

# Unifikacja krajobrazów miejskich. Znaczenie procesu percepcji w jakościowej ocenie przestrzeni publicznej Warszawy

Janusz Skalski

The Unification of  
Urban Landscapes.  
The Importance  
of Perception in  
Quality Evaluation  
of the Public Space  
in Warsaw

Ludzie podobnie jak wszystkie organizmy zwierzęce posiadają wrodzoną umiejętność oceny swojego przestrzennego otoczenia pod kątem własnego bezpieczeństwa i wygody. Rezultaty takiej oceny zależą zasadniczo od dwóch zdolności, w które wyposażała nas natura w trakcie ewolucyjnego procesu dostosowywania się naszego gatunku do pierwotnego środowiska życia. Pierwszą z nich jest zdolność motorycznego przemieszczania się w przestrzeni, a drugą możliwość zmysłowego doświadczania fizyczności naszego otoczenia. Obie wymienione zdolności są nierozzerwalnie związane z psychicznym poczuciem osobistej swobody, której wyrazem jest wola podejmowania działań. Trwałość tak ukształtowanej konstrukcji psychicznej człowieka zależy od tego, czy w danym momencie ma możliwości pełnego dysponowania tymi dwoma zdolnościami. My ludzie, jesteśmy gatunkowo dostosowani do życia dziennego, dlatego na pełne wykorzystanie obu zdolności możemy liczyć w czasie wyznaczonym długością dnia. Z własnych doświadczeń wiemy, że w ciemnościach nocy nasze możliwości percepcyjne i motoryczne są w znacznym stopniu ograniczone. Również przestrzenne ukształtowanie otoczenia, w którym przebywamy w danym momencie czy zmiany pogody mogą być znacznym utrudnieniem w wykorzystaniu naszych pełnych zdolności motorycznych i percepcyjnych. Wynika z tego, że podświadome odczuwanie

bezpieczeństwa i wygody w przestrzennym otoczeniu jest w dużym stopniu zależne od możliwości pełnego wykorzystania naszych zdolności motorycznych i percepcyjnych. W miejscach gdzie jesteśmy tego pozbawieni, w naszej podświadomości będzie narastało odczucie osobistego zniewolenia. Dzięki tym skrajnym odczuciom psychicznym pojawia się w naszym umyśle możliwość dokonywania świadomych decyzji, które dotyczą naszego zachowania w przestrzeni. Na przykład: w jakim kierunku iść, w którym miejscu można usiąść lub się położyć, gdzie schować się w razie niebezpieczeństwa. Dokonywanie wyboru pomiędzy niewygodą i komfortem życia zależy wówczas od naszej woli i jej zaakceptowania przez nasz umysł. Dzięki wrodzonym zdolnościom motorycznym i percepcyjnym poznajemy, geograficzność naszego otoczenia, czego rezultatem jest zdolność przestrzennej orientacji. Wszystkie tego rodzaju uwarunkowania wspomagają nas w podejmowaniu odpowiednich decyzji, które będą kierowały naszym zachowaniem w przestrzeni, do jej oceny jakościowej a także estetycznej. Świadomość istnienia takich uwarunkowań w procesie percepcji wydaje się być podstawą twórczego działania w architekturze krajobrazu<sup>1</sup>.

Każdy człowiek obserwując siebie samego i innych ludzi może dojść do wniosku, że wraz z rozwojem cywilizacji, model naszego życia oraz wynikające z niego zachowania prze-

# Unifikacja krajobrazów miejskich. Znaczenie procesu percepcji w jakościowej ocenie przestrzeni publicznej Warszawy

Janusz Skalski

The Unification of  
Urban Landscapes.  
The Importance  
of Perception in  
Quality Evaluation  
of the Public Space  
in Warsaw

Ludzie podobnie jak wszystkie organizmy zwierzęce posiadają wrodzoną umiejętność oceny swojego przestrzennego otoczenia pod kątem własnego bezpieczeństwa i wygody. Rezultaty takiej oceny zależą zasadniczo od dwóch zdolności, w które wyposażyla nas natura w trakcie ewolucyjnego procesu dostosowywania się naszego gatunku do pierwotnego środowiska życia. Pierwszą z nich jest zdolność motorycznego przemieszczania się w przestrzeni, a drugą możliwość zmysłowego doświadczania fizyczności naszego otoczenia. Obie wymienione zdolności są nierozdzielnie związane z psychicznym poczuciem osobistej swobody, której wyrazem jest wola podejmowania działań. Trwałość tak ukształtowanej konstrukcji psychicznej człowieka zależy od tego, czy w danym momencie ma możliwości pełnego dysponowania tymi dwoma zdolnościami. My ludzie, jesteśmy gatunkowo dostosowani do życia dziennego, dlatego na pełne wykorzystanie obu zdolności możemy liczyć w czasie wyznaczonym długością dnia. Z własnych doświadczeń wiemy, że w ciemnościach nocy nasze możliwości percepcyjne i motoryczne są w znacznym stopniu ograniczone. Również przestrzenne ukształtowanie otoczenia, w którym przebywamy w danym momencie czy zmiany pogody mogą być znacznym utrudnieniem w wykorzystaniu naszych pełnych zdolności motorycznych i percepcyjnych. Wynika z tego, że podświadome odczuwanie

bezpieczeństwa i wygody w przestrzennym otoczeniu jest w dużym stopniu zależne od możliwości pełnego wykorzystania naszych zdolności motorycznych i percepcyjnych. W miejscach gdzie jesteśmy tego pozbawieni, w naszej podświadomości będzie narastało odczucie osobistego zniewolenia. Dzięki tym skrajnym odczuciom psychicznym pojawia się w naszym umyśle możliwość dokonywania świadomych decyzji, które dotyczą naszego zachowania w przestrzeni. Na przykład: w jakim kierunku iść, w którym miejscu można usiąść lub się położyć, gdzie schować się w razie niebezpieczeństwa. Dokonywanie wyboru pomiędzy niewygodą i komfortem życia zależy wówczas od naszej woli i jej zaakceptowania przez nasz umysł. Dzięki wrodzonym zdolnościom motorycznym i percepcyjnym poznajemy, geograficzność naszego otoczenia, czego rezultatem jest zdolność przestrzennej orientacji. Wszystkie tego rodzaju uwarunkowania wspomagają nas w podejmowaniu odpowiednich decyzji, które będą kierowały naszym zachowaniem w przestrzeni, do jej oceny jakościowej a także estetycznej. Świadomość istnienia takich uwarunkowań w procesie percepcji wydaje się być podstawą twórczego działania w architekturze krajobrazu<sup>1</sup>.

Każdy człowiek obserwując siebie samego i innych ludzi może dojść do wniosku, że wraz z rozwojem cywilizacji, model naszego życia oraz wynikające z niego zachowania prze-

strzenne są coraz bardziej zależne od urządzeń techniki, które towarzyszą nam na każdym kroku. Jest to rezultat wprowadzanej na świecie potrzeby stałego wzrostu gospodarczego, którego podstawą jest rozwój przemysłu. Ta ogólnoswiatowa idea wspierana przez rządy wielu państw powinna w przyszłości zapewnić wszystkim ludziom ogólny dobrobyt i poprawić im jakość życia. Praktycznym rezultatem wprowadzania w życie takiej ideologii jest niezliczona ilość urządzeń mechanicznych, które ułatwiają nam codzienną egzystencję. Hasło „ułatwienia życia” stało się wiodącą ideą przy projektowaniu i wytwarzaniu różnych urządzeń, które w każdej czynności, jaką świadomie podejmujemy, mają zredukować nasz wysiłek fizyczny do niezbędnego minimum i tym samym przyczynić się do podnoszenia komfortu życia. W powszechnym rozumieniu osiągnięcie komfortu życia było i jest pojmowane jako ograniczanie wysiłku fizycznego. W imię tak pojmowanej ideologii, ludzki wysiłek fizyczny wynikający z naturalnej budowy naszego organizmu i jego możliwości motorycznych jest zastępowany pracą silników elektrycznych. Każdy wynalazek czy nowy produkt, który ułatwia nam życie jest przyjmowany z ogromnym entuzjazmem i nadzieją, że teraz nie będziemy musieli już nic robić. W początkowym okresie fascynacji tą ideą próbowano ustalić i mierzyć komfortu życia, ilością silników elektrycznych, które były zamonto-

wane w urządzeniach domowych<sup>2</sup>. Obecnie ich ilość jest już praktycznie niemożliwa do policzenia, a wysiłek fizyczny wynikający z ich uruchomienia, został sprowadzony do przeczytania instrukcji obsługi. Gwałtowne przyspieszenie w rozwoju motoryzacji, kolei, metra czy samolotów stało się dla wielu ludzi synonimem postępu, nowoczesności, dobrobytu i wolności osobistej. W takiej sytuacji możliwość pełnego wykorzystania naszych przyrodzonych zdolności motorycznych, staje się w obecnych warunkach problematyczna a nawet dla wielu może okazać się całkiem zbyteczna. Dla wielu ludzi podjęcie decyzji o przemieszczeniu się w przestrzeni miasta czy dużego parku jest często poprzedzona pytaniem – iść czy jechać? Od wielu lat lekarze i dietetycy sygnalizują nam istnienie zagrożeń zdrowotnych, które są wynikiem propagowania wygodnego życia. Pomimo podejmowania różnych prób, które zmierzają do propagowania uprawiania sportu i podnoszenia sprawności fizycznej, sytuacja nie ulega zmianie. Zdecydowanie wolimy komfort życia, jaki propaguje nam współczesna technika i kultura. Natomiast naturalny wysiłek fizyczny, który mamy zakodowany w naszych genach wolimy oglądać na ekranach telewizorów, gdzie wyspecjalizowani sportowcy robią to dla nas za pieniądze.

Można również przypuszczać, że postęp cywilizacyjny jest odpowiedzialny za przytłumienie naszych wrodzonych możliwości

percepcyjnych. Dla potwierdzenia tego zjawiska są prowadzone badania porównawcze osób żyjących w rozwiniętej cywilizacji z ludźmi żyjącymi w pierwotnych warunkach. Rezultat tych porównań jest zawsze taki sam. Ludzie żyjący w warunkach prymitywnych, dysponują o wiele pełniejszym spektrum percepcyjnym niż my<sup>3</sup>. Wynika z nich, że potrafimy patrzeć, ale niewiele widzimy, słuchamy, ale często nie potrafimy rozpoznać dźwięku, czujemy zapachy, ale nie rozróżniamy ich pochodzenia. Wydaje się, że aparat percepcyjny współczesnego człowieka żyjącego w środowisku zurbanizowanym jest bardziej nastawiony na proste rejestrowanie doznań sensualnych niż na ich doświadczanie i przeżywanie. Takiej sytuacji sprzyja ogromny postęp w produkcji różnego rodzaju urządzeń, które pomagają nam rejestrować nasze doznania percepcyjne a jednocześnie usprawniają zakresy działań naszych zmysłów. Tego rodzaju urządzenia wpisują się doskonale w powszechną ideę wygodnego życia i są jej praktycznym potwierdzeniem. Urządzenia usprawniające nasz aparat percepcyjny takie jak: cyfrowe aparaty fotograficzne, kamery, magnetofony, telewizja oraz wszystkie urządzenia niwelujące wysiłek fizyczny są identyfikatorami współczesnego modelu życia, w jakim egzystują miliony ludzi. Wśród ludzi są zarówno przeciwnicy jak i entuzjaści takiego modelu życia, jednak wszyscy solidarnie korzystają z jego dobrodziejstw. Istniejący obec-

Graficzna tablica z piktogramem informująca przechodniów i kierowców, gdzie w Warszawie jest Wisła

Graphical chart with a pictogram informing pedestrians and drivers where the Wisła river is situated in Warsaw



Dziedziniec dawnego Domu Partii zamieniony na parking. Samochody to wrażliwe istoty i parkowanie w samym centrum miasta może być dla nich szkodliwe. Dlatego w środku działa fontanna, która nawilża powietrze i dzięki temu poprawia im warunki klimatyczne

The yard of the former Party House changed into a car park. Cars are valuable and parking them in the city centre can be harmful to them. That is why there is a fountain in the middle of the yard which moisturizes the air and improves climatic conditions

nie model życia siłą rzeczy musi mieć swoje odniesienia w krajobrazie. Badania statystyczne prowadzone przez różne organizacje międzynarodowe wykazują, że liczba ludności na świecie, która mieszka i pracuje w zurbanizowanym środowisku jest większa od tej, która mieszka na wsi i ciągle wzrasta. Z historii rozwoju ludzkiej cywilizacji można wywnioskować, że dla wielu naszych przodków jak i dla nas samych, miasto staje się powoli naszym naturalnym środowiskiem życia.

Od czasu, kiedy architektura krajobrazu ujawniła się jako samodzielna dyscyplina twórcza w jej działalności były i są poruszane zagadnienia dotyczące sposobów percepcji krajobrazu miasta, które mogłyby wspomagać proces jego projektowania. Każdy architekt krajobrazu, którego przedmiotem zainteresowania jest miasto, wcześniej czy później stanie przed twórczym zadaniem zaprojektowania parku, skweru czy otoczenia zabytkowej budowli. Musi sobie wtedy wyobrazić, że użytkownikami każdego z wymienionych wyżej obiektów architektury krajobrazu będą ludzie, którzy przyjadą lub przyjadą tu sami bądź zostaną przywiezieni autokarem. Niezależnie od tego, z jakiego środka transportu skorzystają, na pewno wszyscy będą uzbrojeni w aparaty cyfrowe i kamery, a w uszach będą mieli słuchawki połączone z odtwarzaczem muzyki. Wszyscy ci ludzie będą z pewnością poszukiwać miejsc, w których można coś zjeść i ugasić pragnienie, a nie



Znak drogowy i znak informujący o kierunku do Wisły

The road sign with a pictogram showing the direction to Wisła river

romantycznych zakątków, w których śpiewają ptaki i szumią drzewa. W ich przestrzennych zachowaniach można dostrzec, że dla nich proces percepcji ogranicza się do rejestracji krajobrazu (otoczenia, przestrzeni publicznej), a nie do jego doświadczania. Czyli będą to w większości typowi przedstawiciele współczesnego społeczeństwa, dla których liczy się jedynie komfort życia.

Czy architekt krajobrazu, kiedy rozpoczyna pracę badawczą nad sformułowaniem wytycznych projektowych dotyczących wybranego obszaru powinien dostosować swój proces percepcji do tego sposobu, jaki będą reprezentować jego przyszli użytkownicy (których zachowania scharakteryzowano wyżej), czy raczej powinien odwoływać się do naturalnych uwarunkowań percepcyjnych tkwiących w naszych genach, które pozwalają nam doświadczać nasze otoczenie? Wydaje się, że odpowiedź na tak postawione pytanie jest zawarta w samej istocie zawodu architekta krajobrazu, dla którego proces percepcji krajobrazu powinien być traktowany jako sztuka

patrzenia. W sztuce patrzenia chodzi przede wszystkim o zrozumienie krajobrazu i postawienie właściwej diagnozy, w podobny sposób jak robi to lekarz, kiedy postępuje zgodnie ze sztuką. W sztuce medycznej lekarz czasami może zalecić pacjentowi zmianę koloru fryzury czy fasonu kapelusza, jeśli uzna, że tego rodzaju terapia może przyczynić się do psychicznej poprawy stanu zdrowia pacjenta a nie dla jego szkody. Podobnie jest z krajobrazem. Nie zawsze upiększanie krajobrazu miasta kwiatami, fontannami, pomnikami

czy drogami roślinami może przynieść spodziewane rezultaty. Jeśli nie rozumiemy przestrzeni, w której twórczo działamy efekty naszej pracy mogą być mizerne.

Zrozumienie miejskiej przestrzeni to kwestia zawodowej wprawy, którą można doskonalić w trakcie podróżowania i odwiedzania licznych miast. Dostrzeżemy wówczas, że pełna złożoność krajobrazu tych miast może ujawnić się nam, kiedy przemieszczając się pieszo w przestrzeni publicznej (wysięk fizyczny) dostrzegamy obrazy, słyszymy dźwięki i czujemy zapachy. Zdobywanie tych doświadczeń zmysłowych nazywamy procesem percepcji. W procesie percepcji wzrok odgrywa najważniejszą rolę. Dlatego umiejętność posługiwania się nim, powinna być traktowana jako sztuka. Nie każdy, kto słyszy jest artystą muzykiem tak samo nie każdy, kto widzi jest artystą architektem krajobrazu. Sztuka patrzenia u ar-



Widok w kierunku Wisły z ul. Wersalskiej

View in the direction of Wisła river from Wersalska street

chitekta krajobrazu to umiejętność dostrzegania charakterystycznych cech fizjonomicznych krajobrazu i różnych zjawisk przestrzennych, które w nim występują. Stałe doskonalenie tej umiejętności jest nierozdzielnie związane z wykonywaniem zawodu architekta krajobrazu<sup>4</sup>. Wnikliwe obserwowanie otaczającej nas rzeczywistości jest podstawą twórczego działania w wielu dziedzinach sztuki. Dla architektów krajobrazu jest to proces ciągły, który trwa przez cały okres aktywnej pracy twórczej związanej z projektowaniem i oceną jakości środowiska życia człowieka. Istniejące obecnie możliwości podróżowania sprzyjają rozwojowi turystyki w skali globalnej. W ramach takich wyjazdów wielu architektów krajobrazu może zobaczyć w rzeczywistości wiele obszarów i miast naszej planety, które do tej pory znali tylko z przekazów ikonograficznych. Patrząc na rzeczywiste krajobrazy mają szansę doskonalić swoje percepcyjne zdolności, a także uczyć się i wyciągać odpowiednie wnioski z tego, co widzieli i zapamiętali. W trakcie odbywania podróży po świecie możemy zaobserwować wiele interesujących zjawisk przestrzennych. Między innymi można zauważyć, że krajobrazy wielu miast oraz ich przestrzenie publiczne, które dostrzegamy percepcyjnie są do siebie niezwykle podobne. W trakcie kilkudniowych pobytów w miastach podobieństwo to ujawnia się szczególnie w fizjonomicznych cechach ulic i placów. Poruszając się w takich

przestrzeniach i widząc to wszystko, co nas otacza zaczynamy tracić orientację i świadomość, w którym właściwie jesteśmy mieście.

W miarę poznawania miasta zaczynamy również percepcyjnie dostrzegać jego podobieństwo do innych miast w sferze dźwiękowej i zapachowej. W rezultacie takiego poznania i zdobycia pełni doświadczeń percepcyjnych z jego przestrzeni publicznej, możemy mieć wątpliwości, co do istnienia takich wartości krajobrazu, które często są kojarzone z tożsamością miasta, jego klimatem czy nastrojem. Postęp techniczny i globalizacja produkcji przemysłowej powodują to, że fizjonomiczna unifikacja w postaci podobnych urządzeń infrastruktury miejskiej jest widoczna na całym obszarze wielu miast. Proces ten będzie się pogłębiał ponieważ architekci, projektanci wzornictwa przemysłowego i mody a także architekci krajobrazu korzystają ze standardowych wyrobów, które z racji swej uniwersalności mogą być wszędzie zastosowane. Wydaje się, że tego procesu nie są w stanie zatrzymać pomysły polegające na wznoszeniu obiektów architektury, które charakteryzują się indywidualną formą przestrzenną. Można sądzić, że w sferze fizjonomicznej, dostrzegany proces upodobniania się miast do siebie będzie się utrwał.

Wytwarzanie standartowych urządzeń infrastruktury miejskiej oraz pojazdów komunikacji publicznej i indywidualnej jest jed-

nym z powodów upodobniania się do siebie miast również w sferze dźwiękowej. Kiedy w dowolnym mieście zamkniemy oczy i usłyszymy dźwięki dochodzące z ulicy, zaczynamy odnosić wrażenie, że jesteśmy w przestrzeni, którą doskonale znamy. We wszystkich miastach słychać takie same ostrzegawcze sygnały dźwiękowe wydawane przez tramwaje, karetki pogotowia, wozy strażackie, klaksony samochodów itp. W miastach portowych słychać takie same dźwięki syren okrętowych czy boi przeciwmgielnych. Nawet w sklepach muzycznych, których istnienie przy ulicach potwierdzają dźwięki emitowane z ich wnętrza, można usłyszeć takie same nagrania jak gdzie indziej. Taką samą muzykę jak w innych miastach można usłyszeć również na placach targowych, w centrach handlowych, na plażach i w parkach rozrywki. Jest to rezultat rozszerzania się globalnej popkultury, którą między innymi lansują stacje telewizyjne. Jedynie po hałasie, jakie wydają cykady można się jeszcze zorientować czy jesteśmy w miastach leżących geograficznie bardziej na południu czy bardziej na północy.

Ze zdobytych doświadczeń percepcyjnych można wysnuć jeszcze jeden interesujący wniosek. Miasta coraz częściej upodobniają się do siebie również w sferze zapachowej. To zjawisko przestrzenne jest związane z naporem do miast wielkich firm spożywczych, które są nastawione na produkcję i sprzedaż gotowej żywności. Firmy te lansują

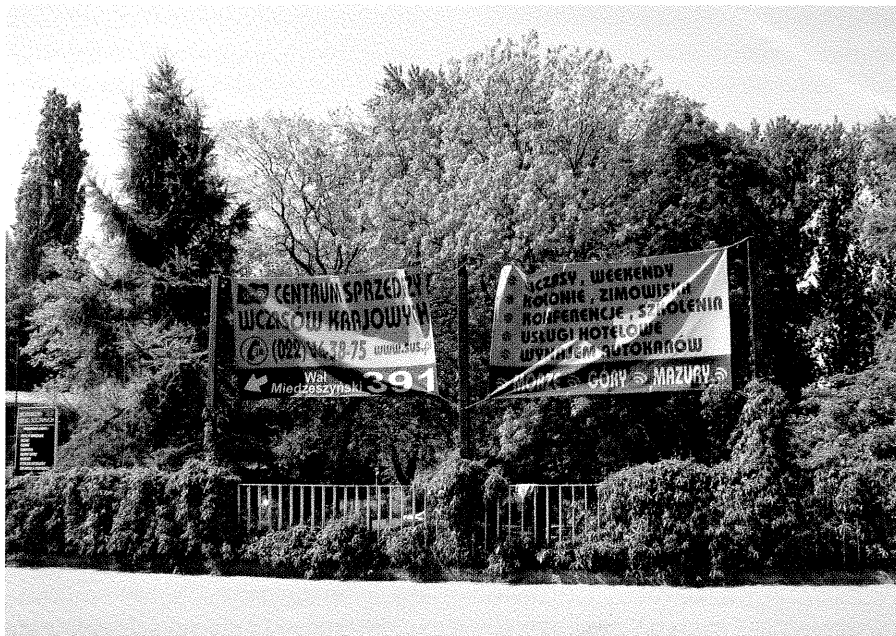
określone sposoby zachowań w przestrzeni publicznej, które są związane ze spożywaniem posiłków na ulicy. W wielu miastach na świecie istnieje już od wielu lat sieć ulicznych kiosków, w których można kupić znane na całym świecie potrawy i spożywać je idąc lub siedząc, na ulicy, w metrze lub w parku. Ulice wielu miast są, więc wypełnione zapachami hot dogów, smażonych kurczaków, hamburgerów, pizzy, frytek, zapiekanek itp. Są to potrawy przyrządzane według standardowych receptur a rezultatem tego jest to, że wszędzie tak samo wyglądają, pachną i smakują.

Dla przedstawicieli władz miejskich, a także dla urbanistów czy architektów krajobrazu zjawisko unifikacji krajobrazów miast powinno być sygnałem ostrzegawczym. Jego konsekwencją może być w przyszłości ograniczenie zainteresowania podróżami turystycznymi. Szczególnie takimi, w których celem będzie poznawanie historycznego rozwoju miast i ich zabytków. Po co gdzieś jechać, kiedy wszędzie jest tak samo. Przecież można sobie kupić album albo płytę CD i to nam w zupełności wystarczy. Z uwagi na to, że proces unifikacji miast w strefie fizjonomicznej jest zjawiskiem trudnym do zatrzymania pozostaje nam zwrócić baczną uwagę na pozostałe strefy dostrzegane percepcyjnie. Z dotychczasowych rozważań można wnioskować, że w strefie dźwiękowej i zapachowej istnieją duże możliwości twórczego działania. Dla architektów

krajobrazu szczególnie wdzięcznym obszarem zainteresowania wydaje się być sfera dźwiękowa.

Widać to szczególnie na przykładzie przestrzeni publicznej Warszawy, gdzie od wielu lat głównym polem zainteresowania urbanistów i architektów krajobrazu są przede wszystkim fizjonomiczne cechy miasta, a sfery dźwiękowa i zapachowa są zupełnie pomijane. Jednak mimo tego szczególnego zainteresowania cechami fizjonomicznymi, wizualny stan przestrzeni publicznej Warszawy jest przykładem projektowania, którego ostatecznym celem jest podobieństwo do innych miast. Na podstawie przeprowadzonych analiz percepcyjnych kilku dzielnic Warszawy można stwierdzić, że to szczegól-

nie zainteresowanie cechami fizjonomicznymi miasta to pozorowana gra władz miejskich i środowiska urbanistów, wynikająca z niedostrzegania szczególnych wartości krajobrazu miasta wynikających z naturalnego położenia<sup>5</sup>. Od kilkudziesięciu lat we wszystkich wystąpieniach dotyczących krajobrazu Warszawy podkreśla się jej szczególne położenie na wysokiej skarpie i rolę rzeki w mieście. I jaki jest efekt takiego gadania – żaden. To znaczy nic się nie robi w tym kierunku aby to wykorzystać te charakterystyczne cechy ale wręcz odwrotnie, celowo się je zaciera. Skrajnym przykładem takiego działania jest wizualne i komunikacyjne odcięcie Saskiej Kępy od Wisły. Saska Kępa jest jedyną dzielnicą



Handel przy Wale Miedzeszyńskim

A market place on the Miedzeszyński Wał

w Warszawie, która jest bezpośrednio położona nad samym brzegiem rzeki. Podstawą urbanistycznej kompozycji Saskiej Kępy było to, że ulice biegnące prostopadle do rzeki miały daleki perspektywiczny widok na Wisłę. Dzięki takiemu rozwiązaniu przestrzennemu, dzielnica była wizualnie blisko rzeki i jej obecność czuło się w jej przestrzeni publicznej. To w powszechnej opinii nadawało jej status atrakcyjnej dzielnicy mieszkalnej. Ale Saska Kępa była dobrym adresem. Większość dawnych przystani żeglarskich nad Wisłą w okolicach Saskiej Kępy prowadzi działalność komercyjną, która polega na handlowaniu wszystkim, co popadnie. Są tam składy budowlane, sklepy motocyklowe, pralnie chemiczne, hotele, domy weselne itd. Prowadzenie działalności handlowej wymaga ochrony terenu. Dlatego dostęp do rzeki jest strzeżony przez ochroniarzy i psy. W takiej sytuacji mieszkańcy Saskiej Kępy nie mogą swobodnie dojść do Wisły zanurzyć ręce w jej nurcie czy posłuchać jak szumi. Również nie widzą rzeki, ponieważ od Wisły oddzielają ich wysokie ekrany przeciw hałasowe wykonane z blachy falistej i matowego szkła. Ekrany mają chronić mieszkańców dzielnicy przed hałasem emitowanym przez trasę szybkiego ruchu, która biegnie na koronie Wału Miedzeszyńskiego. W zaistniałej sytuacji mieszkańcy Saskiej Kępy, aby zobaczyć Wisłę muszą się dostać na most księcia Józefa Poniatowskiego.

Oto przedziwny paradoks, który zaistniał w Warszawie. Po stronie warszawskiej wybudowano drogi, 1,5 kilometrowej długości tunel wzdłuż Wisły, aby mieszkańcy Powiśla (rejon położony po drugiej stronie Wisły) mieli swobodny dostęp do rzeki, natomiast po praskiej stronie zrobiono wszystko tak, aby nie mieli żadnego dostępu. Widocznie w Warszawie mieszkańcy dzielą się na lepszych i gorszych.

Również w pozostałych dzielnicach można zauważyć podobne sytuacje. Brak wizualnego kontaktu z rzeką i doliną Wisły można zauważyć w prostym doświadczeniu percepcyjnym, które każdy może przeprowadzić. Każdy, kto znajdzie się w przestrzeni publicznej Warszawy może stanąć w dowolnym miejscu i spróbować patrzeć, aby doświadczyć komfortu dalekiego patrzenia. Jest to naturalna potrzeba patrzenia w dal, którą mamy zakodowaną w swoich genach. Jest to naturalna reakcja na przebywanie w ciasnych przestrzeniach miasta. Doznawanie tego rodzaju komfortu było charakterystyczną cechą krajobrazu Warszawy i wynikało z położenia miasta na wysokiej skarpie. Dzięki tej możliwości przestrzenny układ miasta był czytelny i łatwy do zapamiętania, bo miał odniesienie do doliny rzeki. Nie ma już takich miejsc w mieście, z których moglibyśmy daleko patrzeć wzdłuż doliny Wisły lub na praską stronę. Dla upartych istnieje możliwość patrzenia z mostów wzdłuż rzeki, ale pieszo nikt tam

nie chodzi, a z samochodu niewiele widać, bo zasłaniają barierki<sup>6</sup>. Fakt, że urbaniści i architekci od wielu lat robią wszystko, aby z przestrzeni publicznej miasta nie widać było rzeki, dostrzegły również władze miasta. W Warszawie kilka lat temu został wprowadzony graficzny system informacyjny, który pokazuje nam za pomocą piktogramów gdzie w przestrzeni miejskiej jest Wisła. Musiało być źle z możliwościami orientacji w mieście, kiedy zdecydowano się na taki krok. Po wieloletnich działaniach prowadzonych przez urbanistów i architektów na terenie Warszawy, wyraźnie widać było, że wprowadzenie takiego systemu stanie się koniecznością. Zamykanie widoku na dolinę Wisły zapoczątkował Adolf Ciborowski<sup>7</sup>. Jego zrealizowane pomysły polegały na zamykaniu perspektywy wszystkich ulic schodzących do Wisły, wysokimi budynkami mieszkalnymi. W perspektywie takich ulic jak Podleśna, Mickiewicza, Bednarska Karowa, Dolna, Aleja Wilanowska itd., widać wieżowce, a nie krajobraz doliny Wisły. Również widok z Placu Zamkowego na stronę praską został radykalnie skrócony w rezultacie urbanistycznego pomysłu A. Ciborowskiego. W latach sześćdziesiątych po stronie praskiej tuż przy samej Wiśle postawiono zwartą ścianę czterech wysokich budynków mieszkalnych, aby przysłonić widok z tego ważnego miejsca w Warszawie na stare XIX-wieczne budynki kryte papą. W ówczesnym pojmowaniu estetyki, piękne i tańsze

były wielorodzinne bloki mieszkalne niż remont domów i wymiana pokryć dachowych w całej dzielnicy. Postępując zgodnie z taką koncepcją najbardziej otwarte miejsca w krajobrazie Warszawy, z których widać było rozległe wnętrza doliny Wisły i samą rzekę zabudowano. Tam gdzie były możliwości szczelinowego otwarcia widokowego na krajobraz doliny Wisły, tam natychmiast wynajęto te miejsca firmom reklamowym, aby postawiły tam swoje billboardy. To paradoksalne działanie jest potwierdzeniem faktu, że urbanistom i architektom warszawskim nigdy nie zależało na ochronie tożsamyh cech krajobrazu Warszawy. Ale dzięki temu Warszawa jest fizjonomicznie podobna do innych miast, a nasi architekci i urbaniści przestali mieć kompleksy prowincji. A nawet niektóre rozwiązania, które zrealizowali można potraktować jako oryginalne pomysły daleko wyprzedające swoją epokę i nigdzie niespotykane na świecie. Takim przyszłościowym rozwiązaniem wydaje się być dziedziniec dawnego Domu Partii na rogu Nowego Świata i Alei Jerozolimskich, gdzie działająca fontanna radykalnie poprawia klimatyczne warunki parkującym tam samochodom.

Sfery dźwiękowa i zapachowa Warszawy to obszary, które zawsze pozostawały poza zainteresowaniem urbanistów i architektów. Wobec daleko posuniętego procesu fizjonomicznej unifikacji Warszawy należy zwrócić baczniejszą uwagę na te strefy. Być może, że w tych dwóch

strefach będzie można przywrócić i utrwalić indywidualny charakter i tożsamość Warszawy. Szeroko pojmowana sfera dźwiękowa Warszawy była kiedyś nierozzerwalnie związana z Wisłą. Dźwięki wydawane przez statki rzeczne, pracujące stocznie i urządzenia portowe czy nawoływania piaskarzy wpisywały się w tożsamość miasta. Od wielu lat wraz z likwidacją żeglugi na Wiśle, zanikała dźwiękowa obecność rzeki w przestrzeni publicznej Warszawy. Tę szeroką strefę dźwiękową miasta wypełniły teraz odgłosy, jakie znamy z innych miast. Jednak oprócz tej szerokiej strefy miejskiej istnieje kameralna strefa dźwiękowa, której możemy doświadczać osobiście w bezpośrednim kontakcie z rzeką lub w niektórych miejscach w przestrzeni publicznej. W tej strefie, której percepcyjne doświadczenie zależy od indywidualnej wrażliwości, czasami usłyszeć można głośny szum spiętrzonego nurtu rzeki lub plusk wody obmywającej piaszczysty brzeg. W przestrzeni publicznej Warszawy odczuwanie tego rodzaju doświadczeń percepcyjnych jest znacznie utrudnione z powodu trudnego dostępu do samej rzeki. Tę sytuację można scharakteryzować w następujący sposób, że czasami widzimy Wisłę, ale jej nie słyszymy i nie wyczuwamy zapachowo. Dla indywidualnego użytkownika przestrzeni publicznej Warszawy miejsca związane z rzeką są bez wątpienia przestrzeniami kojącymi, których oddziaływanie na nasz organizm

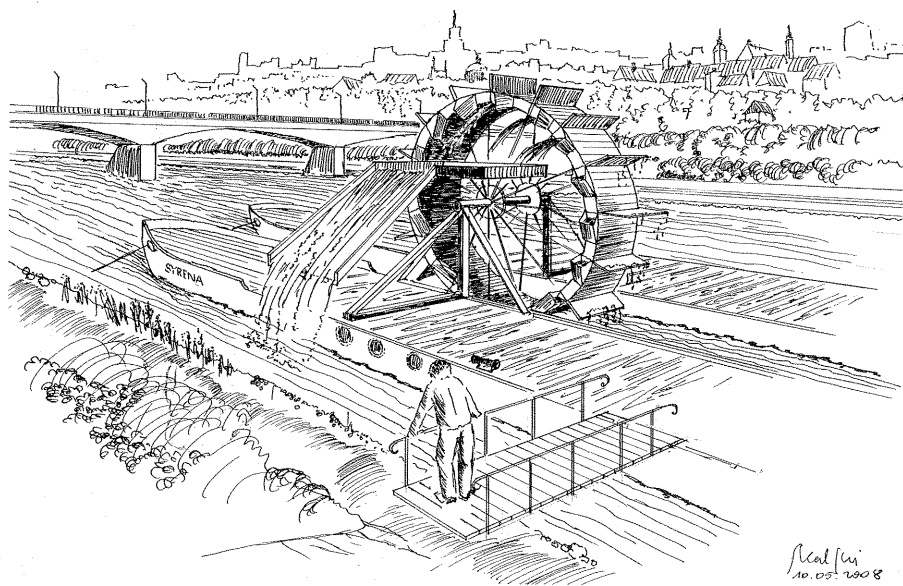
jest dopiero w fazie wstępnych badań. Ale już na podstawie własnych doświadczeń percepcyjnych można się utwierdzić w przekonaniu, że dla człowieka żyjącego we współczesnych miastach, są to miejsca niezwykle ważne. Wyszukiwanie takich miejsc w przestrzeni publicznej miasta można porównać do odkrywania nieznanych punktów widokowych.

Do tego rodzaju miejsc należy również zaliczyć fragmenty przestrzeni publicznej w pobliżu kościołów, filharmonii, szkół muzycznych, opery czy teatru, w których można usłyszeć inne dźwięki niż szum jadących samochodów. Przechodząc obok tych instytucji można niespodziewanie usłyszeć fragmenty utworów muzycznych, strojenie instrumentów, głosy śpiewaków operowych czy głośne dialogi aktorów. Są jeszcze takie miejsca w Warszawie, gdzie można siedzieć w parku na ławce i słuchać tej improwizowanej muzyki<sup>8</sup>. Jednak w wielu miejscach Warszawy można również dostrzec, że istniejąca tam od wielu lat sfera dźwiękowa ulega systematycznemu wyciszaniu. Ten szczególny rodzaj sfery dźwiękowej zanika wraz z wprowadzeniem we wnętrza wymienionych instytucji klimatyzacji i szczelnych okien a w przypadku kościołów czasowe zamykanie drzwi i ograniczanie dostępu do świątyni. Typowym przykładem takiego zjawiska jest Plac Teatralny, którego południową pierzeję zajmuje monumentalny gmach Teatru Wielkiego. W tym gmachu mają swoje siedziby



## Ekrany oddzielające Saską Kępę od Wisły

Acoustic screen dividing Saska Kępa from Wisła river



Koło wodne na barce stanowiące źródło szumu wody

The water wheel on the river boat serving as a source of water splash

opera i balet oraz Teatr Narodowy. Obecność tych instytucji była do niedawna wyczuwana słuchowo jako swoista sfera dźwiękowa, która fragmentarycznie wypełniała przestrzeń placu. Pod względem odbioru percepcyjnego przestrzeń Placu Teatralnego ze swoją charakterystyczną sferą dźwiękową, wypełnioną przypadkową muzyką i śpiewem była czymś wyjątkowym w przestrzeni publicznej miasta. Obecnie Plac Teatralny jest wielkim parkingiem, gdzie najczęściej słychać rozruszniki uruchomionych samochodów. Przeciwnym przykładem do tych, które wymieniono wyżej są głosy mieszkańców domagające się stworzenia sfery ciszy wokół lotniska na Okęciu. W tym przypadku ludzie pragną odizolować się od nadmiernego hałasu i żyć w sferze dźwiękowej, którą są w stanie tolerować. W tworzeniu takich wyciszonych sfer dźwiękowych znaczną rolę mogą odgrywać architekci krajobrazu<sup>9</sup>.

Próba stworzenia dźwiękowej strefy kojącej w Warszawie jest koncepcją kół wodnych, które można instalować na barkach wiślanych w pobliżu brzegu rzeki. Tego rodzaju urządzenie emitowałoby dźwięk spadającej wody. Nie jest to urządzenie, które miałyby udawać górski wodospad. W swej idei nawiązywałoby do dawnych młynów wodnych, które do końca XVIII wieku pływały po Wiśle<sup>10</sup>. Wbrew pozorom, na nizinym Mazowszu dźwięk spadającej wody ze spiętrzonych zbiorników można było słyszeć w każdej wsi i miastecz-

opera i balet oraz Teatr Narodowy. Obecność tych instytucji była do niedawna wyczuwana słuchowo jako swoista sfera dźwiękowa, która fragmentarycznie wypełniała przestrzeń placu. Pod względem odbioru percepcyjnego przestrzeń Placu Teatralnego ze swoją charakterystyczną sferą dźwiękową, wypełnioną przygodową muzyką i śpiewem była czymś wyjątkowym w przestrzeni publicznej miasta. Obecnie Plac Teatralny jest wielkim parkingiem, gdzie najczęściej słychać rozruszanie uruchomianych samochodów. Wzrostowym przykładem do tego, które wymieniono wyżej są mieszkańcy domagające się od władz sferę ciszy wokół lotniska Chopina. W tym przypadku ludzie nie chcą izolować się od nadmiernej ilości dźwięku i żyć w sferze dźwiękowej, którą są w stanie tolerować. Wymiar takich wyciszonych przestrzeni znaczną rolę mogą odegrać architekci krajobrazu<sup>9</sup>. Wymiar stworzenia dźwiękowej przestrzeni w Warszawie jest konkretny – w wodnych, które można znaleźć na barkach wiślanych wzdłuż rzeki. Tego rodzaju urządzenie, które sprowadzałyby dźwięk z górskich wód, które do tej pory płynęły po Wiśle, a nie spadające w dół, na nizinnych terenach, gdzie spadająca woda w kaskadach i wodospadach jest wyciszona i wsi i miastecz-

ku, które leżały w pobliżu rzeki. Znany jest z przekazów historycznych wielki młyn wodny z dwunastoma kołami wodnymi zainstalowany na rzece Bzurze w Sochaczewie. Młyn ten założony w XV wieku z inicjatywy książąt Mazowieckich przetrwał do czasu szwedzkiego potopu. Tego rodzaju urządzenia zainstalowane w Warszawie samoistnie tworzyłyby kojącą strefę dźwiękową wokół siebie. W zależności od rozwiązania technicznego (bezpieczeństwo), na pokładzie takiego urządzenia można by leżeć lub siedzieć.

Sfera zapachowa Warszawy zdecydowanie upodobnia się do innych miast. Proces ten dostrzega się wszędzie. Nie pachnie już skoszona trawa na ulicach i w parkach, ponieważ jest zbierana i wywożona. Podobnie dzieje się ze spadłymi liśćmi. Na Nowym Świecie nie czuć już pączków smażonych w cukierni Bliklego, ponieważ usprawniono system wentylacji. Na początku lat dziewięćdziesiątych zamknięto palarnię kawy, która mieściła się na rogu ulicy Kruczej i Alei Jerozolimskich. Zapach palonej kawy czuć się w znacznej odległości od tego miejsca i centrum miasta kojarzono z tym zapachem. Nie ma również tradycyjnych kawiarni, gdzie zapach parzonej kawy w expresie czuć się na ulicy. W mieście nie ma już małych wytwórni cukierków, skąd wydostawały się różne aromaty. Jeszcze na Pradze w pobliżu fabryki Wedla czuć zapach czekolady, ale już mówią o modernizacji zakładu.

Nie czuć również Wisły, której woda jest już w znacznym stopniu oczyszczona. Widocznie charakterystyczny zapach nizinnej rzeki, w którym można było rozpoznać ryby, szlam, mokry piach i rośliny wodne jeszcze nie zdołał się wytworzyć. Jest nadzieja, że przetrwają małe osiedlowe bazy, na których można kupić świeże i pachnące produkty rolne przywożone z okolicznych wsi. Ogólnie, rzecz biorąc w sferze zapachowej Warszawa jest miastem pozbawionym wyrazu.

Swoboda dysponowania pełnym zakresem możliwości percepcyjnych pozwala nam osiągać stan psychiczny, nazywany radością życia. Przekształcanie naszej przestrzeni życiowej w sferę percepcyjnej monotonii, w której odnosimy wrażenie, że nasze zmysły mają ograniczane możliwości odbioru, wywołuje stany frustracji, czego rezultatem może być właśnie brak odczuwania radości życia. Odczuwanie radości życia jest złożonym procesem, który jest zależny nie tylko od naszych możliwości percepcyjno-motorycznych, ale także od stanu otoczenia, w którym żyjemy i od naszego nastawienia psychicznego. Ale bez wątpienia, odczuwanie radości życia w krajobrazie pojawia się wtedy, kiedy słyszane przez nas dźwięki, odczuwany zapach oraz widok otoczenia sprawiają nam przyjemność. Następnym odczuwanej przyjemności percepcyjnej jest stan psychicznego ukojenia i relaksu. Dla wielu mieszkańców miast jest to stan

pożądany, ale trudno osiągalny z powodów, które były opisane wyżej.

Dlatego przy percepcyjnym analizowaniu przestrzeni publicznych miast należy kierować się zasadą, że krajobraz powinniśmy osobiście doświadczać, a nie tylko pobieżnie rejestrować. Tego rodzaju badanie, które będzie dla nas podstawą projektowania wymaga czasu, rezygnacji z komfortu podróżowania samochodem, ale poruszania się pieszo oraz właściwego wykorzystywania urządzeń rejestrujących stan krajobrazu takich jak aparat cyfrowy, kamerę czy magnetofon. Wymienione urządzenia powinny swymi właściwościami dokumentacyjnymi wspierać nasze wrażenia, a nie obojętnie rejestrować stan fizyczny krajobrazu. Tego rodzaju dokumentacja musi być skomentowana lub opisana. Nawet zdjęcia rodzinne wymagają odpowiedniego komentarza, bo obcy jak na nie patrzą nie wiedza o co chodzi. Projektowanie krajobrazu nie polega na jego ozdabianiu, lecz na przywracaniu jego zasadniczej cechy, jaką jest jego naturalna przestrzenność, którą możemy atawistycznie doświadczać.

Fotografie i rysunek wykonał autor.

Photographs and drawing by author.

Janusz Skalski

Wydział Ogrodnictwa i Architektury Krajobrazu  
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego  
w Warszawie  
Faculty of Horticulture and Landscape  
Architecture  
Warsaw University of Life Science

## Przypisy

<sup>1</sup> Wiele interesujących informacji dotyczących przestrzennych zachowań ludzi można znaleźć w książce J. Appletona, *The experience of landscape*, John Wiley and Sons, London 1975.

<sup>2</sup> J. Berndt-Kostyrzewska, 1978, *Metoda optymalizacji przestrzeni funkcjonalnej kuchni. Prace i materiały*, z. VI, Instytut Wzornictwa Przemysłowego, Warszawa, s. 13–15.

<sup>3</sup> J. Kane, 1998, *Dzicy*, Wyd. Pruszyński i S-ka, Warszawa.

<sup>4</sup> J. Skalski, 2007, *Analiza percepcyjna krajobrazu jako działalność twórcza inicjująca proces projektowania*, Wyd. SGGW, Warszawa, s. 121.

<sup>5</sup> Między innymi: J. Skalski, A. Różańska, M. Gąsowska, E. Kosiacka, K. Rybak, 2007, *Piękno wiślanego brzegu zawarte w nazwie „Żoliborz” i jego rzeczywiste odwzorowanie w przestrzeni publicznej Żoliborza* [w:] „Przyroda i Miasto”, Wyd. SGGW, Warszawa, t. 9, s. 168–176.

<sup>6</sup> Badania na ten temat były opublikowane podczas IV Krajowej Konferencji – Estetyka Mostów. J. Skalski, 2002, *Przeprawy mostowe a krajobraz doliny Wisły w Warszawie* [w:] „Materiały z IV Krajowej Konferencji Estetyka Mostów”, Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej, Warszawa – Popowo, s. 215–222.

<sup>7</sup> Naczelnny architekt Warszawy.

<sup>8</sup> Na skwerze przy kościele św. Barbary można usłyszeć dźwięki muzyki i śpiew aktorów, które dochodzą z pobliskiego Teatru Roma mieszczącego się przy ulicy Nowogrodzkiej w samym centrum miasta.

<sup>9</sup> Interesującą inicjatywą wykazały się: zarząd portu lotniczego Schiphol i władze miasta Amsterdamu, kiedy ogłosiły konkurs na utworzenie dźwiękowej strefy ochronnej, która odizoluje mieszkańców polderu Haarlemmermeerpolder od hałasu lotniska. <http://www.innovatieveoplossing.nl/>

<sup>10</sup> Ten fakt jest przedstawiony na licznych panoramach Warszawy. A najbardziej czytelnie przedstawił to B. Canaletto, M. Wallis, 1954, *Canaletto malarz Warszawy*, PIW, Warszawa.

## Literatura

1. Appleton J., 1975, *The experience of landscape*, John Wiley and Sons, London.

2. Berndt-Kostyrzewska J., 1978, *Metoda optymalizacji przestrzeni funkcjonalnej kuchni. Prace i materiały*, z. VI, Instytut Wzornictwa Przemysłowego, Warszawa.

3. Kane J., 1998, *Dzicy*, Wyd. Pruszyński i S-ka, Warszawa.

4. Konkurs na pomysł stworzenia krajobrazowej dźwiękowej strefy ochronnej wokół lotniska w Amsterdamie. *Creating a sound barrier for Amsterdam Airport Schiphol* (źródło: <http://www.innovatieveoplossing.nl/>).

5. Skalski J., 2002, *Przeprawy mostowe a krajobraz doliny Wisły w Warszawie* [w:] „Materiały z IV Krajowej konferencji Estetyka Mostów”, Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej, Warszawa – Popowo, s. 215–222.

6. Skalski J., Różańska A., Gąsowska M., Kosiacka E., Rybak K., 2007, *Piękno wiślanego brzegu zawarte w nazwie „Żoliborz” i jego rzeczywiste odwzorowanie w przestrzeni publicznej Żoliborza* [w:] „Przyroda i Miasto”, t. 9, Wyd. SGGW, Warszawa.

7. Skalski J., 2007, *Analiza percepcyjna krajobrazu jako działalność twórcza inicjująca proces projektowania*, Wyd. SGGW, Warszawa.

8. Wallis M., 1954, *Canaletto malarz Warszawy*, PIW, Warszawa.