

KIJ W MROWISKU - JAN GEHL IRONICZNIE

Jan Gehl jest znany z koncepcji ograniczania ruchu samochodowego w centrach miast, tworzenia otwartych przestrzeni publicznych, przekształcania urbanistycznych molochów w "miasta dla ludzi" (tytuł najnowszej książki profesora). Jest współautorem rozwiązań zastosowanych w Kopenhadze, Melbourne i Nowym Jorku. Obecnie jego zespół pracuje nad rozwiązaniami dla Moskwy, która chce się stać miastem przyjaznym.

Profesor Gehl przybył do Łodzi na zaproszenie Instytutu Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego oraz Fundacji Ulicy Piotrkowskiej. Oprócz dwóch wykładów na uczelni i warsztatów dla pracowników samorządowych w programie wizyty znalazła się też konferencja prasowa. Po kurtuazyjnych powitaniach ze strony prezydent Zdanowskiej, prof. Aleksandry Jewtuchowicz (dyrektora Instytutu Gospodarki Przestrzennej UŁ), Włodzimierza Adamiaka z Fundacji Ulicy Piotrkowskiej, po krótkim wystąpieniu bohatera konferencji na temat trendów w rozwoju miast przyszedł czas na pytania. Postanowiłem zapytać o opisany powyżej kontekst wizyty. Chciałem wiedzieć, czy z uwagi na termin wizyty profesor Gehl nie uwiarygodnia swoim autorytetem inwestycji moim zdaniem sprzecznej z jego założeniami.

Upewniwszy się, o którą inwestycję mi chodzi (przebudowa trasy W-Z), profesor odpowiedział: ***Musicie być bardzo bogatym miastem, bo trzeba być bardzo bogatym, żeby rozpoczynać taki projekt.*** Po chwili dodał, że niektóre elementy łódzkiej infrastruktury przypominają, jeśli chodzi o rozmach, Arabię Saudyjską. Radził, by projektując inwestycje, myśleć o mieście za 30 lat, kiedy będzie mniej samochodów, choćby z tego względu, że benzyna będzie dużo droższa. Wiele miast - jego zdaniem - myśli już w tej perspektywie, a u nas wciąż zajmujemy się problemami z przeszłości. Równocześnie przyznał, że w Polsce po 89 roku mieliśmy mniej czasu na transformację myślenia od samochodu do innych modeli transportu.

Niby oczywiste, a jednak ciekawe. Rzeczywiście musimy być bardzo bogaci, skoro stać nas na rozkopywanie centrum na dwa lata w celu przeniesienia jednego przystanku tramwajowego i wykopania średnio potrzebnego tunelu przez środek miasta. Nie chodzi nawet o te 600 milionów kosztów bezpośrednich, o ten czas stracony w korkach i bezproduktywnie spalaną benzynę (zanieczyszczającą powietrze). Nie chodzi o upadające sklepy czy instytucje odcięte od klientów (jedną z nich jest położony od jakiegoś czasu na wyspie Łódzki Dom Kultury, któremu dramatycznie spadły przychody z wynajmu sal na konferencje i szkolenia). Nie chodzi o powszechną irytację mieszkańców, która w niwecz obraca wszelkie strategie promujące przywiązanie do miasta i partycypację w zarządzaniu ani o kolejne migawki w ogólnopolskich mediach (w Łodzi nie da się jeździć), które zniechęca inwestorów.

Chodzi o to, że 5-10-15 lat po oddaniu nową trasę W-Z trzeba będzie poprawiać. Albo przedłużać tunel - za Kilińskiego? Za Nowotargową? Za skrzyżowanie Marszałków? - albo zasypywać i zwęzać, budować kładki, mostki, kolejki linowe czy co tam jeszcze, by Łódź nie była niczym Warszawa i Praga albo Buda i Peszt. Za dwa lata (jak dobrze pójdzie) będziemy mieć w Łodzi zatłoczony dworzec przesiadkowy dla tramwajów i pusty podziemny dworzec dla pociągów. W połowie drogi między nimi, na Piotrkowskiej 104, specjalny zespół będzie przygotowywał kolejne inwestycje. Żebyśmy nie stracili funduszy z kolejnego rozdania.