

Informacja o Autorze:

DAWID KRYSIŃSKI - jest doktorantem w Zakładzie Socjologii Miasta i Wsi UW. Swoje zainteresowania koncentruje na zagadnieniach dotyczących funkcjonowania i rozwoju społeczności lokalnych, a także na społeczno-kulturowych uwarunkowaniach rozwoju motoryzacji. Obecnie zajmuje się interdyscyplinarną analizą kondycji miast, które w 1999 roku utraciły status wojewódzki.

Dawid Krysiński
Uniwersytet Wrocławski

„MIASTA SĄ DLA LUDZI, NIE DLA SŁONI”. RZECZ O TYM, JAK
MOTORYZACJA WYWOŁAŁA KONFLIKT O MIEJSKĄ
PRZESTRZEŃ

Streszczenie

W artykule pokazano jak gwałtowny rozwój motoryzacji doprowadził do wytworzenia dwóch form przestrzeni wyobrażonej: pierwsza (modernistyczna) bazowała na nadziejach związanych z możliwościami samochodu, a druga (postmodernistyczna) odwoływała się do negatywnego wpływu motoryzacji na przestrzeń miejską. W tekście zaprezentowano także jak wyobrażenia te przełożyły się na realny kształt przestrzeni. Pokazano też konfliktowy charakter przejścia od koncepcji modernistycznych do ujęć postnowoczesnych.

Słowa kluczowe: transport zrównoważony, urbanistyka, modernizm i postmodernizm, motoryzacja.

"CITIES ARE FOR PEOPLE, NOT FOR ELEPHANTS". HOW THE
AUTOMOBILITY BROUGHT TO THE CONFLICT ABOUT URBAN
SPACE

Abstract

The article shows how intensive development of automotive created two different forms of imaginary space. First (modern) form based on faith in positive influence of automobility on urban life; second (postmodern) showed negative influence of the car on city space. The text also presents impact of these imaginaries on a factual shape of real space. There is also described antagonistic character of transition from the modern conceptions to the postmodern ways of thinking.

Key words: transport sustainability, urban planning, modernism, postmodernism, automotive.

Wprowadzenie

Wyobrażenia na temat miejskiej przestrzeni towarzyszą ludzkości już od czasów starożytnych. Dość wspomnieć o utopijnym mieście Thomasa Morusa, miastach-ogrodach Ebenezera Howarda, mieście przemysłowym Tony'ego Garniera, mieście linearnym Arturo Soria y Maty, czy wreszcie o projektach Le Corbusiera. Koncepcje te odpowiadały duchowi swoich czasów, uwzględniając nie tylko wymagające rozwiązania kwestie natury społecznej, ale też dostrzegając obietnice niesione przez zdobycze cywilizacyjne. Jak zauważa Bartłomiej Gutowski, miasto miało wedle wspomnianych koncepcji otwierać mieszkańców „na kształtujący ich [osobę] porządek bytowy¹”. Przestrzeń miejska stanowiła w tym ujęciu byt zdolny do wywierania wpływu na jej użytkowników, co w skrajnych wypadkach prowadziło do postrzegania człowieka jako istoty biernie i niekoniecznie świadomie dostosowującej się do warunków zastanych w otoczeniu. Rzadko jednak okazywało się, że człowiek dostosowywał się do świata sformułowanego zgodnie z oderwanymi od rzeczywistości wizjami architektonicznymi i urbanistycznymi. Bodaj najbardziej znanym przykładem nieudanej próby prostego, bo zuniformizowanego oddziaływania na człowieka jest ideologia modernistyczna, która z jednej strony wywarła przemożny wpływ na miejską przestrzeń, a z drugiej – równie mocno została zrewidowana i odrzucona na rzecz koncepcji ponowoczesnych.

Na gruncie socjologicznym zainteresowanie niespełnioną nadzieją modernizmu prowadzi głównie do badań odnoszących się do przestrzeni mieszkaniowej, jak i ogólnych przemian struktury miasta. Rzadko jednak dotyczy przekształceń zachodzących stricte w sferze transportu miejskiego, który zdaje się być kwestią na tyle techniczną, iż staje się domeną analiz prowadzonych na gruncie urbanistyki czy też po prostu modelowania systemów transportowych. Co prawda wątek ten pojawia się w pracach Pawła Rybickiego², Manuela Castellsa³, Kingsleya Dennisa⁴ oraz Johna Urry'ego⁴, jednakże nie stanowi on głównego przedmiotu zainteresowania tych socjologów, a jedynie jest przez nich sygnalizowany jako jeden z istotnych problemów miasta, które zrodziły się na skutek gwałtownego rozwoju techniki (w tym kontekście – motoryzacji). Tymczasem, jak postaram się pokazać, kwestia motoryzacji w mieście stanowi jeden z tych wymiarów utopii modernistycznej, które w wyobrażeniach ówczesnych architektów i urbanistów zyskały bardzo wyraźny kształt, następnie znalazły odzwierciedlenie w faktycznym kształcie przestrzeni, a w końcu doprowadziły do niezamierzonych konsekwencji skutkujących rewizją modernistycznych założeń. Twórcy doby modernizmu fascynowali się bowiem nowoczesną techniką, tworząc swoje projekty z myślą o jej upowszechnianiu, ale pojawiające się na tym tle problemy doprowadziły do nowych wyobrażeń na temat miejskiej przestrzeni, w których rola samochodu jest wyraźnie ograniczona. Kwestia ta została szerzej omówiona w dalszej części tekstu, czyniącej z motoryzacji przedmiot ujawniający nie tylko dynamiczną granicę między realnym i wyobrażonym, ale też pokazujący, iż przejście między jednym a drugim nie zawsze odbywa się w sposób płynny i bezkonfliktowy. Przedmiot, który – jak już zostało podkreślone – wzbudził wiele kontrowersji, ale i rzucił nowe światło na miejską przestrzeń.

1. B. Gutowski, *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa 2006, s. 227.

2. P. Rybicki, *Spółczesność miejska*, Warszawa 1972, s. 286.

3. M. Castells, *Kwestia miejska*, Warszawa 1982, s. 214.

4. K. Dennis, J. Urry, *After the Car*, Cambridge 2009, s. 42-43.

Aby pokazać, w jaki sposób ujawnia się antagonizm między zwolennikami odmiennych form przestrzeni wyobrażonej i za pomocą jakich metod starają się oni przekładać swoje wyobrażenia na realny kształt przestrzeni, należy najpierw przedstawić ogólną charakterystykę przejścia od modernistycznego do postnowoczesnego ujęcia problematyki transportowej w miastach.

Fiasko modernizmu

Przyglądając się losom ideologii urbanistycznych, a także rozpatrując skutki zakorzenienia motoryzacji w życiu społecznym miast warto przywołać obecną w teorii Anthony'ego Giddensa koncepcję niezamierzonych konsekwencji. Giddens zauważał bowiem, że „historia jest tworzona przez intencjonalne działania, ale nie jest zamierzonym projektem”⁵. Rezultaty zaplanowanych i świadomych działań ludzi nie są wszakże do końca przewidywalne i mogą być niezgodne z założeniami autorów tychże działań. Wydaje się przy tym, że istnieją uzasadnione powody, by w takich kategoriach rozpatrywać również dzieje poszczególnych utopii urbanistycznych – zawsze wychodzących od zbioru teoretycznych założeń, które miałyby znaleźć odzwierciedlenie w rzeczywistości, kształtując w ten sposób zachowania użytkowników, podlegającej przekształceniom przestrzeni. Jak już bowiem zostało wspomniane, utopie te, jeśli w ogóle były w jakikolwiek sposób realizowane, wywoływały nieoczekiwane konsekwencje społeczne, które stanowiły punkt wyjścia dla kolejnych ujęć teoretycznych, dostrzegających konieczność poszukiwania nowych sposobów modelowania przestrzeni. Nie inaczej było w przypadku tradycji modernistycznej, projektującej Mitycznego Człowieka Nowoczesnego, odartego z indywidualizmu, skrojonego do nieodróżnicowanej formy i mającego dostosować się do interesu kolektywu⁶. Agata Ciastoń zwraca w tym kontekście uwagę, że „jeszcze pod koniec dziewiętnastego wieku przestrzeń miejska stanowiła odbicie stylu życia jej użytkowników, lokalnych możliwości materiałowych czy umiejętności architektów”. Sytuacja ta uległa zmianie wraz z nadejściem modernizmu. Ciastoń dodaje, że było to doskonale widoczne w projektach Le Corbusiera, które okazywały się „podporządkowane logice i funkcjonalności, marzył on o mieście, którego mieszkańcy całkowicie poddadzą się władzy Planu”⁷.

Mechaniczne ujmowanie człowieka doprowadziło do fiaska modernistycznego projektu. W krytyce modernizmu najczęściej zwraca się uwagę, że kierunek ten był pozbawiony miejsca na zróżnicowane zapośredniczenie, jakie powstaje między przestrzenią a percypującym ją człowiekiem. Moderniści nie brali bowiem pod uwagę jednostkowego, indywidualnego postrzegania otaczającego świata. Krytyka pod adresem autorów epoki nowoczesnej dotyczyła w szczególności tworzonej przez nich sfery mieszkaniowej, która szybko okazała się – wbrew założeniom przedstawicieli nurtu nowoczesnego – nieatrakcyjna i niechciana. Niekiedy jednak podkreślano również zagubienie człowieka w przestrzeni osiedlowej, składającej się z punktowo osadzonych wśród zieleni budynków. Zwracano bowiem uwagę, iż tak formowane miasto zostało pozbawione obiektów zamykających perspektywę, krawędzi i czytelnej linii zabudowy. W efekcie, modernistyczny projekt stał się fundamentem i punktem odniesienia dla rewizji sposobu myślenia o człowieku, przestrzeni i wzajemnej relacji, jaka między nimi zachodzi.

6. W. Niebrzydowski, *Rozważania o wielofunkcyjności i strefowaniu mieszkania*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Białostockiej” 2007, nr 20, s. 52; B. Jałowicki, *Architektura jako ideologia*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2009, nr 3, s. 137.

7. A. Ciastoń, *Miejskie przestrzenie – modernizm i postmodernizm*, „Kultura Miasta” 2009, nr 2-3, s. 5.

Nurt postmodernistyczny, choć również nie pozbawiony krytycznych ocen, w założeniu stara się bowiem nawiązywać (zgodnie z duchem swoich czasów) do indywidualizmu i niepowtarzalności, zwracając w ten sposób uwagę m.in. na jednostkowość i zróżnicowanie ludzkiej percepcji⁸.

Między modernizmem a postmodernizmem w kwestii transportu

Postmodernistyczny zwrot dotyczył jednak nie tylko kwestii mieszkaniowej czy też ogólnej struktury miasta. Znalazł on również odbicie w dyskursie na temat kształtu przestrzeni transportowej. Należy tu bowiem zauważyć, że moderniści byli zafascynowani motoryzacją, co miało swoje podłoże w ogólniejszym ich stosunku do techniki. Jak zauważa Agata Ciastoń, „maszyna staje się główną inspiracją dla czołowych architektów tego okresu, szczególnie dla Le Corbusiera (...) Maszyna nie podlega rygorom otoczenia, to ona determinuje sposób jego zagospodarowania”⁹. Samochód stał się w dobie modernizmu Latour’owskim aktantem¹⁰: wyznaczył nowe standardy mobilności przestrzennej, stał się dobrem stratyfikującym członków społeczeństwa, spowodował przekształcenia w strukturze miasta, wpłynął na kształt przestrzeni, a nawet zajął w niej uprzywilejowane miejsce¹¹. Z drugiej jednak strony, dla późnych modernistów „istotną kwestią stało się usunięcie jednej z podstawowych [znanych już] bolączek wielkich miast, a więc problemów z komunikacją. (...) Położono duży nacisk na zapewnienie możliwości szybkiego przemieszczania się w mieście, a więc na system transportu oparty o układ dróg, metra i ścieżek rowerowych”¹². Reprezentanci tego nurtu widzieli przestrzeń miejską jako układ poprzecinany szerokimi i bezkolizyjnymi arteriami, umożliwiającymi szybkie przemieszczanie się za pomocą samochodu pomiędzy poszczególnymi częściami miasta.

Rola transportu w modernistycznej wizji miasta wzrastała także na skutek strefowania przestrzeni. Moderniści próbowali bowiem rozwiązać za pomocą swoich koncepcji również inne problemy miejskiego życia, narastające już w epoce przemysłowej. Jak zauważa Agnieszka Wołodźko, w XIX stuleciu „życie w mieście stało się koszmarem: brak higieny, ciasne i ciemne mieszkania, brak zieleni fatalnie odbiły się na stanie zdrowia mieszkańców. W tej sytuacji powstało (...) CIAM, które [postulowało] oddzielnie fabryk od kwartałów mieszkalnych, a ścieżek dla pieszych – od ruchu kołowego”¹³. Moderniści wyobrażali sobie, że miasta zostaną podzielone na monofunkcyjne strefy: mieszkaniową, usługową, handlową i wytwórczą. Faktyczna realizacja tych założeń sprawiła, iż intensywna mobilność przestrzenna stała się jedną z podstawowych cech współczesnych przestrzeni zurbanizowanych. Masowe, ale i częste wykorzystywanie samochodu spowodowało jednak ujawnienie się wspomnianych już wcześniej niezamierzonych konsekwencji. Popularyzacja motoryzacji – umożliwiającej indywidualne oraz swobodne pokonywanie przestrzeni – doprowadziła nie tylko do zatłoczenia dróg i dominacji samochodu nad innymi formami mobilności przestrzennej, ale także do masowych migracji ludzi na przedmieścia.

8. E. Szpakowska, *Architektura miasta idealnego – wprowadzenie*, „Przestrzeń i Forma” 2011, nr 16, s. 147.

9. A. Ciastoń, *op. cit.*, s. 6.

10. B. Latour, *Splatając na nowo to, co społeczne. Wprowadzenie do teorii aktora-sieci*, Kraków 2005, s. 77-78.

11. J. Urry, *The “System” of Automobility*, „Theory, Culture & Society” 2004, nr 21.

12. B. Gutowski, *op. cit.*, s. 137.

13. A. Wołodźko, *Niechciana spuścizna. Co dalej z blokowiskami?*, „Autoportret” 2005, nr 4, s. 4.

Suburbanizacja, do której niewątpliwie przyczyniły się możliwości oferowane przez motoryzację, powodowała z kolei dalszy wzrost ruchu samochodowego¹⁴ oraz wykluczenie społeczne tych mieszkańców przedmieść, którzy z różnych powodów nie mogą samodzielnie użytkować samochodu. Suburbia nie zawsze oferuje bowiem alternatywę wobec zindywidualizowanej formy mobilności przestrzennej, jaką jest prywatny pojazd¹⁵.

Rosnące zatłoczenie dróg próbowano początkowo zmniejszyć, nie odchodząc od modernistycznych pryncypiów. Zwracano zatem uwagę, iż problemy z transportem można rozwiązać poprzez dalszą rozbudowę miejskiej sieci dróg. W rzeczywistości jednak starania te jedynie pogłębiły trudności transportowe miast: jak się bowiem okazało, nowe korytarze drogowe zachęcały do częstszego wykorzystywania samochodu, przez co ponownie pojawiała się zatłoczenie dróg¹⁶. Swobodne, nieograniczone i nieskoordynowane użytkowanie samochodu wiązało się wszakże z wykorzystywaniem dóbr publicznych – dróg, które poprzez niekontrolowaną eksploatację nabierały rzadkiego charakteru (ich pojemność okazywała się bowiem zbyt mała w stosunku do wzrastającego ruchu). Motoryzację obarczano także odpowiedzialnością za upadek tradycyjnej, wielofunkcyjnej ulicy, która w dobie popularyzacji samochodu stała się zdominowana przez użytkowników prywatnych pojazdów i została sprowadzona do roli kanału tranzytowego¹⁷. W dyskursie na temat miast nowoczesnych ulicę prezentowano jako miejsce pozbawione cech tradycyjnej przestrzeni publicznej, która byłaby w równym stopniu dostępna każdemu, a w szczególności spacerowiczowi. Definiując kondycję ulic, coraz częściej traktowano je jako „przestrzenie (...) rozbijające ciągłość śródmieścia, (...) przez które «należy przejechać jak najszybciej»”¹⁸. Choć zauważalny kryzys miejskiej przestrzeni – zarówno w aspekcie jej ciągłości, waloryzacji, jak i wydolności jej układu komunikacyjnego – nie był efektem tylko umasowienia motoryzacji, to jednak samochód postrzega się niekiedy jako jeden z symboli upadku modernistycznego świata, tworzono – jak konkludował Jan Gehl – „dla słoni, a nie dla ludzi”¹⁹.

Na skutek zauważalnych trudności komunikacyjnych, pod koniec lat 60. zaczęto popularyzować nową wizję przestrzeni, która byłaby wolna od motoryzacji, a przynajmniej zmniejszony zostałby jej udział w ogólnej liczbie podróży. Jak zauważa Jacek Wesołowski, od tego momentu „coraz bardziej słyszalny był głos nawołujący do zasadniczej rewizji polityki w kwestii transportu. Jane Jacobs, przenikliwa obserwatorka ewolucji miast amerykańskich, ujrzała problem jako dylemat: «erozja miast albo »utemperowanie« samochodu»”²⁰. Koncepcje te odwołują się w swej treści do możliwości oferowanych przez różne środki transportu publicznego, zakładają popularyzację roweru, proponują także wspólne wykorzystywanie prywatnych pojazdów. Reprezentanci tego kierunku zakładają też podjęcie działań rewitalizacyjnych mających na celu przywrócenie atrakcyjności i wzmocnienie wielofunkcyjności centrum.

14. C. Rozkwitalska, *Koszty i korzyści transportu zbiorowego i indywidualnego w miastach*, Warszawa 1997, s. 91.

15. J. Węgleński, *Metropolitalna Ameryka*, Warszawa 1988, s. 82.

16. J. Gadziński, *Ocena dostępności komunikacyjnej przestrzeni miejskiej na przykładzie Poznania*, Poznań 2010, s. 27; J. Wesołowski, *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, Łódź 2008, s. 16.

17. J. Wesołowski, *op. cit.*, s. 15.

18. J. Gadziński, *op. cit.*, s. 27.

19. J. Gehl, *Miasta są dla ludzi, nie dla słoni*, rozmawiał Michał Wybieralski, „Gazeta Wyborcza” Poznań, 18.03.2010, http://wyborcza.pl/1,75968,7676126,Miasta_sa_dla_ludzi_nie_dla_sloni.html

20. J. Wesołowski, *op. cit.*, s. 17.

Z takimi przemianami wiążą się również oczekiwania postmodernistów dotyczące zwiększenia udziału przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego. Przyczyn upadku atrakcyjności centrów miast – jako obszarów o wysokiej wartości symbolicznej – upatrują oni bowiem właśnie w samochodzie, który nie tylko utrudnia piesze przemierzanie tejże przestrzeni, ale też zachęca do korzystania z *malli* położonych na obrzeżach miast.

Jako że nie mały udział w budowaniu uprzywilejowanej pozycji samochodu (a także rozlewaniu się miast) miała wcześniej urbanistyka doby modernizmu (szczególnie późniejszego), postnowoczesnej redefinicji poddano nie tylko kwestię stricte transportową, ale też ogólniejszy sposób myślenia o planowaniu miasta. Według Aleksandra Polita obecne tendencje miałyby polegać „na projektowaniu zabudowy o stosunkowo wysokiej intensywności, mieszanu funkcji terenów miejskich i oparciu ich funkcjonowania o transport publiczny”, prowadząc w ten sposób do obniżenia „czasu podróży dom-praca-rozrywka”²¹. Podobnie twierdzi Krystyna Solarek, podkreślając, iż „popularne jest promowanie miast zwartych, rozwijających się do wewnątrz (...) o przemieszanej funkcji terenu, przyjaznych pieszym, dostępnych komunikacyjnie”²². Postmodernistyczne projekty zatem nie tylko zawierają wyobrażenia na temat kształtu przestrzeni, ale też odwołują się do potrzeb i zachowań ludzi. Przyglądając się niektórym postulatam można odnieść wrażenie, iż przypisywany postmodernizmowi nacisk na indywidualizm i niepowtarzalność nie do końca znajduje odzwierciedlenie we wspomnianych koncepcjach urbanistycznych. Zakładają one raczej, iż użytkownicy przestrzeni zechcą korzystać z wielofunkcyjnych konglomeratów, pozwalających na rezygnację przynajmniej z części podróży. Za tym idzie kolejne założenie, wedle którego mieszkańcy miast będą skorzy do odejścia od – znów przynajmniej częściowego – użytkowania prywatnych pojazdów, co z kolei pozwoli udroźnić miasta, zapanować nad ich rozlewaniem, a także zachować atrakcyjność pozytywnie waloryzowanych fragmentów przestrzeni. Wydaje się zatem, iż ponowoczesne koncepcje zakładają prymat interesu kolektywnego nad indywidualnym, co sprawia, iż postmoderniści wykorzystują niekiedy kategorię przymusu: zakładają stosowanie rozwiązań, które ograniczą lub nawet uniemożliwią wykorzystywanie samochodów w wybranych punktach przestrzeni miejskiej. Według wywodzących się z tego nurtu autorów, konieczne jest ograniczenie roli odgrywanej przez motoryzację indywidualną nie tylko tam, gdzie większą efektywność transportową zapewni stosowanie alternatywnych względem samochodu form mobilności przestrzennej, ale też w miejscach, w których samochód rzeczywiście może być przyczyną malejącej atrakcyjności przestrzeni miejskiej. Jeden z często przywoływanych przykładów stanowią wskazywane już centra miast, których obszar jest zbyt mały, by przyjąć wpływającą doń ilość samochodów. Postmodernistyczne wyobrażenia odwołują się więc – niczym koncepcje modernistyczne – do ogólnie ustalanych reguł, wymagających dostosowania się ze strony użytkowników miejskiej przestrzeni. Z jednej strony, reguły te tworzone są w imieniu marginalizowanych w modernizmie pieszych oraz użytkujących alternatywne względem samochodu środki transportu. Z drugiej, pomijają one jednak kulturowe zakorzenienie motoryzacji: z samochodu nie zawsze bowiem łatwo zrezygnować, a niekiedy staje się on nawet obiektem kultu. Przekształcanie postmodernistycznych wyobrażeń w realnie istniejące rozwiązania nosi w sobie załączek konfliktów społecznych, które – podobnie jak ilościowy przerost motoryzacji w dobie modernizmu – można rozpatrywać w kategoriach niezamierzonych konsekwencji.

21. A. Polit, *Idea miasta zwartego a rzeczywistość*, „Czasopismo Techniczne” 2010, nr 6, s. 89.

22. K. Solarek, *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, „Komitet Architektury i Urbanistyki” 2011, nr 4, s. 61.

„Karny łos”, czyli „naucz się parkować”

Niezamierzony przez postmodernistycznych twórców konflikt między użytkownikami samochodów a pozostałymi użytkownikami przestrzeni ujawnia nie tylko zróżnicowane sposoby percypowania miasta, ale też odmienne oczekiwania dotyczące współczesnej roli samochodu. Należy bowiem podkreślić, iż propozycje postmodernistów nie spotykają się z powszechną aprobatą. Warto tu jeszcze raz przywołać określenie samochodu jako aktantu, którego cechy najlepiej obrazują Kingsley Dennis i John Urry. Ich zdaniem motoryzacja jest jednym z czynników najsilniej wpływających na kształt życia społecznego. Formuła kontaktów społecznych jest dziś nie do pomyślenia – jak argumentują wskazani autorzy – bez wykorzystania pojazdów. Nade wszystko podkreślają oni, że prywatny pojazd stanowi symbol konsumpcji, wokół którego można budować jednostkową tożsamość i czerpać przyjemność zarówno z posiadania samochodu, jak i z podróżowania nim. Stąd nie dziwi przywiązanie części populacji do motoryzacyjnych osiągnięć, a także ich sprzeciw wobec propozycji celowo i świadomie ograniczających prawa przyznane samochodom szczególnie w dobie modernizmu, który zdaje się być wciąż popularny wszędzie tam, gdzie ekspansja motoryzacji nastąpiła znacznie później niż w Europie Zachodniej (lub w państwach, które poszły raczej śladami Stanów Zjednoczonych, aniżeli najbardziej rozwiniętych państw europejskich). Zwolennicy tego nurtu hołdują modernistycznym propozycjom rozwiązywania problemów transportowych, oczekując rozbudowy infrastruktury i wprowadzania w przestrzeni miejskiej nowych udogodnień dla samochodów. Z drugiej strony, przybywa orędowników postmodernistycznych rozwiązań, którzy w imię ekologii, komfortu przemieszczania się po mieście lub względów estetycznych podzielają wyobrażenia postmodernistów, widząc w nich nadzieję na rozwiązanie przynajmniej części problemów komunikacyjnych miast. Zwolennicy obu nurtów, odwołując się do dwóch przeciwstawnych wyobrażeń na temat kształtu miejskiej przestrzeni, wytwarzają szereg praktyk społecznych, które mają nie tylko uprawomocnić prezentowany przez nich punkt widzenia, ale też pomóc w „zdobywaniu kontroli” nad miejską przestrzenią i dostosowywaniu jej do wyobrazonego wzorca. Praktyki te można podzielić przynajmniej na trzy grupy.

Po pierwsze, są to praktyki dyskursywne mające w założeniu zdyskredytować oponentów. Analizując przestrzeń Internetu, można zlokalizować szereg dyskusji toczących się między reprezentantami obu nurtów, którzy wykorzystują takie pojęcia jak: „puszkarze” czy „blachosmrodziarze” (gdy chodzi o określenie kierowców), a z drugiej – „biedacy”, czy „plebs” (jeśli mowa o korzystających z transportu publicznego). Dyskutanci chętnie więc odwołują się do tych cech, które są powszechnie identyfikowane z danym środkiem transportu. W przypadku samochodu punktuje się jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne; kiedy zaś mowa o komunikacji publicznej, łatwo odwoływać się zarówno do jej niezadowalającej jakości, jak i do odpływu zamożniejszych klientów, którzy chętniej korzystają z prywatnych samochodów, deprecjonując w ten sposób transport zbiorowy. Po drugie, zauważalne jest stosowanie praktyk przestrzennych, takich jak parkowanie w niedozwolonych miejscach pojazdami powszechnie traktowanymi jako drogie lub prestiżowe. Z drugiej strony, do tego rodzaju praktyk można również zaliczyć naznaczanie przestrzeni stosowane przez przeciwników dalszej ekspansji motoryzacji lub przez tych, którzy czują się zmarginalizowani pod względem dostępu do miejskiej przestrzeni. Stosują oni np. podnoszenie wycieraczek w pojazdach zaparkowanych w nieodpowiednich miejscach, a w skrajnych wypadkach dopuszczają się brudzenia czy niszczenia takich samochodów.

Formą pośrednią jest umieszczanie na nich naklejek lub kartek informujących (niekoniecznie w cenzuralnej formie) użytkownika danego pojazdu o popełnionych przez niego błędach. Stosowane kary niekiedy celowo charakteryzują się uciążliwością – emblematy czy produkty umieszczane na samochodach są np. wykonane z trudno usuwalnych materiałów.

Po trzecie, przestrzeń Internetu obfituje w grafiki symbolizujące niezgodę na określony kształt polityki inwestycyjnej lub przestrzennej. Pojawiające się w sieci materiały można podzielić na trzy grupy. Pierwsza ma charakter edukacyjny i przedstawia bilans korzyści i strat, jakie można osiągnąć wdrażając w sferę praktyczną określone wyobrażenia przestrzenne. Zazwyczaj tego rodzaju grafiki przedstawiają w dobrym świetle koncepcje postmodernistyczne, zwracając uwagę na marginalizację pieszych bądź rowerzystów lub odwołując się do korzyści ekonomicznych, osiągalnych dzięki promocji alternatywnych względem samochodu środków transportu. Druga grupa ma charakter żartobliwy i charakteryzuje się stosowaniem kpiących uwag pod adresem użytkowników prywatnych pojazdów. Lejtmotywnym takich grafik jest zatłoczona droga oraz dobiegająca z wybranego samochodu kąśliwa uwaga pod adresem pozostałych użytkowników samochodów. Paradoks polega tu na tym, że autorem takiej uwagi jest jeden z wielu kierowców uczestniczących w zatorze i przyczyniających się do jego powstania w taki sam sposób, jak pozostali. Trzecia grupa grafik stanowi z kolei uderzenie w politykę kreowaną przez władze lokalne lub państwowe. Autorzy starają się odkrywać paradoksy owej polityki, ujawniając jej kontekstualność i zależność od ludzkich interesów, a także niejednoznaczność tworzonych interpretacji. Starają się w ten sposób wykazać nieracjonalny charakter decyzji dostosowujących przestrzeń miasta do użytkowania prywatnych samochodów. Jeden z rysunków pokazuje np. dwa rodzaje inwestycji publicznych: budowę autostrady oraz linii tramwajowej, jednakże w treści grafiki jedynie to pierwsze przedsięwzięcie jest określone jako public investment (rozumiane jako uzasadniona interwencja o charakterze publicznym). Drugą inwestycję określono w kategoriach wasteful subsidy (marnotrawienie środków publicznych), chcąc w ten sposób podkreślić wybiórczość i stronniczość władz nastawionych na stosowanie pryncypiów modernistycznych.

Zauważalne w przestrzeni realnej antagonizmy między kierowcami a pozostałymi uczestnikami ruchu zazwyczaj bazują implicite na archetypach przestrzennych o modernistycznej lub postmodernistycznej proveniencji. Konflikty te mogą zależeć od świadomie wyznawanej przez stosujących dane praktyki ideologii (co widać szczególnie w przypadku grafik); często jednak antagonistyczne praktyki wypływają nie tyle z orientacji ideologicznej, lecz raczej z praktycznych doświadczeń osób stosujących wybrane sposoby naznaczania przestrzeni lub innych jej użytkowników. Zatem o tym czy percepcja przestrzeni miejskiej wiąże się z aprobatą pryncypiów modernistycznych czy raczej odwołuje się do idei postmodernistycznych (podkreślających ograniczony zasób przestrzeni, która powinna stać się wolna od samochodów), decydują zazwyczaj interesy członków społeczeństwa korzystających z przestrzeni miejskiej w odmienny sposób (z różnych, w tym także ekonomicznych powodów).

Podsumowanie

Samochód odegrał w historii urbanistyki ambiwalentną rolę: doprowadził do podwójnej rewolucji w sposobie percypowania przestrzeni miejskiej, najpierw rozbudzając niemałe nadzieje, a następnie rodząc wyraźny sprzeciw. Pierwsze, zdecydowanie optymistyczne wyobrażenie na temat relacji między motoryzacją a miastem zrewidowała praktyka, która ujawniła szereg niezamierzonych (ale i negatywnie waloryzowanych) przez architektów i urbanistów konsekwencji rozwoju motoryzacji. Drugie z wyobrażeń, w którym zauważalne jest odejście od nadziei związanych z samochodem i pewien powrót do premodernistycznych wzorców, napotkało z kolei opór społeczny ze strony zwolenników motoryzacji, niegotowych na poświęcenie swobody i wolności wyboru w imię kolektywnego interesu. Próba przekształcania wyobrażeń na temat przestrzeni w realnie istniejące rozwiązania uzależniona jest zatem tak od (nie zawsze przewidywalnych) możliwości technicznych, jak i od indywidualnych interesów oraz doświadczeń tych, którzy na co dzień użytkują przestrzeń miejską. Stąd też wykreowanie nowych wyobrażeń przestrzennych nie musi oznaczać aprobaty dla ich praktycznej realizacji, prowadząc przez to do konfliktów społecznych.

BIBLIOGRAFIA

1. Castells M., *Kwestia miejska*, PWN, Warszawa 1982.
2. Ciastoń A., *Miejskie przestrzenie – modernizm i postmodernizm*, „Kultura Miasta” 2009, nr 2-3.
3. Dennis K., Urry J., *After the Car*, Polity, Cambridge 2009.
4. Domecka M., *Dualność czy dualizm? Relacje pomiędzy strukturą i podmiotowym sprawstwem we współczesnych debatach teoretycznych* [w:] *Sprawstwo. Teorie, metody, badania empiryczne w naukach społecznych*, red. Irena Szlachcicowa, Olga Nowaczyk, Adam Mrozowicki, Kraków 2013.
5. Gadziński J., *Ocena dostępności komunikacyjnej przestrzeni miejskiej na przykładzie Poznania*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2010.
6. Gehl J., *Miasta są dla ludzi, nie dla słoni*, rozmawiał Michał Wybieralski, „Gazeta Wyborcza” Poznań, 18.03.2010, http://wyborcza.pl/1,75968,7676126,Miasta_sa_dla_ludzi_nie_dla_sloni.html
7. Gutowski B., *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa 2006.
8. Jałowiecki B., *Architektura jako ideologia*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2009, nr 3.
9. Latour B., *Splatając na nowo to, co społeczne. Wprowadzenie do teorii aktora-sieci*, Kraków 2005.
10. Niebrzydowski W., *Rozważania o wielofunkcyjności i strefowaniu mieszkania*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Białostockiej” 2007, nr 20.
11. Polit A., *Idea miasta zwartego a rzeczywistość*, „Czasopismo Techniczne” 2010, nr 6.
12. Rozkwitalska C., *Koszty i korzyści transportu zbiorowego i indywidualnego w miastach*, IGPIK, Warszawa 1997.
13. Rybicki P., *Spółczesność miejska*, PWN, Warszawa 1972.
14. Solarek K., *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, „Komitet Architektury i Urbanistyki” 2011, nr 4.
15. Szpakowska E., *Architektura miasta idealnego – wprowadzenie*, „Przestrzeń i Forma” 2011, nr 16.
16. Urry J., *The “System” of Automobility*, „Theory, Culture & Society” 2004, nr 21.
17. Wesołowski J., *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2008.
18. Węgleński J., *Metropolitalna Ameryka*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1988.
19. Wołodźko A., *Niechciana spuścizna. Co dalej z blokowiskami?*, „Autoportret” 2005, nr 4.