

Quo vadis, miasta?

7 IV 2021



JANUSZ SEPIOŁ

Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego,
b. Marszałek Województwa Małopolskiego

Superinteligentne, w pełni zielone, maksymalnie inkluzywne – dyskusja o przyszłości miast trwa w najlepsze. Ich utopijne wizje są potrzebne – uświadamiają nam wiele problemów i wyzwań, mobilizując do działania. Planując rozwój ośrodków miejskich, kluczowe jest jednak spojrzenie pragmatyczne. W jaki sposób na polskie miasta wpłynie sytuacja demograficzna? Jak przełamać problem „zapadania się” centrów i eksplozji przedmieść? Za jakimi trendami podążać? Od tego, jak dziś zdefiniujemy politykę miejską, będzie zależała nasza przyszłość w perspektywie dekad.

Kluczowe założenia

Pisanie o przyszłości miast trzeba już na wstępie opatrzyć kilkoma istotnymi zastrzeżeniami. Po pierwsze, nie da się powiedzieć czegoś prawdziwego czy odkrywczego o wszystkich typach miast naraz. To, co celne w stosunku do metropolii, nie dotyczy miast średnich, a prawdopodobnie w ogóle nie dotyczy miast małych. Różne kategorie ośrodków miejskich stoją przed różnymi kategoriami wyzwań. Dysponują innymi atutami rozwojowymi, choć bywają poddawane tym samym regulacjom prawnym czy instrumentom polityki regionalnej.

“ **Nie da się powiedzieć czegoś prawdziwego czy odkrywczego o wszystkich typach miast naraz. To, co celne w stosunku do metropolii, nie dotyczy miast średnich, a prawdopodobnie w ogóle nie dotyczy miast małych. Różne kategorie ośrodków miejskich stoją przed różnymi kategoriami wyzwań. Dysponują innymi atutami rozwojowymi.**

Po drugie, mówiąc o przyszłości miast warto odróżniać pojawiające się co raz mody od prognoz prawdopodobnych procesów. Od tego, że pewne nowinki uwidaczniają się w niektórych ośrodkach świata, daleko jest do pewności, że tak właśnie potoczą się procesy rozwojowe u nas. Nie zmienia to faktu, że z jakąś osmozą trendów i jakimś tempem rozprzestrzeniania się technologii należy się liczyć. Mówiąc o przyszłości warto zresztą poczynić założenie dotyczące horyzontu czasowego. To istotne, czy mówimy o perspektywie dekady czy dwóch albo wręcz trzech. W niniejszych rozważaniach przez przyszłość rozumie się okres dłuższy od dekady, ale raczej nieprzekraczający dwudziestolecia.

Po trzecie – i może najważniejsze – polskie miasta różnią się od miast niemieckich, duńskich czy francuskich co do samej istoty urbanistycznego formowania – fundamentalnych zasad planowania i jego egzekwowania. Jest to temat dość szeroko opisany. Nie sposób o nim nie wspomnieć, ale akurat tu najtrudniej o optymizm. O potrzebie radykalnej reformy w tym obszarze dyskutuje się bezowocnie od dawna.

Po czwarte i ostatnie, rozważania o przyszłości miast z natury rzeczy przyjmują formę rozwijania utopii lub dystopii. Nie należy z tego robić zarzutu. Utopie są praktycznym i pożytecznym narzędziem. Formują świadomość, a dzięki temu rzeczywistość.

Opowieści o przyszłości miast

Istnieje kilka kanonów opowieści o przyszłości miast. Pierwsza to opowieść technologiczna – o *smart cities*, marketingowo przedstawiana jako wizja „miast inteligentnych”. W tej wizji – w domyśle – ci, którzy nie stosują przedstawionych technologii, są „nieinteligentni”. Drugi kanon to wizja miasta inkluzywnego, oferującego aktywne uczestnictwo w jego zarządzaniu i rozwoju wszystkim grupom społecznym, a zwłaszcza tym słabszym czy dyskryminowanym. Trzecia narracja to miasto „głębokiej” ekologii – możliwie samowystarczalne energetycznie, w znacznym stopniu samodzielne żywnościowo, minimalizujące swój ślad węglowy, zapewniające na swoim terytorium pełen recykling odpadów. Jest to utopia *green city*.

Oczywiście, każda z tych wizji miasta ma swoje większe lub mniejsze skutki dla jego formy, rzadko są one jednak uświadamiane, rozpoznawane czy opisywane. Nie jest bowiem tak, że o charakterze miast decyduje tylko kształt architektury, a o jego ewolucji – zmiany mód architektonicznych. Miasto to budynki, ale i to, co dzieje się pośród nich. Może zresztą to jest część ważniejsza. Nie tylko budowle podlegają przecież projektowaniu. Przestrzeń oraz relacje pomiędzy nimi mogą być i są przedmiotem planowania. W wielu krajach bardziej złożonego i zapisanego w bardziej skomplikowanych procedurach, niż projektowanie samych obiektów.

Kształt miasta jest z jednej strony pochodną obiektywnych procesów cywilizacyjnych, ekonomicznych i stosunków prawnych, ale także aspiracji i poziomu kulturowego jego społeczności. Bywa pochodną świadomych decyzji, regulacji, zakazów, nakazów, specjalnych i intencjonalnych inwestycji.

Jaka zatem będzie przyszłość naszych miast, w jakich kierunkach będą ewoluować?

Miejskie wyzwania

Polska jest krajem demograficznej zimy. Liczba Polaków się kurczy, a końca tego procesu nie widać. Co więcej, ludność miast maleje szybciej niż ludność wsi. Procesy te zachodzą bardzo nierównomiernie. Metropolie kurczą się najwolniej, a na dodatek obrastają potężnymi i dynamicznymi obszarami *urban sprawl*. Otaczające je małe miasta w kręgu wspólnego lokalnego rynku pracy mają się więc znakomicie.

Miasta średnie, te liczące około 50-100 tys. mieszkańców, gasną w oczach i dramatycznie poszukują dla siebie ekonomicznych szans rozwoju. Ośrodki powiatowe i mniejsze znajdują się w stagnacji demograficznej lub wręcz wymierają, co wynika z banalnego powodu, że zbudowanie domu tuż za granicą miasta, w sąsiedniej wsi, jest proceduralnie łatwiejsze i związane z różnymi ekonomicznymi przywilejami (np. zaniechaniem poboru podatku od nieruchomości).

Polityka rozwoju obszarów wiejskich jest bardziej skuteczna i lepiej finansowana niż polityka miejska. Tam, gdzie koszt dostępu do lokalnego rynku pracy i rynku usług jest pomijalnie niewysoki, małe ośrodki miejskie – w rywalizacji z otaczającymi je wioskami – są praktycznie bez szans. Zjawisko swoistego „zapadania się” miast i eksplozji przedmieść – które na świecie było charakterystyczne dla wielkich aglomeracji – u nas stało się modelem rozwoju miejscowości liczących kilka lub kilkanaście tysięcy mieszkańców.

“ **Zjawisko swoistego „zapadania się” miast i eksplozji przedmieść – które na świecie było charakterystyczne dla wielkich aglomeracji – u nas stało się modelem rozwoju miejscowości liczących kilka lub kilkanaście tysięcy mieszkańców.**

Nie ma żadnego efektywnego mechanizmu ochrony gruntów rolnych przed podziałami i zmianą przeznaczenia, ani też ograniczeń wynikających z braku infrastruktury, które mogłyby te procesy powstrzymać. Budować można bez kanalizacji i bez utwardzonych dróg, a horrendalne koszty uzupełniania infrastruktury pokrywają dotacje europejskie oraz subsydiowanie samorządów wiejskich. Dlatego charakterystycznym zjawiskiem przekształceń krajobrazu małych miast jest nieskoordynowane, wielokierunkowe rozlewanie się zabudowy o niskiej intensywności oraz powolne opróżnianie się (pustostany) i ruderowanie substancji wewnątrz miast.

Innym obok depopulacji wyzwaniem jest brak instrumentów planistycznych, które pozwalałyby samorządom lokalnym prowadzić efektywną gospodarkę przestrzenną. W zasadzie, jedynym instrumentem prawnym, jaki kształtuje dziś architekturę naszych miast są tzw. „warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki”. Jest to zbiór wskaźników minimalnych odległości, zacienień, a także powierzchni biologicznie czynnej czy miejsc parkingowych, dostępności światła, szerokości dojazdów, etc. Grodzone, deweloperskie osiedla – jeśli idzie o ilość i dostępność przestrzeni publicznej czy zieleni – oznaczają zasadniczy regres nawet względem czasów PRL. Co więcej, także te stare osiedla, o marnej architekturze, ale często o przemyślanej kompozycji przestrzennej i dobrych standardach, są brutalnie dogęszczone, przez co tracą również i te wartości.

Warto jednak podkreślić, że są to problemy miast dużych, zwłaszcza metropolitalnych, znajdujących się pod presją komercyjnego budownictwa mieszkaniowego. W większości ośrodków powiatowych, nie mówiąc o mniejszych, w ostatnich dekadach w ogóle nie wznoszono budynków wielorodzinnych. To też bardzo ważny czynnik w rozważaniach nad przyszłością naszych miast. W latach 70. i 80. ich sylwetki i przestrzenny kształt, nieodwracalnie przeorał system budownictwa blokowego w technologii wielkiej płyty. Dziś wygląda raczej na to, że budownictwo wielorodzinne będzie marginesem w przekształcaniach krajobrazu miast małych i średnich.

Pożądane trendy

Jakie trendy w rozwoju miast można uznać za pożądane i w którą stronę należałoby ukierunkowywać procesy planistyczne i inwestycyjne? Za odpowiedź niech posłużą rekomendacje, jakie zostały sformułowane przez zespoły ekspertów ONZ, opublikowane przez agendę do spraw mieszkalnictwa Habitat pt.: „A New Strategy of Sustainable Neighbourhood Planning” (2015). Zastrzec należy, że odnoszą się one do dużych aglomeracji przeżywających rozwój ilościowy, czyli nadają się do oceny planów naszych wielkich miast, gdzie potrzeby mieszkaniowe są nadal ogromne.

Autorzy raportu opowiadają się przede wszystkim za miastami o wysokiej intensywności mieszkaniowej. W ujęciu ilościowym odnoszą się do dużych jednostek sąsiedzkich, co w naszych warunkach należy wiązać z powierzchnią obszarów zabudowanych. Ich postulat to wskaźnik około 150 osób na hektar, czyli około 1500 osób na km². Taki wskaźnik osiągalny jest jedynie przy zabudowie wielorodzinnej, a jeśli jednorodzinnej, to bardzo zwartej, na małych działkach. Podstawowe argumenty za taką intensywnością, to efektywność dostarczania usług publicznych i możliwość rozwoju tych komercyjnych, opłacalność rozwoju transportu publicznego, możliwość redukcji używania samochodu czy dotarcia do wielu celów pieszo itd.

Po drugie, eksperci z Habitatu postulują adekwatność przestrzeni dla ulic i komunikacji rzędu 18 km takich ciągów na km² i przeznaczenia na te cele około 30% powierzchni miasta. To trochę zaskakujące, bo to znacznie więcej, niż w naszej praktyce urbanistycznej. Chodzi jednak o dobrą sieć ulic – wygodnych dla transportu publicznego, pieszych, rowerzystów, ale i kierowców.

W takim układzie ważne ulice penetrowane transportem publicznym oddalone są do siebie nie więcej niż 500 metrów, podjazdy pod budynki nie są pokonywaniem labiryntów, etc.

Autorzy raportu za niezwykle ważną cechę dobrego miasta wskazują mieszanie funkcji, przede wszystkim tych ekonomicznych i mieszkalnych. Na cele niemieszkalniowe winno być, ich zdaniem, przeznaczone około 40% powierzchni użytkowej całej jednostki. To poziom osiągalny u nas jedynie na terenach śródmiejskich.

Konieczny jest także miks społeczno-architektoniczny: co najmniej 20-50% powierzchni użytkowej mieszkań powinny stanowić obiekty niskokosztowe, w tym mieszkania socjalne czy komunalne. Co więcej, jeden typ zabudowy nie może stanowić więcej niż 50% powierzchni użytkowej w danej dużej jednostce sąsiedzkiej. Są to wymagania, których nasze samorządy zupełnie nie stawiają ani sobie, ani – w efekcie – deweloperom. A warto w tym kontekście pomyśleć nie tylko o naszych monokulturowych blokowiskach z minionych czasów, ale np. takich realizacjach, jak warszawskie Miasto Wilanów. Na koniec wreszcie – jest jeszcze postulat o zapobieganiu monofunkcyjności. Obszary o jednolitej funkcji nie mogą stanowić więcej niż 10% powierzchni jednostki urbanistycznej.

Z tego zbioru rekomendacji wyłania się obraz miasta o bardzo intensywnej – czasem nawet wysokiej – zabudowie (a więc bez luk, nieciągłości, obszarów porzuconych czy przypadkowo lub rozrzutnie użytkowanych). Ośrodka złożonego społecznie, gdzie miejsca pracy, usługi (w tym publiczne) są intensywnie przemieszane z funkcją mieszkaniową. Miasta, gdzie różne grupy społeczne (dochodowe) mieszkają obok siebie, a rozmaite typy budynków, tworzą przestrzeń inspirującą bogactwem form. Gdzie sieć ulic, ciągów pieszych czy pieszo-rowerowych jest gęsta. W dodatku na tyle klarowna, że obsługa jej transportem zbiorowym jest łatwa i ekonomicznie opłacalna, a dla mieszkańców dostępność mieści się w przedziale wysokich standardów. Ośrodka, gdzie aktywna postawa samorządu wymusza na miejskich inwestorach różnorodność typów budynków i różnorodność ofert mieszkaniowych dla różnych grup społecznych, lub też gdzie samorząd sam angażuje się w przedsięwzięcia mieszkaniowe.

“ **Najbardziej pożądane jest dziś miasto o bardzo intensywnej zabudowie, gdzie miejsca pracy, usługi (w tym publiczne) są intensywnie przemieszane z funkcją mieszkaniową. Gdzie różne grupy społeczne mieszkają obok siebie, a sąsiadujące ze sobą rozmaite typy budynków, tworzą przestrzeń inspirującą bogactwem form.**

Garść dobrych praktyk

Na ten schemat urbanistyczny należałoby nałożyć to, co już daje się zaobserwować w trendach nowej architektury i rozwoju transportu. Na pewno trzeba tu przywołać coraz liczniejsze eksperymenty i wdrożone praktyki w zakresie gospodarowania wodą – szczególnie wodą deszczową. Budowa minizbiorników, tworzenie lub odtwarzanie terenów podmokłych, wymiana chodników na nawierzchnie przepuszczające wodę, zielone parkingi i torowiska tramwajowe. Przykłady takich działań, które podejmowane są masowo i systemowo, oznaczają w gruncie rzeczy ekologiczną rewolucję i niezwykle silnie oddziałują na krajobraz miasta. Można wręcz założyć, że przekształcanie terenów przemysłowych, kolejowych czy powojkowych (do tej pory prowadzone w kierunku uzyskania przestrzeni komercyjnych), zmieni się w pozyskiwanie terenów zielonych, rekreacyjnych i podmokłych.

Zmianie muszą ulec praktyki w zakresie wyznaczania i urządzania powierzchni biologicznie czynnych, a także standardy dostępności urządzonej przestrzeni zielonych. Dotyczy to również ogrodów przedszkoli i żłobków. Sukces krakowskich miejskich „ogrodów kieszonkowych” czy „smoczyc skwerów” (z urządzeniami zabaw dla dzieci) pokazuje, że nie chodzi tu o wielkie powierzchnie, ale o staranność projektowania i troskę utrzymania oraz kreatywność w dostrzeganiu szans, jakie stwarzają nawet niewielkie działki. Zielone dachy, zielone elewacje, pnącza, aleje, drzewa w donicach wystawiane w przestrzeni publicznej, trawniki niestrzyżone, ale i „łąki kwietne”. Lista możliwych działań jest naprawdę szeroka i trzeba z satysfakcją przyznać, że w wielu miastach postęp w tej dziedzinie jest naprawdę istotny. Wciąż jednak nie widać powrotu do miast wielkich drzew: lip, kasztanów, dębów, platanów, grabowych alei.

Kolejny wątek to uruchomienie produkcji żywności w mieście: od pasiek pszczelich na dachach po sadzenie drzew i krzewów z owocami jadalnymi w przestrzeniach publicznych, a nawet warzyw z opcją „do wzięcia”. Bardziej złożony wątek to uruchomienie produkcji szklarniowej czy zwierzęcej na terenach opuszczonych fabryk, stoczni, nabrzeży portowych czy wielkich magazynów. To zagadnienie jest coraz popularniejsze w krajach o małych zasobach rolniczej przestrzeni produkcyjnej, jak Holandia czy Japonia. Niemniej koncepcja uwolnienia obszarów wiejskich od przynajmniej części produkcji rolniczej brzmi frapująco.

I wreszcie – rewitalizacja na wielką skalę. Społeczeństwo, które się kurczy nie powinno nastawiać się na ekspansję, ale na lepsze zagospodarowanie, na lepsze dostosowanie do swoich potrzeb istniejących zasobów. To nie przypadek, że ostatnio już dwa razy nagrodę architektoniczną Unii Europejskiej, im. Miesa van der Rohe, otrzymały realizacje rewitalizacji blokowisk. Być może to największe wyzwanie architektoniczno-budowlane dla naszego kraju, gdzie złe domy z blokowisk stanowią tak potężną część całej substancji budowlanej. Podkreślam, że chodzi nie o estetyzację osiedli, ale o rewitalizację głęboką, np. poprzez dostawienie nowych kurtynowych ścian i powiększenie mieszkań, dobudowę dźwigów osobowych, podziemnych garaży itd.

“ **Społeczeństwo, które się kurczy nie powinno nastawiać się na ekspansję, ale na lepsze zagospodarowanie, na lepsze dostosowanie do swoich potrzeb istniejących zasobów. Dlatego kluczowym wyzwaniem dla miast staje się dziś rewitalizacja.**

Polska cierpi nie tyle na brak mieszkań w stosunku do ilości gospodarstw domowych, co na przegęszczenie mieszkań, małe powierzchnie pokoi, niefunkcjonalność i ogólnie niski standard. Rewitalizacja musi oznaczać ingerencję w budynki, czasem ich przebudowę. Jak to jest możliwe – pokazują wspaniałe przykłady francuskie i holenderskie. Takie rewitalizacje są dwukrotnie tańsze niż burzenie i odtwarzanie na tym miejscu nowych, „zdrowych” budynków. Wprowadzenie parkingów spiętrzonych lub podziemnych pozwoliłoby całkowicie na nowo urządzić przestrzeń pomiędzy budynkami. Optymistyczny scenariusz dla krajobrazu polskich miast to podjęcie na wielką skalę akcji rewitalizacyjnej blokowisk. Raz już taką przeprowadzono, w postaci masowej termorenowacji, w wyniku której wszystkie bloki zyskały nowe elewacje (co krytycy nazwali później „wielką pastelozą”). Teraz trzeba zrobić krok, a może nawet dwa, trzy kroki dalej.

Nie sposób też pominąć banalnego czynnika, którego eliminacja przyniosłaby kolosalną zmianę w estetyce naszej przestrzeni zurbanizowanej. Chodzi o opanowanie chaosu szyldów i zalewu reklamy zewnętrznej. Ten liszaj pokrywa cały kraj, a zwłaszcza bardziej turystycznie i inwestycyjnie atrakcyjne jego zakątki. Najbardziej dolegliwy jest w małych miastach, gdzie standardowe bilbordy łamią kameralność i lokalność tych ośrodków. Wprawdzie stworzono ramy prawne uporządkowania tej sytuacji, ale samorządy korzystają z nich bardzo opieszale i są to raczej miasta duże, gdzie nie ma tak bezpośredniej więzi radnych z lokalnym biznesem lub gdzie po prostu świadomość jest na nieco wyższym poziomie. Wydaje się jednak, że dobre przykłady wprowadzania przepisów lokalnych czy ustanawianie parków kulturowych, wywoła powszechność zmiany w perspektywie kilkunastu lat. Oczywiście, dałoby się ją przyspieszyć, nowelizując ustawę i wprowadzając ostre regulacje w otoczeniu dróg krajowych i wojewódzkich. Widać bowiem, że gminy wiejskie, przez które przebiegają takie drogi, zwłaszcza w otoczeniu wielkich miast, same nie podejmą się wdrożenia odpowiednich regulacji.

Przez lata kanonem projektowania urbanistycznego było dążenie do ograniczenia uciążliwości ruchu samochodowego (segregacja, uspokojenie, ekranowanie itd.), czy wprost – jego minimalizacja, a nawet eliminacja, gdzie to tylko możliwe. Argumenty były nie do zbicia – obciążenie hałasem, toksyczna niska emisja, wypadkowość i zajmowanie dużych przestrzeni. Cichy

i bezemisyjny samochód elektryczny czy wodorowy, efektywniej wykorzystywany samochód współdzielony czy też auto wyposażone w różne zaawansowane systemy bezpieczeństwa, każą na nowo spojrzeć na ten środek transportu. Ten cały ciąg innowacji wywołał bowiem radykalną zmianę jakościową. Rewolucja samochodowa już się zaczęła – to nie ulega wątpliwości.

Coś podobnego zaczyna dotyczyć architektury – pojawiły się zupełnie nowe typy budynków – na razie jako eksperymenty i demonstracje: wymieńmy przykładowo mieszkalne wieżowce Bosco Verticale w Mediolanie czy biurowiec Ko Bogen II w Düsseldorfie, którego elewacje tworzy 8 km żywoplotu rozłożonego na wielu tarasach. To zupełnie nowe myślenie o architekturze. Pojawienie się takich obiektów w przestrzeni miasta wprowadza radykalnie nową jakość w jego krajobrazie.

Konkluzje

Jaką klamrą można by zamknąć ten skrótowy przegląd wyzwań i trendów rozwojowych dotyczących naszych miast? Sądzę, że ich przyszłość jest niejasna i bardzo zróżnicowana. W wypadku wielkich ośrodków byłbym optymistą – można się liczyć z pozytywnymi przemianami idącymi przede wszystkim w kierunku większej „mozaikowości” ich krajobrazu: zróżnicowania typów budynków, przemieszania funkcji, intensyfikacji użytkowania przestrzeni i obfitości bardzo angażujących lokalne społeczności projektów z zakresu szeroko pojętej ekologii miejskiej (budżety obywatelskie). Najprawdopodobniej nastąpi poważny przyrost terenów słabo zurbanizowanych (hybrydowych) wokół większości miast, ale nowych terenów ściśle miejskich będzie znacząco mniej, a część z nich będzie podlegała gentryfikacji. Jeśli nie zostaną uruchomione duże programy rewitalizacyjne, to takie „uszlachetnianie” będzie jedynie przywilejem małych enklaw. Największą słabością i przyczyną kryzysów środowiskowych będzie otoczenie miast chaotyczną, rozwijającą się wielokierunkowo zabudową mieszkaniowo-produkcyjną, skutecznie zacierającą wieloprzestrzenne układy i korytarze zielone czy przewietrzające, a także likwidującą jakiegokolwiek rezerwy transportowe.

Bardziej pesymistycznie patrzę na przyszłość miast średnich i częściowo także małych. Ich ekonomia i demografia są zagrożone. Utrzymanie ich wizerunku jako obszarów żywych i dynamicznych będzie bardzo trudnym zadaniem, a sfinansowanie działań rewitalizacyjnych i modernizacyjnych może przekraczać ich siły. Nieuchronny proces przenoszenia się handlu i usług, a także kultury do internetu uderza w takie ośrodki wyjątkowo mocno, bo nie dysponują one własną wystarczająco konkurencyjną ofertą śródmiejską. Krajobraz „miast upadłych” – czego próbkę można zobaczyć np. w Bytomiu – może być znacznie częściej spotykaną rzeczywistością.

Wszystkie te uwagi prowadzą do jednego, może nieco banalnego wniosku. Złożona, wielowymiarowa polityka miejska jest jednym z największych wyzwań średniookresowego rozwoju Polski i, co stanowi swoisty paradoks, jest ona trudniejsza w warunkach zmniejszania się miast, niż w warunkach ich demograficznego wzrostu.

“ **Złożona, wielowymiarowa polityka miejska jest jednym z największych wyzwań średniookresowego rozwoju Polski i, co stanowi swoisty paradoks, jest ona trudniejsza w warunkach zmniejszania się miast, niż w warunkach ich demograficznego wzrostu.** ”

O autorze

Janusz Sepioł – architekt i historyk sztuki, wieloletni Architekt Wojewódzki. W latach 2002-2006 Marszałek Małopolski a następnie Senator RP VII i VIII kadencji. Inicjator szeregu przedsięwzięć kulturalnych i budowy obiektów kultury na terenie Małopolski. Członek rad programowych szeregu muzeów i Międzynarodowego Centrum Kultury w Krakowie. Laureat nagrody im. J. Regulskiego i Medalu Honorowego SARP. Autor kilku książek z zakresu architektury (m.in. „Architekci i historia” i „Forms Follow Freedom”). Członek SARP i Społecznego Komitetu Odnowy Zabytków Krakowa. Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.