

Sposób na miasto: Polska vs Szwajcaria

Pod względem zagospodarowania przestrzeni Polskę i Szwajcarię dzieli wszystko. Ale te różnice wydają się nam chyba wzajemnie najbardziej fascynujące. Po trzech edycjach warsztatów urbanistycznych *Urban Laboratory*, odbywających się w Warszawie pod auspicjami ambasady Szwajcarii w latach 2013-2015, kolejną okazją do wymiany doświadczeń w tej dziedzinie była konferencja *Better Urban Life*. Uczestnicy spotkania, zorganizowanego w październiku przez ambasadę oraz Polsko-Szwajcarską Izbę Handlową we współpracy z WA PW, tym razem rozmawiali o nowych po-



Wizualizacja zespołu Varso, Warszawa
il. serwis prasowy

myślach na poprawę jakości życia w miastach. Punktem wyjścia do dyskusji były dwa realizowane obecnie projekty wieżowców: w Warszawie i Zurychu. Zlokalizowany w centrum stolicy zespół biurowy Varso z 230-metrową dominantą autorstwa Foster + Partners będzie najwyższym budynkiem Unii Europejskiej, wyprzedzając dotychczasowego rekordzistę, londyński The Shard. Dwie mieszkalne wieże kompleksu Ensemble w Zurychu mają mierzyć jedynie 137 metrów, ale i tak będą najwyższe w mieście. W obu przypadkach inwestorzy wraz z architektami starali się zaoferować mieszkańcom więcej niż tylko wzbogacenie miejskiego krajobrazu o charakterystyczną formę. O warszawskim przedsięwzięciu opowiedali Jędrzej Kolesiński, architekt

prowadzący z pracowni Foster + Partners, oraz Marcin Chruśliński, architekt z firmy HB Reavis, odpowiedzialny za realizację inwestycji. W skład zespołu Varso, powstającego u zbiegu ul. Chmielnej i al. Jana Pawła II, wejdą dwa budynki zaprojektowane przez studio Hermanowicz Rewski Architekci oraz wspomniana wieża Foster. Wszystkie trzy objekty zostaną połączone na poziomie parterów. Będzie można do nich wejść przez główne lobby w wieży, od strony Chmielnej, lub prosto z podziemnych galerii Dworca Centralnego. *Chcemy, aby znalazły się tam funkcje miejskie: punkty usługowe, kawiarnie, restauracje i nieduże sklepy spożywcze, a nie kolejne centrum handlowe* – zapowiadał Marcin Chruśliński. Kompleks jest już prawie na ukończeniu. Dwa niższe budynki mają zostać oddane do użytku wiosną, wieża – za rok.

W ramach projektu Ensemble w Zurychu oprócz wysokościowców z apartamentami powstaje także stadion na 18,5 tys. miejsc, budynek z mieszkaniami spółdzielczymi oraz przestrzeń handlowo-usługowe. Całość realizowana jest w partnerstwie publiczno-prywatnym. Władze miasta przekazały działkę pod inwestycję i zorganizowały zamknięty konkurs, w którym zwyciężyły firmy HRS Real Estate i Credit Suisse we współpracy z architektami z Bolthausen Architekten, Pool i Caruso St John Architects. Projekt musiał następnie uzyskać akceptację mieszkańców w lokalnym głosowaniu. Opinię publiczną przekonał pomysł, by wzniesienie nowej areny sfinansowały komercyjne wieżowce. Stadion powinien zostać ukończony w 2022 roku. Apartamentowce i mieszkania spółdzielcze będą powstawać etapami od 2023 roku. *To najlepszy sposób na rozwój i poprawę jakości naszych miast. Jeśli inwestorzy chcą stawiać kolejne biurowce czy osiedla, muszą zobowiązać się do ustępstwa na rzecz mieszkańców* – przekonywał Werner Huber, redaktor szwajcarskiego magazynu „Hochparterre”. O tym, jak taki stan osiągnąć dyskutowali w kolejnej części spotkania m.in. Monika Konrad, dyrektor Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy, Andreas Sonderegger,



Wizualizacja zespołu Ensemble, Zurych
il. Nighnturse Images, Zurich

partner w biurze Pool Architects, Ewa Kuryłowicz, wiceprezes Kuryłowicz & Associates, Paweł Wierzbicki z firmy Schindler oraz Agnieszka Kalinowska-Sołtys, partner w APA Wojciechowski. Do mobilności w kontekście praw i swobód obywatelskich odniósł się Jacek Szoltysek z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. *Możliwość poruszania się tam, gdzie chcemy jest jednym z czynników warunkujących nasze poczucie szczęścia. Ale samochód to najbardziej egoistyczny sposób podróżowania. Mój przez 23 godziny na dobę stoi nieużywany* – przyznał, postulując rozszerzenie stref płatnego parkowania i popularyzację carsharingu, czyli systemu współdzielenia aut z innymi użytkownikami. Tymczasem liczba samochodów w Warszawie stale rośnie. Jeszcze w 2009 roku w stolicy było 400 aut na 1000 mieszkańców, dziś ta liczba przekracza 700. W Zurychu na 1000

mieszkańców przypada jedynie 350 aut. *Trzeba pracować nad zmianą wizerunku różnych środków transportu. W Szwajcarii ten proces rozpoczął się jakieś 30 lat temu. Obecnie komunikacją miejską i rowerem podróżują nawet członkowie rządu* – mówił Werner Huber. Jednak uporządkowany Zurych też musi mierzyć się z własnymi problemami. *Miasto cały czas się rozwija, wciąż rozlewa się poza swoje granice. Z drugiej strony, jeśli w dalszym ciągu będziemy dogęszczać Zurych, w końcu zabraknie nam miejskich przestrzeni zielonych* – stwierdził Roger Boltshauser. *Nie ma typowego miasta, tak jak nie ma typowego domu. Miasto to sztuczna inteligencja, która funkcjonuje tylko dzięki swoim użytkownikom, dlatego dobrze czasami z niego wyjechać, aby nabrać dystansu i podpatrywać rozwiązania, które gdzie indziej podyktowało samo życie* – podsumowywał Przemek Łukasik z medusagroup. (tż)



Prelegenci konferencji *Better Urban Life*
fot. serwis prasowy