na parkingu. Skuteczność jest nieporównywalna.

P.P. Czyli jednak transport tzw. kombinowany, szczególnie na przedmieściach?

A.Z. No tak.

P.P. Czy projekt tu aby trochę nie kuleje?

A.Z. Kuleje z racji tego, że był w założeniach konkursowych ograniczony do centrum.





P.P. I tak Pan Bińczyk pozwolił go sobie poszerzyć na dalsze rejony miasta.

A.Z. No właśnie. A na tych obszarach takich stacji przesiadkowych zorganizować się nie da. A zresztą umówmy się, że na razie miasto nie jest taką atrakcją turystyczną żeby waliły tu jakieś tłumy a projekt ogranicza się do obecnych mieszkańców i ich wygody. Jeśli tak będzie to przyjadą inni ale to już problem dotyczący indolencji nie tylko struktury ale i wizerunku.

P.P. Łodzianom wydaje się często, że Piotrkowska jest naszym znakiem rozpoznawczym. Badania pokazują jednak, że Polacy wcale nie kojarzą z nią tego miasta.

A.Z. Łódź jest kojarzona raczej z patologią, dziećmi w beczkach, morderstwami. Odwołuję się tutaj do relacji z pierwszej ręki od studentów architektury z całej Polski ze stowarzyszenia OSSA (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Studentów Architektury). Istnieje także koneksja między Łodzią a Warszawą, która to ciągnie z tego miasta soki życiowe. Mnóstwo ludzi z Łodzi robi karierę tam a stolica nam nic nie daje tylko zły, czarny piar. Być może ma to korzenie jeszcze z XIX w.. Brak jest w ogólnopolskich mediach informacji o sukcesach Łodzi, dominuje przekaz negatywny.

P.P. Czy powinniśmy konkurować z Warszawą?

A.Z. Nie walczyć bo nie wygramy. Trzeba zacząć budować wizerunku od posprzątania miasta, zmusić adm do dbania o porządek. Czyli mniej więcej to co zrobiono w NY w czasach Giulianiego. Zadbać o bezpieczeństwo. Największy strumień środków powinien iść na centrum i policję.

P.P. Wracając do centrum Łodzi -to jednak nie tylko Piotrkowska. Dla studentów OSSY z innych miast zaskoczeniem był fakt iż łódzkie centrum to taka olbrzymia starówka.

A.Z. Tak to właśnie nasza atrakcja.

P.P. Ale czy też nie przekleństwo?

A.Z. Jedno i drugie. Stare miasto ogromnych rozmiarów wymaga ogromnych nakładów, których to miasto nie ma. Trzeba znaleźć najważniejsze punkty miasta. W Łodzi rozlewa się tych atrakcji, są zbyt daleko od siebie, niedostatecznie oznaczone. Chicago ma również duże centrum, ale właśnie świetnie oznaczone za pomocą tablic z legendą i historią.

P.P. A jakby miał Pan wskazać miasto o podobnej urbanistyce na naszym krajowym podwórku? Niektórzy porównują nas do Wrocławia, który również ma sporo kamienic?

A.Z. Wrocław jest starym miastem.

Łódź jest specyficzna. Tutaj place i kościoły nie licząc katedry zastąpione zostały fabrykami. Główna atrakcją mogą stać się właśnie te fabryki, które po rewitalizacji powinny wyznaczać kierunek jak na przykład manufaktura, ale powinno być ich kilka. Dzisiaj brakuje przy niej parkingów. Zastępuje ona centrum ze szkodą dla miasta, jest dla Łodzi trochę jak Warszawa.



P.P. Jakie inne punkty miasta uważa Pan za najistotniejsze?

A.Z. Właśnie Piotrkowską jako konkurencja dla Manu-. Problem tej ulicy widoczny jest najlepiej na jej skrzyżowaniu z ulicą Tuwima, gdzie mamy Saspol i Dom Buta a oba nie funkcjonują pomimo ich nowoczesnej architektury. W Saspolu wszystkie lokale są do wynajęcia, Dom Buta za wyjątkiem krótkiego epizodu Galerii Centrum nigdy tak naprawdę nie istniał.

P.P. Może Manu-, Galeria i Port Łódź wyczerpują ten segment rynku w naszym mieście?

A.Z. Według mnie nie. Trzeba inaczej pomyśleć np. jak o piątej alej w NY, gdzie ulokowane są same atrakcyjne marki. Miasto jest bardzo podobne, linearne i również nie ma centrum. Może potrzebne są ulgi, piękna okolica. Tamte sklepy są oblegane bo jest transport pieszy.

P.P. A nie parking?

A.Z. Też, deptak, ławeczki i od razu chce się w takim miejscu przebywać, trzeba uatrakcyjnić przestrzeń to przyciąga.

P.P. Jest Pan natomiast sceptyczny do projektów zadaszeń?

A.Z. Nie za wyjątkiem tych które zaproponowano. Nie uważam ażeby było to wykonalne nad całością ulicy. Może nad jakąś częścią jak w innych miastach - szklane tarasy. Nie widzę także możliwości finansowych. Najpierw trzeba ulicę odnowić i zmusić ludzi do wyższej kultury, rozwiązać problem żuli i psich odchodów. A nie udawać że wszystko jest w porządku

Artur Zaguła — historyk sztuki zajmujący się swoją dziedziną z pasją, ale i dystansem. W zawodzie od 20 lat. Zdobywał doświadczenie zawodowe jako kurator w Muzeum Sztuki w Łodzi i nauczyciel w Liceum Plastycznym w Łodzi, a obecnie jest pracownikiem naukowo-dydaktycznym w Instytucie Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej. W 2004 roku obronił z wyróżnieniem pracę doktorską zatytułowaną „Geneza Nowego Modernizmu w architekturze brytyjskiej lat 80.”. Została ona także wyróżniona przez Ministra Infrastruktury w konkursie na prace dyplomowe, doktorskie, habilitacyjne i publikacje w 2004 roku. Jako stypendysta The British Council odbywał w latach 1994–1995 studia MA Art & Architecture w Kent Institute of Art Design w Canterbury. Obecnie realizuje grant habilitacyjny dotyczący współczesnej architektury, przyznany mu w konkursie przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Aktywny także na polu społecznym jako członek Stowarzyszenia Historyków Sztuki, w którego Zarządzie Głównym obecnie zasiada. Jego zainteresowania sięgają daleko poza ścisły zakres historii sztuki — filozofia, literatura, muzyka, a przede wszystkim związki kultury z biznesem i przemysły kreatywne. Ma w tym zakresie także doświadczenia osobiste — pracował jako dyrektor ds. marketingu w prywatnej firmie, a od kilku lat współpracuje przy tworzeniu magazynu „Purpose”.

