

Piotr Wróbel

dr inż. arch., Wydział Architektury i Sztuk Pięknych,
Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

PRZESTRZENIE PUBLICZNE – ZBUDOWANE RAMY DIALOGU SPOŁECZNEGO

Streszczenie

Przedmiotem artykułu jest analiza zjawiska kreowania i funkcjonowania przestrzeni publicznych jako zbudowanych ram dialogu społecznego. Jego istotną częścią pozostaje konflikt, a bezpośrednim wyrazem – zgromadzenia mające na celu zbiorowe demonstrowanie opinii w formie wieców, przemarszów czy pikiet. Miejsca oferujące możliwości nieskrępowanej obywatelskiej wypowiedzi stanowią więc immamentną część fenomenu miejskości. Krótki przegląd przykładów reprezentujących istniejące typy przestrzeni publicznych, w których swobody obywatelskie są realizowane w sposób praktyczny, ma na celu próbę udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy współczesne przestrzenie semipubliczne w rodzaju lotnisk są zdolne do uwzględnienia w swoich planach rozwojowych również tego typu aktywność. Wydarzenia, jakie mają miejsce w drugiej dekadzie XXI wieku w portach lotniczych w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych, a także w Polsce, budzą pewne nadzieje, jednakże istnieją również uzasadnione obawy, że nie zostaną one na trwałe wpisane w modele funkcjonalno-przestrzenne lotnisk aspirujących w ostatnim czasie do formowania zabudowy o miejskim charakterze. Nie sprzyja temu postępujący proces komercjalizacji i prywatyzacji przestrzeni, tendencja do poszerzania stref nadzoru i kontroli, a także obowiązujący model zarządzania portami lotniczymi oparty na neoliberalnej przedsiębiorczości. Warto się jednak zastanowić, czy przestrzenie publiczne – otwarte na swobodną ekspresję – nie stanowiłyby oczekiwanej społecznie i korzystnej ekonomicznie formy humanizacji oraz sposobu na wprowadzenie przejawów autentycznego życia do homogenicznych form zabudowy węzłów komunikacyjnych.

Słowa kluczowe: przestrzenie publiczne, przestrzenie dialogu, lotniska

Public space – the constructed framework of social dialogue**Abstract**

This article is aimed at analysing the phenomenon of creation and functioning of public space as a constructed framework of social dialogue. Conflict is an important element of the dialogue whereas congregations such as rallies, marches or picketing, which are supposed to be collective manifestations of opinion on important social matters, are direct forms of expression of the dialogue. Places which offer possibilities of unrestrained civic expression are immanent parts of the urbanity phenomenon. A brief review of examples that represent existing types of public space in which civic liberties are pursued in practice is supposed to help find an answer to a question whether contemporary semi-public space (e.g. airports) is capable of considering also this type of space in its development plans. The events of the second decade of the 21st century at airports in Germany, Great Britain, the USA and Poland give some hope. However, there are certain reasonable fears that they may not be permanently incorporated into functional and spatial models of airports that have recently aspired to construct buildings typical of urban space. The progressive process of space commercialisation and privatisation, the tendency to extend supervision and control zones and the existing model of airport management based on neo-liberal entrepreneurship are not conducive to this. One should also wonder whether public space open to free expression would not be the socially expected and favourable form of humanisation and a method for introducing manifestations of genuine life into homogeneous forms of communication nodes.

Key words: public spaces, spaces of dialogue, airports

Wzorce historyczne i nowe formy miejskich przestrzeni dialogu***Miejskie przestrzenie centralne – agora, forum, rynek***

Grecka agora, rzymskie forum i nowożytny rynek to miejsca symbolizujące centrum aktywności miasta. To tutaj toczyło się życie gospodarcze, religijne, kulturalne i polityczne zamieszkujących je wspólnot, była to również przestrzeń, gdzie realizowano uprawnienia władzy sądowniczej i wykonawczej. Z uwagi na intensywne kontakty interpersonalne były to równocześnie naturalne miejsca dialogu – przekazywania informacji, wymiany poglądów i publicznych debat. Agora, wyróżniona w układzie miasta greckiego, posiadała bogatą oprawę architektoniczną w postaci bram i portyków otaczających plac. Znajdowały się na nim budowle świeckie i obiekty kultu religijnego. Rzymski odpowiednik agory stanowiło forum – centralny plac na skrzyżowaniu *decumanus* i *cardo*, na którym handlowano, odbywano zgromadzenia, ogłaszano ważne decyzje, urządzano obrzędy i sprawowano sądy. Starożytne agory i fora przetrwały w formie kamiennych ruin, ale i żywych słów oraz pojęć, stanowiących wyznacznik standardów demokratycznych. Na rynkach miast nowożytnych, w architektoniczno-urbanistycznych ramach zasadniczo ukształtowanych jeszcze w średniowieczu, nadal toczy się autentyczne życie współczesnych mieszkańców. Krakowski rynek, należący do kanonu dzieł średniowiecznej planistyki, będący zarazem rodzajem miejskiego toposu architektury dialogu, od kilkuset lat jest sceną ważnych wydarzeń i spotkań.

Wskazane miejsca centralne to tylko reprezentacje miejskich przestrzeni wykorzystywanych do manifestowania wolności obywatelskich, gdyż cała

miejska topografia – wszystkie place wraz z łączącymi je ulicami, w różnych okolicznościach i w różnym czasie – pozostaje potencjalną i realną przestrzenią zgromadzeń. Uliczne przemarsze rozpięte między ważnymi symbolicznie miejscami, tłumy wiecujące na placach municypalnych czy okupanci koczujący na skwerach – wszystkie formy zgromadzeń wykorzystują architektoniczno-urbanistyczną scenografię miasta jako naturalne środowisko życia społecznego.

Otwarte tereny zielone – skwer, park, pawilon wystawowy

Znane obecnie sposoby praktykowania wolności słowa w miejscach publicznych pojawiły się w połowie XIX wieku. Wyjątkowe miejsce pośród nich zajmuje Speakers' Corner w londyńskim Hyde Parku. Sławny za sprawą swojej funkcji skwer pod względem architektoniczno-urbanistycznej morfologii jest otwartym terenem zielonym, zdefiniowanym za pomocą skromnych środków: drzew, utwardzonych alejek i trawników. Swoją moc symbolicznego oddziaływania czerpie z silnej tradycji demokratycznej, utrwalonej zwyczajowo i instytucjonalnie.

Na terenie kompleksu Hyde Parku, pełniącego na co dzień funkcje sportowo-rekreacyjne, odbywają się również imprezy plenerowe i koncerty. W jego centralnej części znajdują się Serpentine Galleries – dwa oddalone od siebie, rozdzielone jeziorem Serpentine i połączone mostem historyczne pawilony: Serpentine Sackler Gallery oraz Serpentine Gallery. Pierwsza z nich to rozbudowana w 2013 roku według projektu Zahy Hadid i Patrika Schumachera galeria sztuki, druga natomiast jest miejscem znanym z realizowanych od roku 2000 czasowych pawilonów letnich, projektowanych przez osobistości świata architektury.

Należy podkreślić otwarty edukacyjny charakter instytucji, które swoim wysokim poziomem artystycznym i programowym egalitaryzmem stanowią zaprzeczenie kulturowego wykluczenia. Deklaracja programowa Galerii głosi: „Serpentine Education and Projects redefiniuje rolę sztuki w okresach transformacji i zmian społecznych. Łączymy społeczeństwo i artystów, aby wypracowywać odpowiedzi na palące problemy współczesności”¹. W innym miejscu czytamy: „Przyjmując oddolny punkt widzenia, badamy, w jaki sposób problemy sąsiedztwa krzyżują się z najważniejszymi agendami polityki imigracyjnej i granicznej”².

Znaczenie tego typu działań widoczne jest nie tylko w wymiarze deklarowanych postaw, ma ono również realną wartość specyficznego stabilizatora, bez którego zróżnicowane pod wieloma względami społeczeństwa krajów rozwiniętych w epoce postępującej globalizacji nie mogłyby utrzymać niezbędnej do funkcjonowania spójności. Widać tu wyraźnie, że kultura pełni terapeutyczną funkcję łagodzenia konfliktów i napięć powstających na tle nierówności ekonomicznych, społecznych, rasowych, etnicznych. Architektura ma w tym względzie

¹ Serpentine Gallery, <http://www.serpentinegalleries.org/learn> [dostęp: 10.03.2018]; tłum. moje – P.W.

² Serpentine Gallery, <http://www.serpentinegalleries.org/learn/language-and-power> [dostęp: 10.03.2018]; tłum. moje – P.W.

do wypełnienia bardzo poważną misję zbudowania sprzyjającej przestrzeni fizycznej, gdzie proces ten mógłby być możliwie najpełniej realizowany.

W Polsce również można spotkać miejsca o funkcji i strukturze przestrzennej podobnej do właściwości Hyde Parku. W łódzkim Parku im. Henryka Sienkiewicza wyznaczono w ostatnich latach strefę, gdzie można otwarcie głosić swoje poglądy i – co ważne – organizować zgromadzenia bez wymaganego polskimi przepisami zawiadomienia władz samorządowych³. Na terenie parku znajduje się także pawilon wystawowy, który jeszcze przed wojną przekształcono w galerię sztuki współczesnej, do dzisiaj noszącą oryginalną nazwę Ośrodka Propagandy Sztuki.

Spotkanie i dialog w ujęciu krytycznej teorii miejskiej

Omówione pokrótce typy miejsc i przestrzeni publicznego dialogu, ukształtowane za sprawą długich i złożonych procesów historycznych, nie mają charakteru zjawisk zamkniętych. Dialektyka przestrzeni miejskich sprawia, że noszą one w sobie zarówno elementy sięgające początków europejskiej kultury, jak i domieszki nowe, będące skutkiem działania nierozpoznanych jeszcze sił i procesów.

W eseju *Prawo do miasta* pochodzącym z 1967 roku Henri Lefebvre zarysował podstawy współczesnego kierunku rozważań o mieście. Pośród szeregu ważnych problemów znalazło się w nim także istotne pytanie o przestrzeń publiczną: „Czy specyficzne potrzeby miejskie nie są aby potrzebami jakichś szczególnych miejsc współwystępowania i spotkań, miejsc, w których wymiana nie odbywałaby się w myśl zasad wartości wymiennej, handlu i generowania zysku?”⁴. Lefebvre mówi o miejscach nieformalnych spotkań obywateli miasta, które byłyby wyrazem ich wolnej woli nieskrępowanej relacjami rynkowymi, jednak konsekwentne myślenie o dialogu musi zakładać występowanie konfliktu. Tekst powstał w czasie, gdy na ulicach Paryża dojrzywała atmosfera zbliżającej się rewolty 1968 roku, która uczyniła miasto sceną gwałtownie demonstrowanego sprzeciwu wobec panującego porządku społecznego.

Wątek dialogu, w innym już aspekcie, pojawia się u Lefebvre’a w tym samym eseju przy okazji omawiania udziału specjalistów w budowie miasta. Według francuskiego intelektualisty żaden architekt, urbanista, socjolog, ekonomista, filozof czy polityk nie ma zdolności kreowania form życia społecznego;

³ Uchwała nr LVI/1057/09 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 29 kwietnia 2009 r. w sprawie określenia miejsca, w którym organizowanie zgromadzeń publicznych nie wymaga zawiadomienia Prezydenta Miasta Łodzi, file:///C:/Users/OEM/Downloads/dz.urz.nr%20162.pdf [dostęp: 24.02.2018]. W 2017 r. w Braniewie (woj. warmińsko-mazurskie) wyznaczono aż cztery takie miejsca, http://edzienniki.olsztyn.uw.gov.pl/WDU_N/2017/3529/akt.pdf [dostęp: 10.03.2018].

⁴ H. Lefebvre, *Prawo do miasta*, tłum. E. Majewska, Ł. Stanek, „Praktyka Teoretyczna” 2012, s. 184, http://numery.praktykateoretyczna.pl/PT_nr5_2012_Logika_sensu/14.Lefebvre.pdf [dostęp: 10.03.2018].

władzę tę posiada wyłącznie samo życie, nie dająca się zredukować do żadnego teoretycznego modelu *praxis*. Przedstawiciele wspomnianych profesji mogą jedynie „zinwentaryzować nabyte doświadczenie, wyciągnąć wnioski z porażek, pomóc w narodzinach tego, co możliwe, dzięki majeutyce wzmocnionej nauką”⁵. Wspomniana majeutyka (metoda majeutyczna) to pochodzące z greki określenie filozoficznej metody wspólnego dochodzenia do prawdy, stosowanej już przez Sokratesa, a polegającej na prowadzeniu dialogu w taki sposób, aby – na podobieństwo akuszerki pomagającej przy porodzie – wydobyć z rozmówcy nieuświadomioną przez niego wiedzę⁶. Tak więc kompetencje ekspertów nie uprawniają ich do narzucania ogółowi własnych pomysłów, zobowiązują jednakże do wsparcia w trudnej dialogicznej formule poszukiwania miejskich form odpowiednich dla zmieniających się stosunków społecznych.

Kontynuujący myśl Lefebvre’a Manuel Castells w *Kwestii miejskiej* poszedł dalej i jeszcze radykalniej zakwestionował uprawnienia architektów i urbanistów do kreowania miasta. Według Castellsa przestrzeń i przestrzenne formy organizacji są wyłącznie produktem społecznym⁷. W ten sposób, jak można sądzić, rola projektanta sprowadza się jedynie do roli bystrego obserwatora i pośrednika, który tę społeczną twórczość potrafi odczytać, nadając jej materialny kształt na placu budowy. Dla Davida Harvey’a natomiast świat społeczny miasta nie jest już nawet konkretnym rodzajem rzeczy, zasobu czy procesu, ale czymś podobnym do „plastycznej i niestabilnej relacji społecznej pomiędzy konkretną samookreśloną grupą społeczną i pewnymi aspektami jej środowiska”⁸. Podobnie, tj. wyłącznie za pomocą ulotnej, usieciowionej tkanki ludzkich spotkań, fenomen miejskości definiuje Andy Merrifield⁹. To zauważalne w studiach miejskich akcentowanie znaczenia procesów społecznych kosztem zbudowanego konkretnego wydaje się być odległą konsekwencją postawy członków Międzynarodówki Sytuacjonistycznej z Guy Debordem, którzy w latach 60. XX wieku całkowicie odrzucali technokratyczną modernizację miast. Gwałtownie sprzeciwiali się wielkim przebudowom zarówno inspirowanym przez urbanistyczny funkcjonalizm Le Corbusiera, jak i późniejszym radykalnym przekształceniom Paryża, na przykład wyburzeniom Les Halles pod budowę kolei aglomeracyjnej i Centrum Pompidou czy realizacji idei biznesowego centrum La Defense¹⁰.

⁵ *Ibidem*, s. 188.

⁶ *Powszechna encyklopedia PWN*, wersja 1, WN PWN, Warszawa 2009.

⁷ Zob. M. Castells, *Kwestia miejska*, tłum. B. Jałowiecki, J. Piątkowski, PWN, Warszawa 1982.

⁸ D. Harvey, *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, tłum. A. Kowalczyk et al., Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana, Warszawa 2012, s.111.

⁹ A. Merrifield, *Nowa kwestia miejska*, tłum. P. Juszkowiak, WN PWN, Warszawa 2016, s. 83–86.

¹⁰ *Ibidem*.

Przestrzenie publiczne, dobra publiczne, dobra wspólne

Niektórzy badacze zwracają uwagę na konieczność rozróżnienia przestrzeni publicznych (*public spaces*), dóbr publicznych (*public goods*) oraz dóbr wspólnych (*the commons*)¹¹. Publiczne przestrzenie i dobra, takie jak tanie mieszkalnictwo, powszechna edukacja oraz infrastruktura techniczna i transportowa są kontrolowane przez władze i w związku z tym mogą być reglamentowane. Dobra wspólne, które są wytworem społecznym, powstającym na bazie tych pierwszych, to na przykład wartości budowane przez ruchy antysystemowe. Na początku zawłaszczają one miejsca publiczne, które stają się dla nich czasowym oparciem, miejscem manifestacji i wieców. Po wstępnej fazie działań założycielskich, polegającej na bezkompromisowej kontestacji obowiązującego porządku (szczególnie przepisów prawa dotyczących zasad użytkowania przestrzeni publicznych), akcje przekształcają się w szerokie ruchy społeczne mieszczące się w ramach prawa¹².

Często przywoływanym w studiach miejskich przykładem dobra wspólnego powstającego na bazie przestrzeni i dobra publicznego jest ruch Occupy Wall Street. W lipcu 2011 roku radykalne kanadyjskie czasopismo krytyki kulturowej „Adbusters” umieściło na swoim blogu wezwanie do ludzi oburzonych bezkarnością sprawców kryzysu finansowego i rosnącymi nierównościami ekonomicznymi, by stawili się na Dolnym Manhattanie i zajęli Wall Street. W odezwie napisano między innymi: „Skupiamy się na jednym, pojedynczym żądaniu, żądaniu które rozpali wyobraźnię [...] a potem zajmujemy jakiś plac o symbolicznym znaczeniu i ryzykujemy własną skórą, żeby osiągnąć swój cel”¹³. Manuel Castells twierdzi, że ruch Occupy... stworzył nowy rodzaj przestrzeni hybrydowej, będącej połączeniem przestrzeni miejsc na określonym terytorium oraz przestrzeni przepływów w Internecie¹⁴. Okupowane przez protestujących amerykańskie place i skwery (w tym nowojorski Zuccotti Park), na których uczestnicy ruchu spotykali się, tworząc wspólnotę debatujących ludzi i stawiając opór interwencji policji, uzupełniała nieograniczona, transgraniczna przestrzeń Internetu. Na portalach społecznościowych, wirtualnych forach i agorach trwały debaty, komentowano wydarzenia i planowano działania, pozyskiwano nowych uczestników i sympatyków¹⁵. Ów hybrydowy charakter miejsc, będących mieszaniną

¹¹ I. Sagan, *Przestrzenie publiczne – przestrzenie dialogu i polityki*, w: *eadem, Miasto. Nowa kwestia i nowa polityka*, WN Scholar, Warszawa 2017, s.132 i następane.

¹² Harvey analizuje tę kwestię w rozdziale *Tworzenie miejskich dóbr wspólnych* (w: D. Harvey, *op. cit.*, s.102 i następane).

¹³ M. Castells, *Sieci oburzenia i nadziei. Ruchy społeczne w erze internetu*, tłum. O. Siara, WN PWN, Warszawa 2013, s.158.

¹⁴ *Ibidem*, s.167.

¹⁵ Harvey przywołuje z kolei przykłady innych miejsc, gdzie w ostatnich latach akty społecznej mobilizacji w przestrzeniach publicznych powołały do życia dobro wspólne: Plac Syntagma w Atenach, plac Tahrir w Kairze i Placa de Catalunya w Barcelonie (D. Harvey, *op. cit.*, s. 110). Należy także dodać Taksim Gezi Park w Stambule, w którym zorganizowano protest przeciw planom komercyjnej zabudowy publicznych terenów zielonych. Wydarzenia te zapoczątkowały serię masowych protestów w całej Turcji.

realnej architektury z internetowym przekazem jej obrazu w czasie rzeczywistym z nieograniczoną dokumentacją wideofotograficzną, jest cechą charakterystyczną współczesnych przestrzeni publicznych. Pomimo swojej dynamiki i atrakcyjności nie powinien on jednak przesłaniać potrzeby kultywowania sztuki budowania miasta w jego materialnym wymiarze. Fizyczna w nim obecność jest niezbędna do zaistnienia silnych autentycznych interakcji społecznych.

Pozostając przy głównym wątku rozważań, nie sposób nie odnieść się choć jednym zdaniem do kwestii ekonomii i własności. Nieruchomości są przedmiotem handlu jak wszystkie dobra rynkowe, jednakże o specyfice obrotu gruntami i budynkami decyduje zmieniający się w czasie sposób ich wykorzystania – zabudowy terenu lub użytkowania istniejącej substancji. W ten sposób rynek wpływa na ewolucję struktury przestrzeni miejskiej, prowadząc nieuchronnie do napięć i konfliktów, zwłaszcza na styku interesu prywatnego i publicznego. Szczególnie silnie na kształt całych dzielnic wpływają duże firmy, które w niewielkim tylko stopniu uwzględniają społeczne i przestrzenne skutki swoich działań¹⁶. W sposób nieuchronny, choćby z racji na wielkość i skalę oddziaływania, do grupy znaczących graczy organizujących przestrzeń publiczną wchodzi lotniska. Po okresie, gdy posiadały jedynie status uciążliwej, ale niezbędnej infrastruktury komunikacyjnej, można zauważyć znamiona procesu ich systematycznie rosnącego udziału w kształtowaniu przestrzeni w wymiarze społecznym i urbanistycznym.

Semipubliczne przestrzenie portów lotniczych

Lotniska zalicza się do przestrzeni semipublicznych – ogólnie dostępnych, ale silnie kontrolowanych i mogących w każdej chwili zostać poddanych restrykcyjnym działaniom ograniczających dostęp¹⁷. Pomimo tych przeszkód rozrastające się lotniska mają ambicje prezentowania się jako nowe formy miejskiej zabudowy – *airport city*¹⁸. Niejednokrotnie jest to jedynie hasło retoryczne, co najwyżej słuszna idea, za którą nie następują spodziewane działania planistyczne i realizacyjne. Nadal bowiem dominuje schemat myślowy niewykraczający poza model tzw. parku biznesowego i technologicznego, uzupełnionego o elementy parku rozrywki czy handlu wielkopowierzchniowego, korzystającego z wartości dodanej w postaci bliskości węzła komunikacji intermodalnej, włączonego do globalnej sieci transportowej.

¹⁶ A. Giddens, P.W. Sutton, *Socjologia*, tłum. O. Siara, A. Szulżycka, P. Tomanek, WN PWN, Warszawa 2012, s. 215.

¹⁷ I. Sagan, *op. cit.*, s.133.

¹⁸ Na temat *airport city* zob. m.in.: J. Casarda, *From Airport City to Aerotropolis*, „Airport World Magazine” 2001, vol. 6, nr 4; N.J. Ashford, S.A. Mumayiz, P.H. Wright, *Airport City*, w: *Airport Engineering. Planning, Design, and Development of 21st Century Airports*, 4th ed. John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey 2011; M. Stangel, *Airport City. Strefa okolołotniskowa jako zagadnienie urbanistyczne*, Helion, Gliwice 2014.

Aczkolwiek bezpieczeństwo (publiczne, operacyjne, antyterrorystyczne) oraz komercyjna i funkcjonalna efektywność pozostają priorytetami dla lotnisk, są one w pewnych sytuacjach miejscem zgromadzeń osób pragnących wyrazić swoje zdanie na temat różnych zjawisk. Najczęściej są to protesty mieszkańców wobec planów rozbudowy zagrażających znajdującym się w pobliżu osiedlom oraz demonstracje ekologów przeciw presji lotnisk na środowisko. Rządziej, choć w sposób bardziej zdecydowany, a niekiedy nawet konfrontacyjny, na lotniskach pojawiają się grupy wyrażające niezadowolenie z powodu działań państwa w zakresie polityki migracyjnej lub antyglobaliści walczący z dominacją międzynarodowego kapitału.

Rozwój lotnisk polegający na budowie kolejnych dróg startowych, które byłyby zdolne obsługiwać rosnący ruch pasażerski, napotyka w Europie coraz większe przeszkody. Przeciwnicy to głównie ludność okolicznych miejscowości, zagrożona przymusowym wysiedleniem, zwiększonym poziomem hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Do zdecydowanych akcji protestacyjnych dochodzi praktycznie na wszystkich europejskich lotniskach. Akcje są dobrze zorganizowane, a ponieważ w Europie terminale są na ogół własnością publiczną, stąd też zarządy portów nie mogą zakazać gromadzenia się w nich ludzi¹⁹.

Na frankfurckim lotnisku od 2011 roku odbywają się regularne demonstracje przeciw uciążliwościom, jakie generują samoloty w strefach zamieszkania wokół lotniska. Uczestnicy gromadzą się w halach odlotowych i organizują mocno nagłaśniane wystąpienia wraz z przemarszami po terminalach²⁰. Co jakiś czas odbywają się też manifestacje na terenie układu komunikacyjnego, w strefie podjazdów do wejść do budynków. Opór przed stopniową rozbudową Fraportu istnieje już od lat 90. XX wieku. Formalno-prawne procedury tworzenia i oceny ekspertyz, praktyki negocjacyjne i dochodzenie do prawomocnych rozstrzygnięć stały się nawet przedmiotem badań naukowych²¹.

W ostatnich latach organizowane są spektakularne akcje protestacyjne w terminalach T2 i T5 w porcie lotniczym Heathrow. Mają one związek z planowaną na lata 2021–2025 budową trzeciej drogi startowej, która w ocenie opinii publicznej poważnie pogorszy stan środowiska życia wielu mieszkańców Londynu, a w szerszej perspektywie jest sprzeczna z przyjętą polityką klimatyczną państwa. Ostateczne decyzje zapadną w wyniku długotrwałych procedur i analiz

¹⁹ W każdym państwie sytuacja jest inna i stanowi odrębne zagadnienie o charakterze prawno-administracyjnym, niemniej daje się zauważyć ogólna prawidłowość, polegająca na dążeniu lokalnych władz i zarządów do ograniczenia swobody organizowania zgromadzeń. Szerzej na temat legalności wykorzystywania przestrzeni publicznych jako miejsca protestów: D. Mitchell, *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*, The Guilford Press, New York – London 2014.

²⁰ Relacja z 239 protestu w terminalu we Frankfurcie, http://www.flughafen-bi.de/Archiv/2018/2018_02_26_Montagsdemo.html [dostęp: 3.10.2018].

²¹ Zob. J.C. Garcia-Zamor, *Conundrums of Urban Planning in a Global Context: The Case of the Frankfurt Airport*, „Public Organization Review” 2001, vol. 1, nr 415; <https://doi.org/10.1023/A:1013735915234> [dostęp: 3.03.2018].

obszernych materiałów studialnych, konsultacji, negocjacji społecznych oraz politycznych sporów²².

Wymownym wydarzeniem w ostatnim czasie była decyzja o zaniechaniu budowy nowego lotniska we Francji. Pochodzące jeszcze z 1963 roku plany budowy portu Notre-Dame-des-Landes, który miałby zastąpić istniejący Nantes Airport, spotkały się ze zorganizowanym, trwającym od roku 1972, silnym oporem miejscowej ludności, wspieranej przez partie polityczne, organizacje społeczne i międzynarodowy ruch przeciwników lotnisk. W 2018 roku, po pół wieku toczenia ostrych sporów, rząd oficjalnie i ostatecznie projekt zarzucił – jako powód wskazano zbyt wysokie koszty i negatywne konsekwencje dla środowiska. Prezydent i premier zgodnie stwierdzili, że lotnisko jest niemożliwe do zbudowania z powodu zdecydowanej opozycji ze strony blisko połowy mieszkańców, co oznacza, że w przyszłości mogłoby być tylko stałym źródłem podziału. Do realizacji przyjęto istniejący od początku alternatywny plan rozwoju obecnego lotniska Nantes-Atlantique, leżącego na południe od miasta Nantes, które zostanie zmodernizowane, a jego pas startowy wydłużony²³. Protesty odbywały się przez szereg lat zarówno na terenie lotniska w Nantes, jak i na ulicach i placach miasta, a także na drogach dojazdowych oraz terenach rolnych przeznaczonych do zabudowy przez planowane lotnisko.

Inne podłoże miały wydarzenia w Stanach Zjednoczonych ze stycznia 2017 roku. Po ogłoszeniu dekretów prezydenta Donalda Trumpa, wprowadzających ograniczenia przekraczania granicy USA przez osoby pochodzące z krajów zagrożonych terroryzmem, na kilkudziesięciu amerykańskich lotniskach odbyły się protesty przeciw wprowadzonym obostrzeniom. Ich skala i żywiołowość zaskoczyły władze, zapoczątkowując dyskusję na temat warunków organizowania zgromadzeń w tak szczególnych miejscach. Jednocześnie spontaniczne manifestacje zostały odebrane jako przejawy autentycznego życia obywatelskiego i rozbudziły nadzieje na uspołecznienie martwych dotąd stref ogólnodostępnych w amerykańskich portach lotniczych²⁴.

Podstawową zasadą projektowania lotnisk i terminali jest funkcjonalność, maksymalne wykorzystanie powierzchni użytkowej oraz rentowność podejmowanych przedsięwzięć. Praktycznie uniemożliwia to planowanie przestrzeni publicznych charakterystycznych dla miast, takich jak wskazane wcześniej place, ulice lub skwery. Traktowanie ich jako powierzchni wyłączonych z użytkowania i nieprzynoszących dochodu ogranicza możliwości kreowania układów

²² *How to Get Involved in Heathrow's Consultation*, <https://www.heathrowexpansion.com> [dostęp: 3.03.2018].

²³ *After 50 Year Battle, French Government Abandons Plans for New Nantes Airport at Notre-Dame-des-Landes. Victory!*, January 17, 2018, <http://www.airportwatch.org.uk> [dostęp: 18.02.2018].

²⁴ Autorka zwraca uwagę na decydujące dla sposobu użytkowania terenu znaczenie formy jego własności; A. Walker, *Are Airports the New Protest Spaces of Our Globalized Future? Last Weekend's Demonstrations Foreshadow Airports' New Place in Civic Life*, <https://www.curbed.com/2017/1/31/14432774/travel-ban-protest-airport-design-public-space> [dostęp: 10.03.2018].

urbanistycznych o określonych walorach estetycznych i przestrzennych. Rozrastające się w szybkim tempie wraz ze wzrostem ruchu pasażerskiego lotniska powinny zatem szukać na części swoich terenów w strefie *landside* kompromisu pomiędzy przestrzenią w pełni kontrolowaną i skomercjalizowaną a autentyczną przestrzenią publiczną. Różnorodne aktywności wychodzące poza proste schematy konsumpcji, zarówno te zaprogramowane, jak i nieformalne czy spontaniczne, z pewnością mogłyby przyczynić się do wzbogacenia zespołów zabudowy o miejsca społecznej interakcji, dialogu stanowiącym o życiu miejsc zbudowanych. Mowa tu o wydarzeniach kulturalnych oraz imprezach o charakterze edukacyjnym, instytucjonalnych i społecznych kampaniach informacyjnych, a nawet formach wyrażania obywatelskiego sprzeciwu. Przedstawione wcześniej przykłady stanowią do pewnego stopnia skrajne przypadki manifestowania opinii publicznej, niemniej wraz z wieloma innymi niekonfliktowymi aktywnościami świadczą o istnieniu potrzeby projektowania ogólnodostępnych przestrzeni zdolnych pełnić funkcje lotniskowej agory.

W modelowaniu takich miejsc mogą być pomocne przykłady współpracy pomiędzy sektorem publicznym i prywatnym oraz konkretyzacji tej współpracy w formie zrealizowanych, a przy tym dobrze działających przestrzeni. Pozytywnym przykładem, pokazującym możliwości godzenia sprzecznych interesów prywatnych i publicznych, jest konsekwentnie prowadzony już od 1961 roku program *Privately Owned Public Space* (POPS), dotyczący zabudowy Manhattanu²⁵. W przypadku lotnisk dobre efekty osiągnięto już w latach 60. ubiegłego wieku na nowojorskim lotnisku JFK; niestety, unikalna kompozycja złożona z terminala pasażerskiego, wieży kontroli, zespołu kaplic wraz z placem trzech wyznań, zielenią parkową i fontannami została zburzona i zabudowana parkingami²⁶. Współczesną realizacją pokazującą potencjał tkwiący w węzłach komunikacyjnych jest port lotniczy w Monachium – jego z rozmachem zaprojektowany MAC-Center jest niemal modelową realizacją miejskiego placu. Usytuowany przed wejściem do budynku użyteczności publicznej (terminalu), na co dzień pełni rolę punktu orientacyjnego oraz obudowanej usługami otwartej przestrzeni, dostępnej wyłącznie dla pieszych, okazjonalnie natomiast stanowi miejsce wielu wydarzeń²⁷.

²⁵ W samym centrum kapitalistycznej walki o maksymalizację renty gruntowej, nieopodal nowojorskiej giełdy na Wall Street, a przy tym w miejscu niezwykle wyczulonym po 11 września 2001 roku na punkcie bezpieczeństwa antyterrorystycznego, udało się wypracować zadowalające formy przestrzeni publicznych realizowane w formie arkad, poszerzonych chodników, skwerów itp. Właśnie na jednym z nich swój początek miał światowy ruch OWS; <https://www1.nyc.gov/site/planning/plans/pops/pops-history.page> [dostęp: 10.03.2018].

²⁶ M. Blacklock, *Recapturing the Dream: A Design History of New York's JFK Airport*, published by M. Blacklock, London 2005.

²⁷ Koch + Partner, *Terminal 2. Munich Airport International*, Munich Birkäuser – Publishers for Architecture, Basel 2004; zob. także: <https://www.munich-airport.com> [dostęp: 10.03.2018].

Podsumowanie i wnioski

Tworzenie przestrzeni publicznych na terenie portów lotniczych w formie miejskich skwerów lub placów kształtowanych za pomocą obiektów kubaturowych jest działaniem racjonalnym, dobrze uzasadnionym różnorodnymi korzyściami. Beneficja te wykazują zasadnicze podobieństwo do wskazanych już ogólnych pozytywnych cech przestrzeni publicznych w miastach i przedstawiają się następująco:

- korzyści estetyczne – wzbogacenie układów urbanistycznych o nowe elementy podnoszące wartość ogólnodostępnych stref portów lotniczych poprzez zaistnienie silnie zdefiniowanych obiektów sprzyjających identyfikacji i wzmacniających integrację z obsługiwanymi miastami;
- korzyści funkcjonalne i operacyjne – poprawa cyrkulacji ruchu poprzez tworzenie buforów rozładujących napływ pasażerów oraz stanowiących rezerwy powierzchniowe zdolne do przyjęcia pasażerów i odwiedzających w okresach szczytowych;
- korzyści ekonomiczne i marketingowe – przyciągnięcie większej ilości odwiedzających niebędących pasażerami i zachęcenie ich do korzystania z atrakcyjnej, zhumanizowanej przestrzeni, a co za tym idzie – oferty komercyjnej, co ostatecznie zwiększy dochody z działalności pozalotniczej portu;
- względy bezpieczeństwa – planowe kanalizowanie przejawów obywatelskiej aktywności, pozwalające na jej lokalizację w określonym miejscu, identyfikację i większą kontrolę w sytuacjach zagrożenia.

W przestrzeniach współczesnych lotnisk, wbrew negującym ich społeczny wymiar teoriom nie-miejsc, objawia się autentyczne życie lokalnych i globalnych społeczności. Tym samym znajdują potwierdzenie diagnozy badawcze odnoszące się do współczesnych systemów społecznych, mówiące, że „cały czas toczy się walka o to, jak, przez kogo i w czyim interesie ma być regulowana produkcja oraz dostęp do przestrzeni i dóbr publicznych”²⁸. Ponadto ważny i aktualny jest postulat, aby działalność architektów, oparta na wiedzy i wrażliwości, podążała za praktyką społeczną, wznosząc dla niej godne zbudowane ramy.

²⁸ D. Harvey, *op. cit.*, s. 110.



Il. 1. Demonstranci przed międzynarodowym terminalem Tom Bradley na lotnisku w Los Angeles, 2017. Fot. AP/Ryan Kang. Źródło: <https://www.curbed.com/2017/1/31/14432774/travel-ban-protest-airport-design-public-space>.



Il. 2. Demonstracja Blockupy International przeciwko deportacjom na drodze dojazdowej i przed wejściem do terminalu na lotnisku we Frankfurcie, 2013. Fot. timmy_lichtbild. Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Blockupy_2013_Deportation_Airport3.jpg.



Il. 3. Protest przeciwko budowie nowego pasa startowego na lotnisku w Balicach, 2017. Fot. Adrianna Bochenek, © Agencja Gazeta. Źródło: <http://krakow.wyborcza.pl/krakow/51,44425,22479199.html?i=0>.



Il. 4. Protest mieszkańców okolic lotniska Heathrow przeciwko planom budowy trzeciego pasa startowego, wzrastającemu hałasowi i zanieczyszczeniu powietrza. Terminal T5, 2015. Źródło: <http://www.airportwatch.org.uk/2015/05/protesters-stage-silent-air-pollution-demonstration-at-heathrow-terminal-5>.



Il. 5. Stoisko przeciwników projektu lotniska w Notre Dame des Landes w czasie dni Ekologiczna Europa – Zieloni w Nantes, 2010. Fot. Michel Briand. Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:15_ND_des_Landes.JPG.



Il. 6. Protest mieszkańców okolic lotniska we Frankfurcie przeciwko planom zwiększenia ruchu lotniczego i budowy terminala T3. Terminal T1, 2018. Źródło: http://www.flughafen-bi.de/Archiv/2018/2018_02_26_Montagsdemo.html.