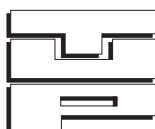


Jutro miasta

VI Kongres Urbanistyki Polskiej
Prezentacje – Debaty – Wydarzenia

POD REDAKCJĄ
IZABELI MIRONOWICZ



Warszawa 2019

Redaktor serii „Biblioteka Urbanisty”:
prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens

Redaktor merytoryczny tomu:
dr hab. inż. arch. Izabela Mironowicz

Recenzenci tomu:
dr hab. inż. arch. Małgorzata Hanzl
dr hab. inż. arch. Bogusław Podhalański, prof. PK

Opracowanie redakcyjne:
mgr Ludmiła Kwiatkowska

Projekt okładki dla serii „Biblioteka Urbanisty”:
Marek Kreusch

Publikacja wydana dzięki finansowemu wsparciu:



© Copyright by Towarzystwo Urbanistów Polskich 2019

Niektóre prawa zastrzeżone.
Licencja CC BY-NV 3.0
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne 3.0 Polska
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/pl>

Publikacja rozpowszechniana nieodpłatnie

Wydanie I poprawione

Redakcja techniczna i przygotowanie do druku:
Akapit-DTP Elżbieta Albinowska
e-mail: akap.dtp@interia.pl

ISBN 978-83-904276-6-9

Nowy tom „Biblioteki Urbanisty” przywraca tradycję publikowania sprawozdań z Kongresów Urbanistyki Polskiej. Pierwszy kongres, który odbył się w Gdańsku w 2003 roku, został udokumentowany dzięki wsparciu organizacyjnemu i medialnemu spółki Urbanista, która zainicjowała i wydała pierwsze tomy tej serii wydawniczej. Nazwa serii nie była przypadkowa. Towarzystwo Urbanistów Polskich, jako główny udziałowiec spółki, miało oczywisty wpływ na jej brzmienie. Chodziło o to, żeby po wielu latach starań członków Towarzystwa o powołanie Izby Urbanistów, podkreślić, że będzie to wydawnictwo fachowe, stanowiące merytoryczne wsparcie dla osób uprawiających lub zamierzających uprawiać ten zawód. Wejście w życie przepisów nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w 2003 roku tym bardziej uzasadniało potrzebę wymiany poglądów na temat stanu gospodarki przestrzennej w Polsce oraz wdrażania nowo obowiązujących przepisów.

Relacje z kolejnych kongresów: gdańskiego w 2003, wrocławskiego w 2006 i poznańskiego w 2009 roku ukazały się odpowiednio w tomach 2, 9 i 14 „Biblioteki”. Kryzys gospodarczy lat 2009–2011, choć – zdawałoby się – nie musiał, wpłynął niestety na odstąpienie zainteresowanych partnerów spółki od niezbędnego wówczas projektu wspólnego finansowania działania i zdecydował o postawieniu spółki w stan likwidacji i tym samym zawieszeniu wydawania serii „Biblioteka Urbanisty”. Dobrze się stało, że prawa do jej kontynuowania pod tym samym tytułem przejęło Towarzystwo Urbanistów Polskich. Tom, który teraz oddajemy w ręce Czytelników, to już trzecia pozycja wydana w nowej formule.

Zawartość 17. tomu „Biblioteki Urbanisty” stanowią materiały VI Kongresu Urbanistyki Polskiej, który odbył się w czerwcu 2018 roku w Gdyni. O jego założeniach i przebiegu pisze we wstępnym artykule Izabela Mironowicz, która była koordynatorem programowym całego zdarzenia, ale także *spiritus movens* pięciu plenarnych i jedenastu mobilnych sesji, które tworzyły kalejdoskop tematów i różnicowanych poglądów. Trudno przecenić jej wkład w powszechnie chwalone efekty tego wydarzenia.

Trzeba też podkreślić rolę prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka i jego współpracowników, w szczególności zaś koordynatora programowego ze strony Gdyni, wiceprezydenta Marka Stępy, którzy nie tylko zaangażowali się w sprawy organizacyjne, ale także merytorycznie wsparli Kongres oraz wielki wysiłek Piotra Lorensa, prezesa Towarzystwa Urbanistów Polskich, bez zabiegów którego organizacja Kongresu oraz jego finansowy kształt nie byłby możliwy.

Kongresowi towarzyszyła imponująca wystawa plenerowa „Wielkie projekty urbanistyczne w Polsce w XXI wieku”, która nie odbyłaby się bez pracy jej kuratora, Michała Stangla oraz producenta wystawy, firmy AMS SA, kierowanej przez prezesa Marka Kuzakę, znawcę problemów miasta nie tylko od strony reklamy zewnętrznej.

Do współpracy przy Kongresie zaproszono wielu partnerów, których wiedza, praca i zaangażowanie przyczyniły się do sukcesu tego wydarzenia. Publikacja nie ukazałaby się natomiast bez wsparcia finansowego Związku Miast Polskich, za co jego wieloletniemu, niezwykle zasłużonemu dla lokalnej samorządności dyrektorowi, Andrzejowi Porawskiemu, należą się szczególne podziękowania. Także Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) wsparł finansowo tę publikację.

Prezentacja poszczególnych punktów programowych Kongresu, choćby dlatego, że różniły się od siebie treściami i formatem, nie mogła być jednolita. Sesje plenarne były nagrywane, a z nagrań sporządzony został stenogram, którego fragmenty w miarę potrzeby zostały przetłumaczone z języka angielskiego na język polski. Osoby, które podjęły się napisania relacji z tych debat, mogły korzystać ze stenogramu, ale też dodać swój komentarz, tło debaty, czy wnioski w mniej lub bardziej poszerzonej wersji; taki zabieg pogłębia i podnosi wartość poruszanych w debatach treści. Sesje mobilne przebiegały w bardzo różny sposób, chociaż wszystkie składały się z wycieczki studialnej oraz dyskusji. Ta jednak miała różną dynamikę, pomimo że zazwyczaj zawierała takie komponenty jak prezentacja opracowań, zawczasu przygotowane wypowiedzi oraz żywe dyskusje. Niekiedy odbywała się także dyskusja panelowa. Ponieważ sposób relacji wiąże się z merytoryczną zawartością tych spotkań, nie było potrzeby narzucania sprawozdawcom jednolitego wzorca opisu. Różnorodność tych relacji dobrze koresponduje z różnorodnością poruszanych na Kongresie tematów.

Publikacja zawiera też omówienia wydarzeń towarzyszących Kongresowi. Zostały one napisane przez osoby, które je koordynowały i przygotowywały (jak wystawa plenerowa „Wielkie projekty urbanistyczne w Polsce w XXI wieku” czy Gdyńska Letnia Szkoła Urbanistyki TUP), albo zasiadały w gremiach odpowiedzialnych za ich sfinalizowanie (konkursy organizowane lub współorganizowane przez TUP).

W styczniu 2023 roku Towarzystwo Urbanistów Polskich będzie świętować setną rocznicę założenia. Zaśwój, w którego imieniu członkowie-założyciele powołali organizację, reprezentowali później ludzie, których działalności, bez względu na światopogląd, przyświecały humanistyczne i innowacyjne idee tworzenia świata lepszego dla wszystkich. Współczesne miasto ma się zmieniać zgodnie nie tylko z oczekiwaniami mieszkańców, ale i z zasadami zrównoważonego rozwoju. „Biblioteka Urbanisty” będzie kontynuować publikowanie dyskusji zogniskowanych wokół tych i podobnych kwestii.

Tomasz Majda
Prezes Towarzystwa Urbanistów Polskich

ZAŁOŻENIA PROGRAMOWE I FORMAT VI KONGRESU URBANISTYKI POLSKIEJ „JUTRO MIASTA”

Towarzystwo Urbanistów Polskich, jedno z najstarszych stowarzyszeń urbanistów w Europie, aktywnie działa od 1923 roku jako rzecznik interesu społecznego oraz profesjonalnego w projektowaniu, planowaniu, zagospodarowaniu i użytkowaniu przestrzeni polskich miast, miasteczek i obszarów wiejskich.

Od 2003 roku Towarzystwo organizuje co trzy lata Kongresy Urbanistyki Polskiej, które stanowią platformę dyskusji o najważniejszych wyzwaniach, przed jakimi stoją polskie miasta.

Pierwszy Kongres odbył się w Gdańsku, kolejny w 2006 roku we Wrocławiu, następny w 2009 w Poznaniu, w 2012 w Lublinie oraz w 2015 roku w Łodzi. Dyskusje kongresowe ogniskowały się wokół następujących tematów: *Miasto – wspólne dobro i zbiorowy obowiązek* (2003), *Urbanistyka w działaniu – teoria i praktyka* (2006), *Nowa urbanistyka – nowa jakość życia* (2009), *Odpowiedzialni za miasto* (2012) i wreszcie *Powrót do centrum* (2015).

VI Kongres Urbanistyki Polskiej, który odbył się 20–22 czerwca 2018 roku w Gdyni dotyczył przyszłości miasta. Temat Kongresu – **Jutro miasta** – jest oczywistym i zamierzonym nawiązaniem do tytułu ważnego dla współczesnej urbanistyki dzieła Ebenezera Howarda *Miasta-ogrody jutra* (*Garden Cities of Tomorrow*)¹, które jest jednym z pierwszych manifestów urbanistycznych kształtujących nasze współczesne myślenie o mieście. My jednak odwróciliśmy to pytanie – bardziej niż o wizjach miasta przyszłości chcieliśmy dyskutować o przyszłości miast, które już dzisiaj zamieszkuje większość ludności świata. Chcieliśmy zobaczyć w globalnej i europejskiej perspektywie, jak będą funkcjonować nasze miasta za dekadę czy ćwierćwiecze. Co my, jako urbaniści, powinniśmy zrobić, aby funkcjonowały one lepiej, aby stawały się miejscem realizacji życiowych aspiracji wielu ludzi. Co muszą zrobić politycy, zarówno aktywni na szczeblu lokalnym, jak i działający na szczeblu krajowym czy europejskim, by jakość życia w miastach była coraz lepsza? I wreszcie, jak sami mieszkańcy mogą przyczynić się do tego, aby miasta stawały się coraz lepszym miejscem do życia?

¹ Współczesne wydanie polskie: E Howard, *Miasta-ogrody jutra*, Fundacja Centrum Architektury, Instytut Kultury Miejskiej, Warszawa–Gdańsk 2015 (przyp. red.).

Droga do nowego formatu Kongresu Urbanistyki Polskiej: doświadczenia, inspiracje, założenia

Poprzednie kongresy miały zbliżony do akademickiego format, w ramach którego prezentowane były wcześniej zgłoszone referaty. Oczywiście zawsze występowali także zaproszeni goście jako pierwszoplanowi mówcy, *keynote speakerzy*, jak często ich nazywamy, uznani specjaliści prezentujący na forum plenarnym wystąpienie związane z tematyką Kongresu.

W wyniku dyskusji przygotowujących VI Kongres Urbanistyki Polskiej doszliśmy do przekonania, że należałoby zacząć pracować nad nową formułą Kongresu, bardziej dopasowaną do charakteru Towarzystwa; formułą, która nie powiela akademickich schematów, ale poszukuje własnych sposobów prowadzenia otwartej i inspirującej dyskusji w profesjonalnym gronie urbanistów. Podstawą poszukiwania tej formuły było założenie, że musi ona pozwalać na możliwie szeroką debatę merytoryczną uczestników Kongresu.

Oczywiście chcieliśmy także zachęcić liczną grupę członków TUP do aktywnego zaangażowania się w przygotowanie merytorycznej zawartości Kongresu. Uważaliśmy, że partycypacja powinna być nie tylko przedmiotem naszej dyskusji, lecz i sposobem działania.

Ważnym elementem tego nowego podejścia było również zaangażowanie merytoryczne miasta-gospodarza w przygotowanie zawartości Kongresu. Dotychczas rola miast, w których odbywały się Kongresy, ograniczała się zazwyczaj do wystąpienia reprezentanta władz na sesji otwierającej i zamykającej oraz ewentualnie do ułatwienia wizyty studialnej uczestników Kongresu w miejscach, które dla urbanistów mogły być ciekawe. Nam zależało na tym, aby Gdynia była rzeczywistym partnerem merytorycznym, nie tylko wspierającym Kongres organizacyjnie i finansowo, lecz także współtworzącym treść tego ważnego dla środowiska urbanistów wydarzenia. Krótko mówiąc chcieliśmy, aby Gdynia stała się współorganizatorem Kongresu w pełnym tego słowa znaczeniu – zarówno organizacyjnie, jak i merytorycznie.

Ponadto chcieliśmy zaangażować aktywnie i merytorycznie w Kongres przedstawicieli organizacji, instytucji i przedsiębiorstw, które z Towarzystwem Urbanistów Polskich w ostatnich latach współpracowały przy różnych okazjach i w różnych organizacyjnych formułach. TUP jest jednym z najstarszych stowarzyszeń profesjonalnych urbanistów w Europie. Uznaliśmy, że jest ważne, aby koleżanki i koledzy z Europy uczestniczyli w naszych dyskusjach, abyśmy widzieli nasze problemy w perspektywie dyskusji toczących się w Europie.

Tak zarysowane zasady dawały nadzieję na stworzenie realnej platformy dyskusji. Nie było jednak ani łatwe, ani oczywiste przełożenie tych założeń na praktyczny format Kongresu. Niełatwe było także zbudowanie we własnym gronie przekonania o konieczności poszukiwania nowej formuły.

Ostatecznie zgodziliśmy się, że każda kongresowa sesja powinna dostarczać realnych możliwości konfrontacji rozmaitych punktów widzenia. Jednak oczywiście było, że nie można dyskutować bez starannie wybranych i przygotowanych tematów. Dlatego jako formatu dla części sesji zdecydowaliśmy się użyć **formuły otwartego panelu**. Polega on na tym, że kilku zaproszonych gości wygłasza wstępne stanowiska, a moderator rozwija je, także na bazie własnego wcześniejszego przygotowania tematu, w dyskusję pomiędzy wszystkimi uczestnikami sesji (publicznością) a panelistami. To format wymagający dużej wiedzy i starannego przygotowania moderatorów, a także ich wysokich zdolności improwizacji i kooperacji.

Format ten przetestowaliśmy na **dwóch konferencjach**, przy organizacji których miasto Gdynia hojnie nas wspomogło w poprzednich latach. Gdynia w ramach wspólnych przygotowań do VI Kongresu Urbanistyki Polskiej zdecydowała bowiem współorganizować dwie konferencje, które odbyły się w roku 2016 i 2017. Temat pierwszej z nich „Mieszkać w mieście” pozwolił nam szeroko przedyskutować kwestie mieszkalnictwa oraz rewitalizacji centrów miast z użyciem polityki mieszkaniowej jako narzędzia tej rewitalizacji. Druga – „Dynamika

miasta” – koncentrowała się na kwestii współczesnych transformacji miasta. Obie odbyły się w Gdyńskiej Szkole Filmowej i zgromadziły po około 200 uczestników, w tym kolegów i koleżanki z zagranicy.

Współorganizatorami wydarzeń były: Towarzystwo Urbanistów Polskich i miasto Gdynia, a koordynatorką merytoryczną obu konferencji była Izabela Mironowicz.

Na wspomnianych konferencjach udało się rozwinąć koncepcję poszerzania nadchodzącego Kongresu o **dotatkowe wydarzenia**. W roku 2016 zorganizowaliśmy wernisaż kopii **wystawy** prezentowanej oryginalnie na TU Berlin „City Visions: Berlin, Paris, London, Chicago 1910 | 2010”, obrazującej wizję przekształceń wybranych miast w XX wieku. Wśród gości był jeden z kuratorów berlińskiej wystawy z 2010 roku, Karl Friedhelm Fischer, który oprowadzał po niej osobiście, a prezentację wystawy urozmaicał prawdziwie magicznymi sztukami. Wystawa miała miejsce w Muzeum Miasta Gdyni.

Obu konferencjom towarzyszyła **Gdyńska Letnia Szkoła Urbanistyki (GLSU)**, w czasie której młodzi urbaniści z różnych części świata opracowywali tematy związane merytorycznie z konferencją, pracując na gdyńskich studiach przypadków. Pierwsza z nich organizowana była w ramach European Urban Summer School (EUSS) – formatu szkoły letniej dla młodych profesjonalistów wypracowanej przez Association of European Schools of Planning (AESOP) oraz International Society of City and Regional Planners (ISoCaRP). Wydawało nam się ważne, aby niemal stuletnie Towarzystwo Urbanistów Polskich, korzystając z zasobu swoich doświadczonych ekspertów i praktyków, dedykowało jedną ze swoich aktywności młodym ludziom. I to nie tylko tym praktykującym profesję w naszym kraju.

W trakcie tych konferencji zainicjowano także **spotkania towarzystw urbanistycznych Europy Centralnej i Wschodniej**. Zaprosiliśmy do Gdyni naszych kolegów i koleżanki z tych regionów Europy wierząc, że dzielimy pewne doświadczenia, a przedyskutowanie wspólnych problemów może nas przybliżyć do ich rozwiązania. Pierwsze z tych spotkań, w 2016 roku, odbyło się pod patronatem ISoCaRP-u, którego ówczesny Prezydent, Ric Stephens gościł na konferencji oraz podjął się prowadzenia zajęć na GLSU. Ważną konsekwencją obu konferencji dla VI Kongresu Urbanistyki Polskiej było nawiązanie owocnej współpracy z miastem Wejherowo oraz z firmą AMS.

Poszukując możliwych formatów organizacyjnych, które przybliżyłyby zrealizowanie naszych założeń, przeanalizowaliśmy rozmaite konferencje i kongresy organizowane przez towarzystwa urbanistyczne europejskie i poszczególnych krajów. Naszą uwagę przyciągnął Kongres IFHP (International Federation for Housing and Planning), jaki odbył się w 2012 roku w Göteborgu. Zainspirowały nas sesje mobilne, które odbywały się w różnych lokalizacjach w mieście. Małe grupy uczestników zainteresowanych konkretnym tematem mogły odbyć dyskusję w miejscu w jakiś sposób związanym z omawianym problemem. Postanowiliśmy tę formułę rozwinąć i wykorzystać na potrzeby Kongresu.

Dyskusja na poziomie organizacyjnym dotyczyła także czasu, w jakim Kongres miał się odbyć. Wiedzieliśmy od początku, że rok 2018 jest rokiem wyborów samorządowych w Polsce i że tradycyjny dotąd termin jesien² może okazać się trudny dla wielu potencjalnych uczestników. Dlatego podjęliśmy decyzję o przesunięciu terminu kongresu na drugą połowę czerwca. Była to także próba lepszego dopasowania wydarzeń TUP do potrzeb członków i sympatyków Towarzystwa.

W Zarządzie Głównym TUP odbyła się również długa debata dotycząca opłat za udział w Kongresie. Część osób optowała za opłatami, które stanowiłyby znaczący zastrzyk finansowy dla Towarzystwa, i wobec konieczności poszukiwania źródeł finansowania na właściwie wszystkie aktywności, mogłyby być użyte na

² Kongresy Urbanistyki Polskiej w latach 2003–2015 odbywały się zazwyczaj we wrześniu.

rozwijanie działalności TUP. Inni twierdzili, że Kongres jest najważniejszą aktywnością Towarzystwa i zbyt wysokie opłaty będą trudną do pokonania barierą dla części koleżanek i kolegów, przede wszystkim dla młodych urbanistów.

W wyniku tej dyskusji ustalono, że opłaty kongresowe będą na niskim poziomie, niepokrywającym rzeczywistych kosztów Kongresu, ale zniechęcającym do nieodpowiedzialnego zapisywania się na wydarzenie i następnie nieuczestniczenia w nim. Dodatkowo wprowadziliśmy preferencyjne warunki dla uczestników będących studentami.

Mogliśmy sobie na to pozwolić dzięki pozyskaniu partnerów wspierających nas finansowo oraz – przede wszystkim – dzięki szczodrości współorganizatora Kongresu – Miasta Gdyni.

Wszystkie te doświadczenia pozwoliły nam zdefiniować ostateczny kształt wydarzenia.

Nowy format VI Kongresu Urbanistyki Polskiej

Przyjęliśmy, że Kongres odbędzie się w formie debat na **sesjach plenarnych** i **sesjach mobilnych**.

Formuła poszczególnych **sesji plenarnych** wyglądała tak, że rozpoczynała ją krótkie wystąpienie wprowadzające do tematu sesji przygotowane przez moderatora, następnie zaś wypowiadali się zaproszeni paneliści, po czym następowała interakcja z uczestnikami kongresu. Każdy z uczestników kongresu mógł zabrać głos w dyskusji. Podsumowanie i sformułowanie końcowych wniosków także należało do moderatora. Odbyło się 5 sesji plenarnych – trzy w środę 20 czerwca i dwie w piątek 22 czerwca 2018 roku. Poszczególne sesje trwały po 2–2,5 godziny. Część debat prowadzili członkowie TUP, część zaś zaproszeni goście, którzy współpracowali z nami w ostatnim czasie. Oczywiście nie zabrakło miejsca dla przedstawiciela Gdyni.

Sesje mobilne czyli sesje tematyczne, poświęcone 11 specyficznym problemom urbanistycznym odbyły się symultanicznie w czwartek, 21 czerwca 2018 w wielu miejscach miasta Gdyni. Założeniem tych sesji było, aby – podobnie jak to miało miejsce na kongresie IFHP w 2011 roku – odbywały się one w miejscu, które jest dobrą ilustracją omawianego problemu. Na przykład sesja o relacjach portu z miastem miała miejsce w Porcie Gdynia, a debata burmistrzów i prezydentów małych miast odbyła się – dzięki wzorcowej współpracy z wiceprezydent Beatą Rutkiewicz – w Wejherowie. Uczestnicy Kongresu mieli zapewniony transport do i z miejsc, w których zaplanowano sesje mobilne. Każdy uczestnik mógł wziąć udział w jednej sesji mobilnej. Ponadto uczestnicy mogli zgłosić chęć zaprezentowania studium przypadku (maks. 10 minut wystąpienia) w ramach poszczególnych sesji mobilnych. Sesje mobilne stały się także najbardziej intensywnym obszarem współpracy merytorycznej pomiędzy TUP a miastem Gdynia.

Tematy poszczególnych sesji mobilnych zostały sformułowane w uzgodnieniu z Radą TUP oraz miastem Gdynia, jednak moderatorzy i partnerzy merytoryczni z Gdyni mieli dowolność w interpretacji tematu. Każdą sesję mobilną rozpoczynała wizyta studyjna w wybranym miejscu Gdyni. Następnie uczestnicy sesji udawali się do miejsca, w którym odbywała się część konferencyjna sesji (zazwyczaj położonego w jednym z odwiedzonych miejsc podczas wizyty studyjnej).

Moderatorzy, jak wspomniano wcześniej, we współpracy z partnerami merytorycznymi z Gdyni, sami decydowali jak zorganizują sesję i jaka będzie jej zawartość. To oczywiście w pewnej mierze zależało od liczby zgłoszeń na poszczególne sesje.

Moderatorzy mogli (a nawet byli do tego zachęcani) zaprosić do uczestnictwa w sesji osoby, o których wiedzą, że mają coś ciekawego do powiedzenia. Generalny pomysł był taki, aby unikać prezentacji mocno

teoretycznych, by nie powiedzieć akademickich i skupić się na rozmaitych studiach przypadków, które pozwoliłyby uczestnikom sesji na sformułowanie własnych wniosków. Zadaniem partnera merytorycznego z Gdyni, oprócz wspomagania moderatorów w wyborze studium przypadku z obszaru miasta było także zaplanowanie i poprowadzenie wizyty studyjnej. Ramy czasowe sesji mobilnych były dowolne. Sesje rozpoczęły się o godzinie 10, ich zakończenie zależało jednak od pomysłu moderatorów i partnerów merytorycznych oraz – oczywiście – wytrzymałości uczestników sesji.

Niektóre sesje miały partnerów zewnętrznych. Partnerzy ci zazwyczaj wspierali Kongres finansowo, jednak nie chcieliśmy, aby ich udział ograniczał się do typowego sponsoringu. Wybieraliśmy partnerów Kongresu starannie, mając na uwadze profil ich działalności i związki z tematyką Kongresu. Mieliśmy nadzieję, która szczęśliwie nie okazała się płonna, na uwzględnienie udziału merytorycznego naszych partnerów w poszczególnych sesjach.

Pozytywne doświadczenia współpracy z miastem Gdynia z poprzednich dwóch lat pozwoliły nam rozbudować format Kongresu o **dodatkowe wydarzenia**.

Pierwszym z nich była wystawa „**Wielkie projekty urbanistyczne w Polsce XXI wieku**”, której celem było pokazanie wielkich projektów urbanistycznych, które powstały w naszym kraju w ostatnich latach. Do wystawy dołączyli partnerzy TUP z krajów Europy Centralnej.

Wystawa przygotowana została przez organizatorów VI Kongresu Urbanistyki Polskiej – Towarzystwo Urbanistów Polskich i Miasto Gdynia oraz **AMS**, lidera reklamy Out-of-Home w Polsce, partnera VI Kongresu Urbanistyki Polskiej. Kuratorem wystawy był **Michał Stangel**, projekt graficzny opracowali **Agnieszka Bocheńska-Niemiec** i **Przemysław Chimczak**, a koordynację prac pomiędzy wszystkimi partnerami zapewniła **Izabela Mironowicz**. Wystawa plenerowa usytuowana była w czasie trwania Kongresu na placu Grunwaldzkim – skwerze pomiędzy Teatrem Muzycznym a Gdyńskim Centrum Filmowym.

Drugim była kolejna edycja **Gdyńskiej Letniej Szkoły Urbanistyki**, którą przygotowała i którą pokierowała, podobnie jak w poprzednich latach, **Karolina A. Krośnicka**. Jej uczestnicy mieli możliwość pracować także z Joanną Bach-Głowińską, Dorotą Kamrowską-Załuską, Markiem Karzyńskim, Małgorzatą Kostrzewską, Bartkiem Macikowskim, Hanną Obracht-Prondzyńską, Romaniką Okraszewską, Arturem Rysiem, Piotrem Smolnickim oraz naszymi zagranicznymi gośćmi: Laurą Verdelli, Klausem R. Kunzmannem i Davidem Amborskim. Wspólnie rozważali możliwe modele przyszłości, a w ślad za tym – rozmaite modele miast, jakie będą im odpowiadać.

Wspólnie z jednym z naszych wieloletnich partnerów – Związkiem Miast Polskich – przygotowaliśmy także **wystawę fotograficzną laureatów** wspólnie organizowanego konkursu na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w Polsce. Kuratorem wystawy był **Andrzej Porawski** z ZMP, projekt graficzny opracowali **Agnieszka Bocheńska-Niemiec** i **Przemysław Chimczak**, wystawa została wyprodukowana przez **AMS**, a koordynację prac zapewniła **Izabela Mironowicz**.

Zapoczątkowane w poprzednich latach **spotkania towarzystw urbanistycznych Europy Centralnej i Wschodniej** były kontynuowane podczas Kongresu. Nasi przyjaciele z regionu aktywnie uczestniczyli w Kongresie, przygotowali swój wkład w wystawę prezentującą wielkie projekty urbanistyczne, wreszcie spotkali się z Prezesem TUP, Piotrem Lorenssem, aby ustalić kierunki współpracy na najbliższą przyszłość.

Jak zwykle podczas Kongresu, miały także miejsce **ceremonie wręczenia nagród laureatom konkursów organizowanych przez TUP**:

- konkursu Lider Dostępności w kategoriach: „Samorząd” i „Przestrzeń publiczna” organizowanego wspólnie ze Stowarzyszeniem Przyjaciół Integracji;
- konkursu o doroczne nagrody TUP za magisterskie prace dyplomowe z zakresu urbanistyki, planowania i gospodarki przestrzennej – edycja 2018;

– konkursu TUP na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w Polsce organizowanego wspólnie ze Związkiem Miast Polskich.

Jak widać, trzy kongresowe dni wypełnione były wieloma różnorodnymi aktywnościami. Za merytoryczną zawartość kongresu, poprzedzających go konferencji w latach 2016 i 2017 oraz trzech edycji GLSU, a także planowanie odpowiadających treściom sposobów organizacji odpowiadali **Izabela Mironowicz** ze strony TUP i **Marek Stępa** ze strony Gdyni. We wszystkich sprawach wspierali nas prezes TUP **Piotr Lorens** i prezydent Gdyni **Wojciech Szczurek**.

Sesje plenarne

Tytuły wszystkich sesji plenarnych miały formę pytania. Miało to podkreślać fakt, że nie znamy dokładnej odpowiedzi na postawione pytania, a być może nawet nie umiemy zadać właściwego pytania. Alejandro Aravena, jeden z tych twórców, którzy lepiej niż inni wyczuwają „wiatr przyszłości”, powiedział, że nie ma nic gorszego niż dobra odpowiedź na źle postawione pytanie³. Pytania zawarte w tytułach naszych debat miały zatem generować dalsze kwestie, które w wyniku dyskusji zbliżyłyby nas do właściwszego ujęcia problemu.

Sesja 1: JUTRO MOJEGO MIASTA. CZY BURMISTRZOWIE POWINNI RZĄDZIĆ ŚWIATEM?

Benjamin R. Barber w książce *Gdyby burmistrzowie rządili światem. Dysfunkcyjne kraje, rozkwitające miasta*⁴ pyta, czy te ostatnie lepiej od państw potrafią rozwiązać najważniejsze problemy XX wieku i czy nadzieja na lepszy świat spoczywa w miejskiej demokracji. Na oba te pytania odpowiada pozytywnie. Urbanistyka jest działaniem na żywym organizmie nie tylko przestrzennym, ale przede wszystkim na *civitas*, organizmie społecznym. Takim, który ma charakter konkretny i realny w sensie zarówno społecznym, jak i przestrzennym.

Dla urbanistów niesłychanie ważne jest, by zrozumieć jaką wizję swoich miast i ich przyszłości mają demokratycznie wybrani reprezentanci *civitas* – prezydenci i burmistrzowie. Jak ich wizje ideowe można przełożyć na działania urbanistyczne, co te wizje znaczą dla rozwoju miasta i – przede wszystkim – miejskich społeczności? Jak rozumienie swojej roli i przyszłości miasta przekłada się na działania prezydentów i burmistrzów i ich relacje z otoczeniem? W jaki sposób zmierzają do tego, aby ich miasta się rozwijały, a nie tylko rozrastały? Jakie wartości im przyświecają? Co uważają za ważne, a co za nieistotne?

Te i inne kwestie w pierwszej debacie kongresowej podniósł prezes TUP, **Piotr Lorens** w rozmowie z prezydentem Gdyni **Wojciechem Szczurkiem** oraz prezydentem Kielc **Wojciechem Lubawskim**.

Sesja 2: WIELKIE PROJEKTY URBANISTYCZNE CZY UCZĄCE SIĘ SIECI MIAST? CO GENERUJE ZMIANY W MIASTACH?

London Docklands, Porto Antico w Genui, HafenCity w Hamburgu, Zuidas w Amsterdamie, Forum Besòs w Barcelonie, Lyon Confluence... podziwiane przez wielu, znienawidzone przez innych wielkie projekty urbanistyczne zmieniają europejskie miasta. Zmieniają je inaczej niż oddolne inicjatywy aktywistów – stanowią

³ Alejandro Aravena (ur. 1967), chilijski architekt, laureat nagrody Pritzкера, autor m.in.: *Elemental: Incremental Housing and Participatory Design*, Hatje Cantz Publishers, Berlin 2016 (przyp. red.).

⁴ Książka ukazała się w 2014 roku nakładem Wydawnictwa Muza (przyp. red.).

zintegrowany wysiłek wielu partnerów w celu osiągnięcia ściśle kontrolowanego efektu. Przynoszą widoczną, często spektakularną zmianę przestrzeni, ale często „mają na sumieniu” także gentryfikację, przekraczanie i tak ogromnych wydatków publicznych na ich realizację, spekulację, prywatyzację przestrzeni miejskiej... Jednakże wnoszą też nowe wartości: budują nowe symbole miasta dla mieszkańców, generują miejsca pracy, podnoszą jakość infrastruktury, w tym zielonej i niebieskiej infrastruktury miast, przeciwdziałają suburbanizacji... trudno o jednoznaczną ocenę.

Równocześnie trwa w Europie proces tworzenia sieci miast, które dzielą się doświadczeniem, problemami, innowacjami, zastosowanymi rozwiązaniami. Działa METREX (Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych – Network of European Metropolitan Regions and Areas) i EUROCITIES grupujące większe miasta europejskie. Nie są to sieci tworzone odgórnie, lecz horyzontalne porozumienia partnerów, którzy we współpracy widzą możliwość formułowania lepszej odpowiedzi na powstające w różnych częściach Europy, podobne problemy i wyzwania.

Co zatem przynosi w długiej perspektywie lepsze efekty? I co silniej wpływa na przekształcanie się i rozwój miast: ambitne projekty urbanistyczne czy czasem niewidoczne dla obywateli zmiany instytucjonalne, których miasta uczą się od swoich partnerów?

Michał Stangel, który prowadził debatę, wykorzystał międzynarodowe doświadczenia **Aleksandry Adryjańskiej**, która podzieliła się głównie swoją wiedzą z obszaru Francji, **Davida Amborskiego**, który opowiedział przede wszystkim o swoich doświadczeniach kanadyjskich oraz **Nikolausa Karadimitriou**, którego głównymi obszarami aktywności są Grecja i Wielka Brytania.

Sesja 3: KOSZMAR PARTYCYPACJI CZY KSZTAŁTOWANIE RELACJI W MIEŚCIE OBYWATELI?

Dla wielu kontrowersyjne książki Markusa Miessena⁵ – *Czy ktoś powiedział „uczestniczcie”?* Atlas praktyk przestrzennych (2006), *Przemoc partycypacji* (2007) i wreszcie *Koszmar partycypacji* (2010) – poddają pod dyskusję współczesny dogmat współtworzenia miast opartego na praktykach partycypacyjnych. Pomimo zamierzonej prowokacji zawartej w tytułach swoich publikacji, Miessen wskazuje na wiele realnych pułapek, jakie stwarza „romantyczny” model partycypacji, tak chętnie praktykowany w miastach. Udowadnia jak łatwo manipulować procesem, pokazuje brak reprezentatywności interesariuszy oraz możliwość zwiększania nierówności społecznych i wykluczenia, a także podnosi kwestię odpowiedzialności, w tym przyjęcia konsekwencji działań powstałych wskutek partycypacji.

Jednak miasta są nie tylko przestrzenią fizyczną czy przestrzenią wymiany dóbr, wartości i idei, lecz także – może nawet przede wszystkim – przestrzenią dyskursu, interakcji. Obywatele chcą mieć nie tylko bierne, ale także czynne prawo do miasta. To jednak wymaga zdefiniowania nowego modelu współzarządzania miastem; modelu, który z jednej strony, najpełniej wykorzysta potencjał twórczy jednostek i grup, a z drugiej strony, zapobiegnie niekorzystnym społecznie rozwiązaniom. Czy model ten powinien się opierać na dialogu obywatelskim o strukturze otwartej czy, inaczej mówiąc, zmiennej geometrii? Czy może na zinstytucjonalizowanych formach społecznej interakcji? Jaką strukturę może przybrać *civitas* w czasach „płynnej nowoczesności”? Jak nadać spójną formę różnorodności?

⁵ Markus Miessen (ur. 1978), niemiecki architekt; publikacja *Koszmar partycypacji* ukazała się w Polsce nakładem Fundacji Bęc Zmiana (przyp. red.).

W dyskusji próbowaliśmy skonfrontować punkty widzenia aktywistów, dziennikarzy analizujących miejskie życie, badaczy miejskich społeczności, zawodowych urbanistów...

Debatę gościnnie poprowadził **Marek Wiland**, przyjaciel TUP, który wspierał nas w wielu działaniach także jako szef największej Zachodniej Okręgowej Izby Urbanistów⁶, a jako paneliści wzięli udział **Katarzyna Kajdane**k, socjolożka i autorka znanej wśród urbanistów książki *Suburbanizacja po polsku*, **Iván Tosics**, pracujący nie tylko dla budapesztańskiego Instytutu Metropolitalnego, ale także dla Komisji Europejskiej czy URBACT-u oraz **Marek Karzyński**, szef Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

Sesja 4: CZY POTRZEBNA JEST NAM POLITYKA MIEJSKA I KTO MA PRAWO JĄ DEFINIOWAĆ?

Miasta są głównymi motorami rozwoju, nie tylko wzrostu. Ich znaczenie społeczne, gospodarcze i polityczne, szczególnie w Europie, powoduje, że są przedmiotem szczególnego zainteresowania władz regionalnych i krajowych. Definiują one wobec miast odrębną politykę, tak zwaną politykę miejską. Nie jest ona oddolna, lecz przeciwnie, stara się wprząc miasta w odgórnie definiowane cele rozwojowe.

Także Unia Europejska, po długim okresie debat, zdecydowała się w 2016 roku na zdefiniowanie Agendy Miejskiej, znanej też jako Pakt Amsterdamski. Filozofia tego dokumentu jest jednak inna niż krajowych polityk miejskich; stwarza on ramy do wspólnych działań miast i państw w ramach partnerstw zmierzających do rozwiązania konkretnych problemów. Czyni zatem miasta współdecydującymi partnerami w poszukiwaniu lepszego życia dla obywateli Europy. Warto pamiętać, że miasta są najtrwalszymi elementami terytorialnymi naszego kontynentu. Zmieniały się królestwa, historyczne regiony ewoluowały, a miasta trwały, stabilizując niejako geografę Europy.

Instrumentem wdrażania polityk europejskich w miastach jest URBACT, program europejskiej współpracy terytorialnej finansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. Jego naczelnym zadaniem jest udzielanie pomocy miastom w dzieleniu się wiedzą z zakresu zrównoważonego rozwoju miejskiego.

Jednak rodzi się pytanie, czy miasta i ich mieszkańcy są zadowolone z tych polityk? Czy rola i zadania, jakie wyznaczają im władze regionalne i krajowe lub jakie określa Komisja Europejska, są w zgodzie z oddolnymi aspiracjami samych miast i ludzi w nich mieszkających? Czy mieszkańców, przedsiębiorców i w ogóle miejskich interesariuszy i aktorów ktoś pytał, czy odpowiada im wyznaczona rola? Czy należy w ogóle definiować polityki miejskie? I kto miałby prawo to robić?

Debatę tę poprowadził dla nas gość – **Jan Olbrycht** – poseł do Parlamentu Europejskiego, szef intergrupy⁷ „Urban” w PE, współpracujący w ostatnich latach z TUP przy organizowanej przez nie dorocznej konferencji „Miasto. Zarządzanie miastem”. W 2017 roku we współpracy z TUP zorganizował Master Class z zakresu polityk miejskich dla studentów z Polski i Europy, którzy przygotowali strategię rozwoju dla wybranych miast śląskich oraz spotkali się z wieloma europejskimi ekspertami w sprawach polityki miejskiej. W debacie jako paneliści wzięli udział **Andrzej Porawski**, dyrektor biura Związku Miast Polskich, **Łukasz Medeksza**, kulturoznawca, sekretarz i współautor *Strategii Wrocław 2030*, **Evelyn Gustedt** z ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung z Hanoweru oraz **Vít Řezáč**, reprezentujący czeskie towarzystwo urbanistów. Na koniec **Aldo Vargas-Tetmajer**, pełniący rolę „punktu kontaktowego” URBACT w Polsce, przedstawił krótko program i jego plany na najbliższą przyszłość.

⁶ Po likwidacji izb urbanistów w 2014 roku M. Wiland został prezesem Stowarzyszenia Urbanistów ZOIU (przyp. red.).

⁷ Intergrupy tworzone są niezależnie od podziałów politycznych, koncentrują się na konkretnych kwestiach z obszaru polityk europejskich.

Sesja 5: MIEJSKIE IMAGINARIUM. CZY MAMY OPOWIEŚĆ O JUTRZE MIASTA?

„Gdy wyobraźnia śpi, rozum rodzi banały. Zanim powstanie mapa, musi pojawić się narracja” napisał Przemysław Czapliński w *Poruszonej mapie*.⁸ Koncepcja miasta-ogrodu Howarda nie była projektem, była opowieścią o innym życiu, jakie sobie autor wyobraził. Urbaniści przez następny wiek interpretowali ten obraz i nadawali mu rozmaite formy przestrzenne. Takich wielkich narracji mieliśmy w historii współczesnej urbanistyki więcej: *Ciudad Lineal* opisane przez Arturo Soria y Matę (1882), *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* Camillo Sitte (1889) czy *Une Cité Industrielle* Tony Garniera (1918)...

Wizje miast sprzed wieku – jak miasto-ogród czy *Ciudad Lineal* – poprzez swoją naiwną prostotę miały pewną moc kształtowania społecznej wyobraźni. Dzisiejsze manifesty, opracowane przez Europejskie Stowarzyszenie Urbanistów (ECTP-CEU), Unię Europejską (Pakt Amsterdamski), czy ONZ (Nowa Agenda Miejska), są trudnymi i zazwyczaj nudnymi dla czytelnika dokumentami, napisanymi hermetycznym językiem z licznymi biurokratycznymi odwołaniami, będącymi dodatkowo wynikiem różnego rodzaju politycznych kompromisów, przez które coraz trudniej przebrnąć nawet profesjonalistom. Nie są one na pewno w stanie porwać społecznej wyobraźni.

Znacznie większą „marketingową” siłę w tej dziedzinie wykazują różnego rodzaju wizje promowane przez rozmaite środowiska, na przykład *creative city*, *low-carbon city*, *resilient city*, *innovative city* czy *smart city* lub oddolnie budowane jak *slow city*. Pomimo swoich ewidentnych słabości, mają one siłę oddziaływania nie tylko na gremia polityczne, instytucje i przedsiębiorstwa oraz społeczeństwo, ale także na urbanistów i naukowców. Można zaryzykować twierdzenie, że w czasach, kiedy większość ludności świata mieszka w miastach, potrzeba powszechnie zrozumiałej i atrakcyjnej narracji o mieście jest głęboko zakorzeniona. Nie chodzi nam jednak o to, aby uzyskać marketingowy „produkt” przyciągający turystów czy inwestorów. Chodzi nam o opowieść o ludziach w mieście realnym, konkretnym, specyficznym. O opowieść, która poruszy ich wyobraźnię i natchnie do działania. Czy umiemy tę opowieść choćby rozpocząć?

Sesję tę poprowadziła koordynująca ze strony TUP treści merytoryczne i organizację wydarzenia **Izabela Mironowicz** wraz z wiceprezydentem Gdyni **Markiem Stępą**, który wspierał ją we wszystkich tych działaniach ze strony miasta-gospodarza. Do panelu zaproszenie przyjęli **Sławomir Gzell**, znany urbanista i architekt, teoretyk rozwoju miast z Politechniki Warszawskiej; **Klaus R. Kunzmann**, założyciel i wieloletni szef prestiżowej Katedry Planowania Europejskiego na TU Dortmund; **Joris Scheers**, sekretarz generalny Europejskiej Rady Urbanistów – European Council of Spatial Planners-Conseil européen des urbanistes (ECTP-CEU) i **Laura Verdelli**, architektka krajobrazu i urbanistka z Instytutu Planowania Przestrzennego i Środowiska na uniwersytecie w Tours.

Sesje mobilne

Sesje mobilne były głównym obszarem merytorycznej współpracy z miastem Gdynia.

Zaproponowaliśmy uczestnikom Kongresu 11 tematów sesji. W ich ramach zorganizowaliśmy współpracę członków TUP z różnych rejonów Polski zaproszonych jako moderatorów sesji oraz przedstawicieli różnych agend Miasta Gdyni, w tym aż w pięciu przypadkach z Biura Planowania Przestrzennego. Jego wieloletni szef, **Marek Karzyński**, okazał się nadzwyczaj pomocny zachęcając koleżanki i kolegów z Biura do podzielenia się swoją wiedzą z zakresu urbanistyki, ale i specyficznych uwarunkowań Gdyni. Partnerki i partnerzy merytoryczni

⁸ P. Czapliński, *Poruszona mapa*, Wyd. Literackie, Kraków 2016.

zaplanowali, przygotowali i poprowadzili wizyty studialne, które rozpoczynały sesje mobilne. Współpracowali także z moderatorami zaproszonymi przez TUP nad zawartością i sposobem poprowadzenia sesji. Wydaje się, że nigdy wcześniej Kongres TUP nie miał tak włączającego i tak demokratycznego charakteru.

Poniżej przedstawiono podstawowe informacje o przebiegu poszczególnych sesji mobilnych.

1. „Mieszkanie Plus” a rozwój przestrzenny miast

Moderatorką sesji była **Barbara Audycka**, a partnerką merytoryczną z Gdyni **Justyna Sobczak-Kozłowska**. Sesja odbyła się w siedzibie firmy Vector Sp. z o.o., przy ul. Krzemowej 6 w Gdyni. Partnerem sesji był **Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK)**.

Moderatorka wraz z partnerką merytoryczną z Gdyni ustaliły, że „celem sesji jest dyskusja nad założeniami i realizacją rządowego programu «Mieszkanie Plus» w kontekście zachodzących obecnie zmian w mieszkalnictwie społecznym w Polsce i Europie”. Chciały one podczas sesji zestawić przestrzenny wymiar mieszkalnictwa społecznego z wymiarem ekonomicznym (dostępność finansowa) i prawnym (bezpieczeństwo zamieszkiwania) oraz omówić „ramy «Mieszkania Plus» w świetle zorganizowanych konkursów architektonicznych i wysłuchać głosu przedstawicieli samorządów, które biorą udział w programie”, a także „porównać program z innymi inwestycjami w obszarze mieszkalnictwa społecznego (w tym budownictwem TBS i komunalnym)”.⁹

2. Przekaz wizualny w przestrzeni miejskiej

Moderatorami sesji byli **Daria Kieżun**, szefowa wrocławskiego oddziału SARP i **Jacek Piątek**, Plastyk Miejski Gdyni. Sesja odbyła się w Infoboxie. Partnerem sesji był **AMS SA**, lider reklamy Out-of-Home w Polsce.

Postanowiono, że „sesja poświęcona będzie zagadnieniom szeroko pojętego przekazu wizualnego w przestrzeni – od skali architektonicznej, poprzez urbanistyczną po kontekst krajobrazowy”. Zadano uczestnikom sesji kilka istotnych pytań, np.: „Czy skazani jesteśmy na wizualny śmietnik w przestrzeni miast? Czy informacja wizualna musi być «złem koniecznym» dla architektury? Jakie są formalne i alternatywne media komunikacji wizualnej? Czy mamy realne narzędzia do kształtowania ładu przestrzennego w zakresie informacji komercyjnej, ideologicznej, artystycznej? Kto powinien decydować o sposobie, jakości i ilości informacji, na którą jesteśmy «skazani»?” Do dyskusji zaproszono projektantów, fotografików oraz przedstawicieli organizacji samorządowych i komercyjnych. W czasie sesji próbowali „przeanalizować wybrane przykłady w kontekście obowiązujących w Polsce przepisów oraz, odwołując się do międzynarodowych praktyk, postawić podstawowe tezy aktualnej problematyki, jaką jest przekaz wizualny w przestrzeni polskiego krajobrazu”.

3. Przyszłość małych miast

Moderatorami sesji byli **Michał Ciesielski**, szef Sekcji Małych Miast TUP i **Agnieszka Wójtowicz-Wróbel** z oddziału krakowskiego TUP, partnerem merytorycznym zaś **Beata Rutkiewicz**, wiceprezydent Wejherowa. Sesja odbyła się w Filharmonii Kaszubskiej w Wejherowie. Partnerami sesji byli **Unia Miasteczek Polskich** oraz stowarzyszenie **Cittàslow**.

Moderatorzy i partnerka merytoryczna z Wejherowa zaplanowali dyskusję „nad specyficznymi problemami małych miast w kontekście postępującej metropolizacji przestrzeni”. Małe miasta stanowią w Polsce około 76% wszystkich ośrodków miejskich, więc jutro miasta to – w naszej specyficznej sytuacji – w dużej mierze jutro miasta małego.

Tematykę obrad ujęli następująco: „Dyskusja nad kierunkiem dotychczasowych przemian daje szansę (...) wyciągnięcia wniosków w odniesieniu do roli, jaką odgrywają obecnie małe miasta, lecz przede wszystkim pozwala zarysować pole do dalszej dyskusji o ich przyszłości – pod kątem zarówno nowych szans, z których można skorzystać, jak i nowych problemów, które należy rozwiązać”.

Do debaty został zaproszony, między innymi, **Artur Tusiński**, burmistrz Podkowy Leśnej, przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich, jednego z Partnerów VI Kongresu Urbanistyki Polskiej.

4. Port w (wielkim) mieście

Moderatorką sesji była **Karolina A. Krośnicka**, szefowa gdańskiego oddziału TUP, która dzięki swojej wieloletniej współpracy z miastem Gdynia, pełniła jednocześnie rolę lokalnej ekspertki. Wspierał ją **Tomasz Studziński** z Biura Planowania Przestrzennego w Gdyni. Sesja odbyła się w Muzeum Emigracji, a jej partnerem był **Port Gdynia**.

Moderatorka podzieliła sesję na dwie części tematyczne. Zdecydowała, że „tematem pierwszej części spotkania będzie rozwój portu, w tym takie zagadnienia jak tendencje rozwoju portów morskich na świecie, plany rozwojowe portów (w szczególności portu Gdynia i Gdańsk), potrzeby terenowe i infrastrukturalne w obrębie i poza granicami administracyjnymi portu, a także rozwój terminali portowych, potrzeby terenowe w zakresie spedycji i logistyki w portach i miastach portowych”; natomiast druga część sesji zostanie „poświęcona zagadnieniu rozwoju miasta portowego i portu w strukturze aglomeracji w kontekście takich dokumentów planistycznych jak Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego czy plany miejscowe.” Postanowiła również, że „omówione będą także doświadczenia w zakresie tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach styku funkcji portowych / transportowo-logistycznych i miejskich oraz kształtowania przestrzeni nadwodnych miast (**waterfrontów**)”.

5. Błękitna infrastruktura

Przygotowaniem i moderowaniem sesji zajmowali się **Andrzej Ryński**, Naczelnik Wydziału Gospodarki Nieruchomościami i Geodezji, **Jacek Godlewski** z oddziału jeleniogórskiego TUP i **Helena Freino** z oddziału szczecińskiego, która również opracowała relację z jej przebiegu. Sesja odbyła się w Zespole Szkół Plastycznych w Gdyni Orłowie, w sali z pięknym widokiem na morze i orłowskie moło.

Przyjmując, że woda ma ogromne znaczenie przestrzenne zaplanowano dyskusję nad potrzebą „zrozumienia zależności między stanem przyrody a jakością życia mieszkańców miast”. Tytuł sesji „sugerował skupienie się przede wszystkim na wodzie i jej znaczeniu w funkcjonowaniu miast, jednak temat potraktowany został znacznie szerzej, z uwzględnieniem (...) usług ekosystemowych” co sprawiło, że „faktycznie sesja była poświęcona błękitno-zielonej infrastrukturze”, nawiązując do dokumentów Unii Europejskiej przyjętych w latach 2011 i 2013 w tej kwestii.

6. Przestrzeń dla wszystkich

Moderatorką sesji była **Krystyna Solarek** z oddziału warszawskiego TUP, natomiast partnerami merytorycznymi **Marek Wysocki**, ekspert ds. dostępności z Zarządu Dróg i Zieleni Gdyni oraz **Beata Wachowiak-Zwara**, pełnomocniczka Prezydenta Miasta Gdyni ds. osób niepełnosprawnych. Sesja odbyła się w Urzędzie Miasta Gdyni. Partnerem sesji było **Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji**.

Założeniem moderatorki i partnerów merytorycznych było poświęcenie sesji problematyce projektowania przestrzeni miasta z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a także specyficznym grupom społecznym: dzieciom, seniorom, kobietom.

„Hasło dostępności miast pojawia się coraz częściej w projektach badawczych i strategiach działań, choć przeważnie jest ono promowane przez środowiska związane z walką o prawo użytkowania przestrzeni przez osoby z niepełnosprawnościami. Z ich inicjatywy powoli przebija się jednak do powszechnej świadomości i wchodzi na agendę zajmujących się miastem profesjonalistów i polityków” – stwierdza w omówieniu sesji K. Solarek.

7. Miasto na wsi

Moderatorami byli **Łukasz Mikuła** z oddziału poznańskiego TUP i **Dorota Leśniak-Rychlak**, redaktorka naczelna kwartalnika „Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni”, który występował również jako partner sesji, oraz **Arkadiusz Zieniuk** z Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni. Sesja odbyła się na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego (w Gdyni).

Moderatorzy i partner merytoryczny z Gdyni stawiali pytanie o suburbanizację, o to, jak miejskie obszary funkcjonalne powinny być kształtowane w aspekcie żywiłowej urbanizacji, a także jakie rozwiązania systemowe i instytucjonalne należy przyjąć, by zapobiec dalszej ekspansji zabudowy na tereny dotąd niezabudowane. Kluczowe było uzyskanie odpowiedzi na pytanie „jak przekształcić żywiłowo urbanizujące się obszary poza dotychczasową tkanką miejską w pełnowartościowe dzielnice lub miejscowości, z przemyślanym układem przestrzennym, dobrą dostępnością transportową i bogatym wyposażeniem infrastrukturalno-usługowym”.

8. Rewitalizacja czy facelifting

Moderatorką sesji miała być **Aleksandra Jadach-Sepioło** z Krajowego Instytutu Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, która perfekcyjnie przygotowała sesję, jednak ze względów zdrowotnych poprosiła **Dominikę Muszyńską-Jeleszyńską** z Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy o jej poprowadzenie na Kongresie. Partnerkami merytorycznymi z Gdyni były specjalistki ds. rewitalizacji **Agnieszka Jurecka-Fryzowska** i **Barbara Marchwicka** z Laboratorium Innowacji Społecznych. Partnerem instytucjonalnym sesji był **Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa**. Sesja składała się z wizytacji dwóch podobszarów rewitalizacji Gdyni oraz z części konferencyjnej, która odbyła się w siedzibie LIS.

Aleksandra Jadach-Sepioło przygotowując opis sesji podkreśliła, że „rewitalizacja to proces, który ożywia przestrzeń w zaniedbanych dzielnicach i dlatego łatwo ulegamy pokusie, żeby każdą pozytywną zmianę nazywać rewitalizacją”. W tym kontekście, w czasie sesji padły następujące pytania: „Kiedy zaczyna głęboka przemiana obszaru i jego mieszkańców? Czy jesteśmy gotowi na dyskusję z mieszkańcami i innymi interesariuszami w ich przestrzeni o jakości ich życia? W jaki sposób dostępne narzędzia krępują, a jak wyzwalają potencjał obszarów rewitalizacji?”.

9. Nowe twarze przemysłu

Moderatorami sesji byli **Katarzyna Ujma-Wąsowicz** z oddziału katowickiego TUP i **Krzysztof Śliwa** z oddziału wrocławskiego oraz **Iwona Markešić** z Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni. W części pierwszej odwiedzono trzy główne gdyńskie tereny przemysłowe; sesja konferencyjna odbyła się w budynku „Akwarium” w Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, ul. Czechosłowacka 3, w sali na dziesiątym piętrze z fantastycznym widokiem na tereny poportowe. Do przygotowania sesji znaczący wkład wniosła także **Magdalena Śliwa** z oddziału wrocławskiego TUP, natomiast **Piotr Sawicki**, zastępca dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego reprezentował partnera sesji **miasto stołeczne Warszawa**.

Sesja dotyczyła w głównej mierze nowych form i zasad lokalizacji obiektów przemysłowych oraz ich wpływu na rozwój miast, a także powiązania z innymi obszarami miejskimi. Uczestnikom postawiono m.in. pytania: jak nowe rodzaje przemysłu kształtują na nowo tkankę miejską?, czy miasto może w ogóle funkcjonować i rozwijać się bez przemysłu?

10. Urban Food i Guerrilla Gardens. Czy miasto przyszłości nas wyżywi?

Moderatorami byli **Piotr Banaszuk** z oddziału TUP w Białymstoku i **Aneta Tomczak** z oddziału łódzkiego Towarzystwa, a partnerami merytorycznymi z Gdyni **Paweł Sągin** z Biura Planowania Przestrzennego i **Maura Zaworska-Błażkiewicz** – Ogrodnik Miasta. Sesja odbyła się w Centrum Kultury przy ul. Łowickiej 51 w Gdyni.

Sesję poświęcono rozwojowi miejskiego rolnictwa i miejskich ogrodów otwartych dla wszystkich. Wśród pytań, jakie moderatorzy i partner merytoryczny z Gdyni zadali uczestnikom sesji znalazły się: jak w aspekcie nowych tendencji powinno się planować ogrody działkowe? jak włączać te nowe formy zagospodarowania w systemy zieleni miejskiej? czy miasta przyszłości staną się znaczącymi producentami żywności?

11. Możliwości użycia mechanizmu land value capture (lvc) do finansowania infrastruktury w miastach Polski i Europy Centralnej

Moderatorem sesji, jedynej prowadzonej w języku angielskim, był **David Amborski** z Ryerson University w Toronto, a partnerką merytoryczną z Gdyni **Paulina Szewczyk**.

Sesja, która odbyła się na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego przy al. Marszałka J. Piłsudskiego 46 w Gdyni, została poprzedzona wizją lokalną obszarów, przy których zagospodarowaniu zastosowano mechanizmy LVC do finansowania infrastruktury technicznej. Realizacja infrastruktury stanowi duże obciążenie finansowe dla samorządów i w tym kontekście – jak wyjaśnia Paulina Szewczyk w omówieniu sesji – „na szczególną uwagę zasługują mechanizmy polegające na «przechwytywaniu» części korzyści finansowych uzyskanych przez inwestorów lub społeczność w związku ze wzrostem wartości nieruchomości, zwiększeniem ich atrakcyjności dla inwestorów, poprawy dostępności komunikacyjnej, które następują na skutek realizacji infrastruktury.”

SESJĘ FINALNĄ, kończącą VI Kongres Urbanistyki Polskiej, obejmującą ceremonie wręczenia nagród laureatom wymienionych wcześniej konkursów oraz wystąpienia koordynatorki Kongresu Izabeli Mironowicz, która podziękowała licznej grupie osób współpracujących z nią przy organizacji całego wydarzenia, poprowadził Piotr Lorens, prezes TUP. Na zakończenie, w roli gospodarza, zabrał głos prezydent Gdyni Wojciech Szczurek, który podsumował obrady.

Format organizacyjny

Założeniem organizatorów było, aby forma Kongresu odzwierciedlała wartości, jakie chcieliśmy na nim wyeksponować. Dlatego postanowiliśmy zorganizować Kongres nie tylko po możliwie niskich dla TUP kosztach (jednak bez straty jakości), ale także w sposób angażujący obu współorganizatorów, partnerów, członków Towarzystwa oraz szerszą społeczność urbanistów. Chcieliśmy przy tym stworzyć platformę dla młodych ludzi, którzy chcieliby się w nasze działania zaangażować.

Wiceprezydent **Marek Stępa** zapewnił współpracę znakomitej, zaprawionej w organizacji tego typu wydarzeń, ekipy Referatu Współpracy z Zagranicą pod kierunkiem **Joanny Leman**, w składzie **Justyna Augustyniak**, **Magdalena Skrzypek**, **Monika Pawlińska**, **Milena Pawlak** i **Tomasz Kowalczyk**, którzy przygotowali właściwie całą organizacyjną stronę Kongresu oraz zapewnili obsługę uczestników w czasie trwania obrad. Istotny wkład wnieśli także pracownicy Wydziału Komunikacji Społecznej: **Grażyna Pilarczyk**, która zadbała o promocję i przygotowanie flag konferencyjnych, które zawisły w najbardziej znaczących miejscach Gdyni oraz **Jan Ziarnicki**, autor dokumentacji fotograficznej Kongresu.

Teatr Muzyczny w Gdyni udzielił nam gościny w swoich olśniewających wnętrzach, a jego pracownicy byli nadzwyczaj pomocni w czasie całego Kongresu.

Ze strony TUP wielkie wsparcie uzyskaliśmy od **Jakuba Drewnika**, który swoje obowiązki studenta na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej łączy z pracą na rzecz Towarzystwa w Biurze Zarządu Głównego. Jakub przez cały czas trwania Kongresu był także do dyspozycji jego uczestników. **Wiesława Szczygielska** zapewniła obsługę finansowo-księgową Kongresu.

Innowacją było zaproszenie wolontariuszy, studentów, którzy w zamian za uczestnictwo w Kongresie pomagali w bezpośredniej obsłudze jego uczestników. Na nasz apel zgłosili się studenci Politechniki Gdańskiej: **Patrycja Bella**, **Julianna Ciecuch**, **Karolina Drobniewski**, **Paulina Fitał**, **Krzysztof Gastomczyk**, **Paweł Gołębiowski**, **Maria Grabińska**, **Dawid Guze**, **Marta Jasińska**, **Joanna Kawalir**, **Joanna Knut**, **Paulina Kocenko**, **Mateusz Kuczyński**, **Mateusz Kwidzyński**, **Małgorzata Łacheta**, **Eliza Michałowska**, **Iga Nowacka**, **Anna Pietrzak**, **Karolina Szymańska**, **Izabela Ślarzyńska**, **Marta Zielińska**; studenci Politechniki Łódzkiej: **Adrianna Dziuda**, **Rafał Purzyński**, **Patryk Ochendalski**, **Michał Szczechowicz** oraz studenci UAM w Poznaniu: **Marta Miciniak** i **Justyna Tomaszewska**. Współpraca z nimi była nie tylko owocna, ale i nadzwyczaj przyjemna.

Bez **Grzegorza Gromowa** i **Tomasza Kuligowskiego** z AMS nie byłoby możliwe wyprodukowanie i zainstalowanie wystawy „Wielkie projekty urbanistyczne w Polsce w XXI wieku”. Dzięki współpracy z AMS mogliśmy uczynić nasz Kongres bardziej przyjaznym środowisku, gdyż zamiast drukowanych jednorazowych materiałów konferencyjnych otrzymaliśmy nowoczesne, interaktywne wyświetlacze dotykowe. **Marek Kuzaka**, prezes AMS S.A., koordynował wszystkie prace, w jakie zaangażowana była jego firma i o każdej porze był gotów do pomocy, uczestniczył także aktywnie w obradach Kongresu.

Misz Ajdacki przygotował stronę internetową Kongresu, był także jej administratorem oraz prowadził sprawy administracyjne związane z obsługą Kongresu. Skoordinowanie prac organizacyjnych byłoby bez niego niemożliwe.

SESJE PLENARNE

SESJA PLENARNA I

Piotr Lorens

JUTRO MOJEGO MIASTA. CZY BURMISTRZOWIE POWINNI RZĄDZIĆ ŚWIATEM?



Sesja zgromadziła 20 czerwca 2018 roku, w Teatrze Muzycznym w Gdyni, ponad 400 uczestników. Dwugodzinne obrady poprowadził w roli moderatora prezes TUP Piotr Lorens, a w panelu zasiedli prezydent Gdyni Wojciech Szczurek i prezydent Kielc Wojciech Lubawski.¹

Piotr Lorens otworzył sesję krótkim wprowadzeniem, odnosząc się do tytułu sesji, który pochodzi z książki Benjamina Barbera *Gdyby burmistrzowie rządili światem. Dysfunkcyjne kraje – rozkwitające miasta*. W książce tej autor zadaje pytanie: „czy lepiej od państw, może właśnie miasta, burmistrzowie, powinni organizować przyszłość naszego globu w XX–XXI wieku? I czy nadzieja na lepszą rzeczywistość spoczywa w miejskiej demokracji?”. Wychodząc od twierdzących odpowiedzi na te pytania można wysnuć wniosek, że nie jest kwestią istnienia urbanistyki, lecz czy jest ona potrzebna.

Dalej swoją refleksję moderator rozwija następująco: „urbanistyka jest nie tylko działaniem zmierzającym do zaplanowania rzeczywistości, ale jest pewną operacją na żywym organizmie, jakim jest miasto, na żywym organizmie przestrzennym, ale także na żywym organizmie społecznym, z którym mamy do czynienia. Mamy bowiem do czynienia z sytuacją, w której urbanistyka, można powiedzieć, przechodzi z bytu, który polega na organizowaniu przestrzeni w sensie fizycznym wyłącznie, do bytu, który polega na organizacji określonego sposobu funkcjonowania miasta nie tylko i wyłącznie w sensie przestrzennym, ale także w różnych innych aspektach tego zjawiska. W tym kontekście można powiedzieć, że urbanistyka ma bardzo konkretny i realny wymiar: w kontekście naszej przyszłości, przyszłości naszych miast, także naszego społeczeństwa i w związku z czym, po to aby zrozumieć przyszłość naszych miast musimy także widzieć przyszłość urbanistyki oraz to, jaką funkcję owa urbanistyka będzie pełniła w przyszłości. W wizjach nie tylko przestrzennych, ale także przede wszystkim społecznych, politycznych, czy też gospodarczych.”

Zwracając się do panelistów, Piotr Lorens, także jako współorganizator Kongresu, wyjaśnił zebranym, że powodem zaproszenia do debaty prezydentów miast było oczekiwanie, że zaprezentują „w jaki sposób ich wizje polityczne, ich wizje przyszłości tych miast, którymi mają okazję zarządzać, uwzględniają kwestie przestrzenne, jak i na ile przekładają się one później na przyszłość przestrzeni miast. Dotyczy to nie tylko kwestii politycznych,

ale także kwestii społecznych, a więc na ile te wszystkie aspekty wiążą się z tą nową rolą urbanistyki i nową rolą czegoś, co byśmy nazwali rządzeniem przestrzeni miejską”.

Aby ułatwić debatę, starano się sformułować kilka pytań, w których zawarte by były podstawowe zagadnienia „dotyczące wizji politycznej, pewnych wartości, które wiążą się z tą wizją polityczną, a także to, co jest ważne, w jaki sposób te elementy wiążą się z otoczeniem.”

Jako pierwszy – jako panelista, ale też gospodarz miasta goszczącego Kongres – głos zabrał Wojciech Szczurek: „Propozycja, by kształtować naszą dyskusję zaczynając od tytułu książki Benjamina Barbera *Gdyby burmistrzowie rządili światem* jest oczywiście pewną prowokacją intelektualną, ale w tym dobrym tego słowa znaczeniu.

Myślę, że warto zacząć od tego, że burmistrzowie na świecie oczywiście nie mają takich aspiracji. Chyba że zastanowimy się, czym w istocie dzisiaj staje się miasto. Zmieniające się procesy demograficzne, procesy gospodarcze i społeczne powodują, że już ponad połowa mieszkańców Ziemi zamieszkuje obecnie w miastach. Wiem, że mówię to do urbanistów, dla których jest to oczywiste, ale myślę, że słowo „świat” zmienia dla wielu ludzi w istotny sposób swoje znaczenie. Światem staje się to, co nas bezpośrednio otacza. Chociaż dzięki mediom możemy być w dowolnym miejscu i czasie na całym świecie, ten teatr wydarzeń międzynarodowych, krajowych, natomiast coraz częściej mieszkańcy, także naszych miast, zwracają uwagę na aspekt wynikający z lokalności. Że ich świat, to jest to, co ich najbliższej otacza, że podstawowe wyzwania, jakie stoją wobec miast, ich przestrzeni, sposobu organizacji, stają się tym, co w hierarchii oczekiwań i zainteresowań rysuje się jako najistotniejsze. I w takim aspekcie samorząd, czy burmistrzowie, czy samorząd szerzej rozumiany, na pewno w takim kształtowaniu tego świata mają swoje istotne znaczenie.

Bieżący czas, to także czas zmieniających się procesów zarządzania tymi wspólnotami, które tworzą miasta. To odejście od klasycznej hierarchicznej formuły zarządzania do sieciowego zarządzania, do wciągania różnego rodzaju podmiotów do realizacji zadań, różnych interesariuszy, którzy biorą w nich udział. Ich udział w debacie o przyszłości społeczności lokalnych naszych miast sprawia, że z roku na rok mamy większą świadomość czynników wpływających na jakość życia, co kreuje jakość bezpośrednio z perspektywy mieszkańca, co powoduje, że ta aktywność przenosi się tak często na bardzo ciekawe pomysły, projekty, które zaczynają w istotny sposób kształtować rzeczywistość w wymiarze lokalnym.

W tym aspekcie bardzo istotną rolę odgrywa debata o przestrzeni, bo jak o tym świadczą liczne konferencje i profesjonalne debaty, trudno przewidywać, jak będą wyglądały nasze miasta choćby za dwadzieścia lat. To ci, którzy w praktyce zarządzają miastami, w gruncie rzeczy, muszą podejmować wiele decyzji, których skutki w sensie fizycznym, faktycznym, zaistnieją za dziesięć, czasem za dwadzieścia lat. Toteż jesteśmy skazani trochę na próbę przewidywania, jakie będą oczekiwania, jakie będą potrzeby mieszkańców miast, jak się będą zmieniać, jak dzisiaj przewidując przyszłość najlepiej kształtować także przestrzeń w wymiarze urbanistycznym, żeby na te potrzeby odpowiedzieć.

Obserwujemy w ciągu ostatnich lat, w dość istotnym zakresie, zmianę podejścia do funkcji przestrzeni. Wyszliśmy z naszych domów, podwórek, szukamy przestrzeni publicznej, to ma istotny wpływ na to, jak wyglądają nasze gminy, nasze miasta i myślę, że to bardzo dobry i ciekawy trend. Zmieniają się sposoby komunikacji, prowadzimy debaty na temat mobilności, na temat różnych aspektów, które kształtują miasto. Myślę, że także ten Kongres, dzisiejsze debaty i te prowadzone w ciągu następnych dni dostarczą wielu ciekawych przemyśleń, które pozwolą lepiej i skuteczniej odgadywać przyszłość, ale też podejmować decyzje, z którymi musimy się mierzyć na dziś.”²

² Wszystkie wypowiedzi prezydenta Gdyni zostały opracowane redakcyjnie na podstawie stenogramu i autoryzowane.

W wypowiedzi nawiązującej do głosu przedmówcy, **Piotr Lorens** skupił się na aspekcie przestrzennym przekształceń miast. „Skoro zmiany w naszych miastach mają charakter przestrzenny, co pozwoliliśmy sobie powiedzieć na wstępie, to oczywiście na pierwszy plan wysuwają się kwestie urbanistyczne i na tym kongresie o nich dyskutujemy. Ale mówimy tutaj nie o takiej urbanistyce klasycznej, która dotyczy wyłącznie kształtowania krajobrazu miast, lecz o różnego rodzaju narzędziach planistycznych, które niekoniecznie mają charakter wynikający z jakichś ustaw czy innych aktów prawnych. Ale także mówimy o zmieniającej się roli urbanistów w kształtowaniu przyszłości naszych miast. Wyrazem tego jest, między innymi, Europejska Karta Planowania, gdzie bardzo jasno zdefiniowano rolę urbanisty jako lidera zmian. Proszę zwrócić uwagę, że nie mówimy o urbaniście jako takim – urzędniku zza biurka, który siedzi i rysuje plany, studia, czy różnego rodzaju inne dokumenty, ale jest liderem zmian, czyli jest tym, który w jakiś sposób usiłuje wytyczyć, można powiedzieć, pewne nowe kierunki rozwoju miast czy też kształtowania miasta.

Oznacza to, że te wszystkie działania na niwie urbanistycznej są kierowane ku przyszłości. Ku przyszłości, a nie zwrócone w przeszłość. Przy czym przyszłość miasta, z przykrością to trzeba powiedzieć w dzisiejszych czasach, i myślę że ten nasz czas dzisiejszy w Polsce jest tego najlepszym dowodem, nie jest ani zdefiniowana, ani przewidywalna. Tak naprawdę nie wiemy, w jakich realiach będziemy się poruszać za lat pięć, ale może nawet za sześć miesięcy, jeśli chodzi o kwestie związane z przyszłością naszych miast. Ścierają się przy tym zarówno kwestie programu politycznego, oczekiwań społecznych, jak i zjawisk nieprzewidywalnych. Ostatnio coraz częściej dyskutuje się o kwestiach związanych ze zmianami klimatu, z gwałtownymi zmianami społeczno-gospodarczymi, politycznymi i różnymi innymi, które wpływają z zewnątrz na to, w jaki sposób miasta się rozwijają.

W związku z tym możemy postawić tezę, że nie jesteśmy w stanie przewidzieć przyszłości naszego miasta, ale jesteśmy w stanie przewidzieć przyszłość jego planowania. Czyli w jakim kierunku będziemy szli. Otóż wydaje się, że przyszłość planowania miasta nie będzie polegała na planowaniu formalnym, ściśle prawnie zdefiniowanym, ale na czymś, co byśmy nazwali planowaniem sieciowym, punktowym albo „eventowym”, które polegałoby na tym, że każdy problem urbanistyczny będzie miał inny charakter i inną naturę, i każdy z tych problemów urbanistycznych będzie musiał być rozwiązywany inaczej, z użyciem zupełnie innych technik, metod, narzędzi, przy udziale innych interesariuszy i z odmienną rolą władarzy poszczególnych miast. Oznacza to, że niezależnie od tego, jakie będą drogi czy też bezdroża regulacji ustawowych w tym zakresie, prawdopodobnie będziemy mieli do czynienia z pewnym odejściem od hierarchicznego, zinstytucjonalizowanego systemu planowania na rzecz planowania punkowego, które będzie punktowo rozwiązywało poszczególne problemy. Pytanie, czy takie planowanie punktowe będzie przydatne do rozwiązywania problemów fundamentalnych, problemów całościowych, przed którymi miasta stają.

Trzeba też powiedzieć, że jeszcze jedną istotną cechą prowadzonej dyskusji jest to, że nie prowadzi się jej wyłącznie na temat wizji urbanistycznej miasta, ale że zastanawiamy się, w jaki sposób będzie ona wdrażana, za pomocą jakich narzędzi realizowana.”

Na zakończenie swojej wypowiedzi prezes Lorens zwrócił się do panelistów z prośbą o pierwsze słowa refleksji. W Polsce zaraz po wakacjach zaczyna się gorący czas wyborów samorządowych. Powstaje więc pytanie, czym kandydaci do władz miast chcą przekonać mieszkańców, aby oddali na nich głosy. Jaką im przedstawiają wizję, nową przyszłość miasta – nie na dziś, ale na także na przyszłość i jak ma ono działać z korzyścią nie tylko dla obecnych mieszkańców, ale też dla tych nowych, którzy być może zechcą się w nich osiedlić.

Swoje refleksje na ten temat przedstawił prezydent Kielc **Wojciech Lubawski**. W pierwszych słowach przypomniał, że funkcję prezydenta piastuje od 15 lat i że na stawiane tu pytania musiał odpowiedzieć już dawno. „Właściwie to, co wtedy narysowaliśmy i zaplanowaliśmy realizujemy, chociaż oczywiście nie z taką

twardą konsekwencją, bo życie biegnie sobie i musimy niektóre rzeczy zmieniać, ale fundamenty chyba jednak zostały. Trzeba tutaj jednak podkreślić, że Kielce to miasto o dosyć specyficznych warunkach. Miasto jest prawie w 60% chronione przyrodniczo. To są rezerваты, parki krajobrazowe; szczęśliwie się ułożyło, że tereny chronione tylko w niewielkiej części znajdują się w centrum, lecz występują generalnie na obrzeżach, co wpływa na możliwości zagospodarowania. Czyli, z jednej strony, mamy granice administracyjne, a z drugiej, granice obszarów chronionych. I to one są dla nas bardziej wiążące niż granice administracyjne miasta. I nie wiem, czy to jest sukces, czy nie, ale traktuję to jako sukces, że nie wyrwaliśmy z tych terenów chronionych ani jednego metra kwadratowego. Traktujemy je jako dobro, które chcemy przekazać następnym pokoleniom, zagospodarowujemy, kontrolujemy, staramy zasłużyć sobie na ich utrzymywanie. Ale to oczywiście wymaga trzymania się pewnej logiki i pewnej filozofii rozwoju miasta. Bo rozwój, w takim normalnym znaczeniu, to rozbudowa, czyli będziemy gdzieś szukać terenów poza miastem, bo w jego granicach nie mamy takiej możliwości. Bo żeby rozbudowywać się w granicach administracyjnych musielibyśmy wycinać drzewa, a nie chcemy tego robić.”



Ryc. 1. Paneliści I sesji plenarnej. Od lewej prezes TUP Piotr Lorens, prezydent Gdyni Wojciech Szczurek i prezydent Kielc Wojciech Lubawski (fot. J. Ziarnicki).

W dalszej części wystąpienia Prezydent Kielc nawiązał do historii miasta, wspominając legionistów, którzy po I wojnie światowej byli jego elitą. W garnizonie kieleckim stacjonowały: IV Pułk Piechoty Legionów (wśród nich byli żołnierze, którzy bronili w 1939 roku Westerplatte) i II Pułk Artylerii Lekkiej Legionów. Garnizon nie zajmował się tylko sprawami ściśle wojskowymi, ale również rozwojem miasta. „Byli bardzo kreatywni, byli rzeczywiście taką najbardziej prężną intelektualną grupą w mieście” – podkreślił Prezydent. „Oni zaprojektowali na południu miasta część przestrzeni, która miała być dedykowana rozrywce i sportowi. Wybudowano wtedy stadion piłkarski, baseny, parcsours, hale sportowe... Ciekawe, że przez ponad 40 lat PRL nie zniszczono tego. Ten teren został uszanowany – nadal skierowany w stronę rozrywki, w stronę sportu.”

Wojciech Lubawski wspomina, że „ku zdziwieniu niektórych, a nawet rozpaczliwych innych, myślimy «zepsuli» ten plan. Musieliśmy zmienić sposób zabudowania, aby wykorzystać wolne tereny, i obok obiektów przemysłowych, które zajmowały pewną część tego rejonu, wprowadzić również trzecią formę zagospodarowania

– budownictwo mieszkaniowe. W ten sposób wprowadziliśmy wielofunkcyjność tego rejonu, ale – wydaje się – w sposób rozsądny. Bo to nie urzędnicy, nie prezydent decydował, ale rzeczywiście urbaniści i architekci projektowali i budowali to z rozważą, żeby ten dawny klimat mimo wszystko został, żeby ta dzielnica żyła przez całą dobę. Ona była przedtem trochę martwa, były takie momenty, kiedy światła były wygaszone, było trochę smutno. Nieraz było radośnie, nieraz było smutno. Dzisiaj myślę, że ożywienie tych okolic ma trochę inny aspekt, wynika z tej wielofunkcyjności. Przestaliśmy być wyznawcami takiej sterylności funkcjonalnej: jeśli jest przemysł, że to nie ma się dziać nic innego. Tam, gdzie ten przemysł nie przeszkadza, nie jest uciążliwy, wyrażaliśmy zgodę na to, żeby budować mieszkania. Oczywiście wymagało to wyprodukowania i uchwalenia planów miejscowych. Ale dzięki takiemu postępowaniu udało się stworzyć kilka fajnych miejsc, które są nawet warte pokazania.”

Prezydent ocenia, że to m.in. te ograniczenia spowodowały wzrost gęstości struktury, inwestycji, nagromadzenia budynków i funkcji z pożytkiem dla wizerunku miasta. Ludzie, którzy odwiedzają Kielce po latach nie poznają miasta i twierdzą, że nie ulega wątpliwości, że jest piękne, co podkreśla Wojciech Lubawski nie bez dumy.

Są też w mieście problemy. Do najważniejszych należy kwestia przekształceń osiedli mieszkaniowych. Prezydent mówił o tym tak: „W naszym 200-tysięcznym mieście 100 tysięcy ludzi mieszka w osiedlach mieszkaniowych. To są osiedla wybudowane głównie w latach 70., z wielkiej płyty najczęściej, z budynkami w dosyć koszmarnym stylu. Fakt, że występują one w całej Polsce, nie tylko w Kielcach, i są do siebie bardzo podobne, rzadko ozdabia je jakiś ładny budynek. Coś trzeba z tym zrobić. Przecież to są też nasi mieszkańcy, chociaż to jest kilkanaście osiedli zarządzanych przez kilkanaście spółdzielni mieszkaniowych, bo w tamtych czasach była moda, by nie były to osiedla komunalne tylko spółdzielcze. Okazuje się, że poza budynkami, które nie budzą zachwyty, niektóre projekty osiedli są znakomite. Jest kilka takich osiedli, które są rozplanowane na zarysie kwadratu podzielonego na trzy pasy: ten środkowy jest ogólnodostępny – tu jest zielen, urzędy, sklepy, kościół – a po bokach są budynki mieszkalne. Te budynki nie tworzą prostej linii, są załamane, formują niby podwórka. Rozmawiamy więc z władzami spółdzielni mówiąc, że jeżeli nie zajmiemy się ich osiedlami organizując pewną przestrzeń, a szansa jest ogromna, to te osiedla „spsieją”. Dzisiaj jest taka praktyka, że ten kto ma trochę więcej pieniędzy wyprowadza się po prostu pod miasto, buduje sobie domek, a na jego miejsce wprowadza się ktoś biedniejszy, bo go stać na to, żeby tam zamieszkać, ale może nie być stać, by inwestować w otaczającą przestrzeń.”

Wojciech Lubawski omówił też szerzej problem parkowania samochodów na terenie osiedli. Stwierdził, że trudno jest pokonać nawyk mieszkańców do parkowania własnego auta pod domem i przekonać do zmiany takiego postępowania. Miasto zaproponowało wybudowanie ośmiu parkingów piętrowych w ramach programu «park & drive». Parkingi byłyby wybudowane przy osiedlach położonych na obrzeżach miasta. Mogłyby więc służyć zarówno mieszkańcom tych osiedli, jak i osobom przyjeżdżającym do Kielc, które mogłyby w nich zostawić swój samochód i skorzystać z komunikacji publicznej. „Jakie było nasze zdziwienie – wspomina Prezydent – kiedy okazało się, że połowa mieszkańców powiedziała nie, my tych parkingów nie chcemy. Teraz podjeżdżamy sobie pod blok, a wy nam każecie iść trzysta metrów do parkingu.” Argumenty, że dzięki poprawie jakości przestrzeni osiedlowej wzrośnie wartość mieszkań, pomału jednak trafia do świadomości. „Władze miasta doprowadziły do tego, że cztery parkingi zostaną wybudowane na pewno, ale pozostałe cztery też z czasem powstaną. Jest to dobry przykład starań o podnoszenie jakości życia mieszkańców na dużym fragmencie miasta bez względu na stosunki własnościowe związane z ich zamieszkiwaniem, bo nie można ich traktować inaczej, dlatego że są spółdzielcami, mają inną formę własności, bo przecież oni też są kielczanami” – podkreślił Prezydent, twierdząc iż we wszystkich takich działaniach konieczna jest determinacja.

Na zakończenie Prezydent Kielc odniósł się do spójności prowadzonej polityki urbanistycznej i rozwoju miasta, które wykracza często w sensie funkcjonalnym poza granice administracyjne. Jest to ważny problem, także ze względu na dostępność do środków przeznaczanych na ten cel.

Piotr Lorens zaproponował, żeby do tych zagadnień odnieść się nieco później. Poprosił prezydenta **Wojciecha Szczurka** o podzielenie się swoją wizją miasta, refleksjami czym miasto ma być, czym się staje, a zatem jakie będzie w niedługim czasie.

„Zarówno ja jak i prezydent Lubawski, mamy to wieloletnie doświadczenie sprawowania urzędu prezydenta, dlatego mniej uważnie patrzymy na takie cykliczne wydarzenia, które są naturalne i piękne, bo są czasem debaty, jakimi są wybory samorządowe. Ale nas doświadczenie uczy perspektywy wieloletniej. Myślę, że jak mówimy o przestrzeni, mówimy o urbanistyce, o wielu jej zagadnieniach, na które pan Prezydent zwracał uwagę, to potrzebna jest perspektywa wielu lat działania do przodu i taka śmiałość, że można myśleć w takiej perspektywie, a nie krótkookresowo.

Jednym zdaniem nawiążę tutaj do zmiany, która pojawiła się obecnie w ustroju samorządowym, do której, nie ukrywam, mam stosunek krytyczny, wynikający właśnie z tej perspektywy. Zmiana ta to ograniczenie kadencyjności. Nie chodzi o to czy ten, czy inny prezydent będzie sprawował funkcję – ono zamyka w dużej części przyjmowanie długoletnich perspektyw w planach działania. To doświadczenie nie jest zresztą tylko teoretyczne, to się sprawdziło w niektórych stanach w Stanach Zjednoczonych, gdzie wycofano się z tego typu regulacji, bo po prostu zaobserwowano, jak w prosty sposób dwukadencyjność powoduje, że się planuje pracę na cztery lata i najczęściej tak, by efekty tej pracy było widać po czterech latach. W rzeczywistości jednak, jak już tutaj kilkakrotnie mówiliśmy, dobre, ugruntowane projekty wymagają lat przygotowań i nie zawsze pozwalają na spektakularne efekty w krótkim okresie. Kolejne cztery lata to raczej czas stagnacji, rozglądania się co się będzie robiło po ich upływie. Przepraszam za taką małą dygresję, ale ona niestety też wkroczyła do naszej rzeczywistości. Myślę, że kiedyś może przyjdzie jeszcze czas, żeby podyskutować, czy to jest regulacja słuszna czy nie.”

Przechodząc do spraw związanych bliżej z tematem sesji prezydent Szczurek podkreślił, że bardzo ważne jest to, co się dzieje w debatach między urbanistami a osobami, które podejmują finalne decyzje. Korzystając z okazji wyraził podziękowania swojemu zastępcy wiceprezydentowi Markowi Stępie, który nadzoruje działalność Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni oraz jego dyrektorowi Markowi Karzyńskiemu i fantastycznemu zespołowi, który w nim pracuje. „Bo chociaż się czasem sprzeczamy, to my się wzajemnie uczymy. Uczymy się tego, jak dostrzegać zmieniające się potrzeby i myślę, że dzisiaj możemy z tej dłuższej perspektywy spojrzeć i ocenić wiele doświadczeń.”

„Chciałbym opowiedzieć o przypadku, który jest charakterystyczny dla czasów, w których staramy się inaczej, lepiej, skuteczniej odbierać potrzeby mieszkańców. Za każdym razem tocząc wokół tego dyskusje planistyczne mam na myśli bardzo ważny obszar w samym centrum naszego miasta, który po wielu miesiącach przygotowań i debat przed wielu laty był przeznaczony pod wielkie centrum handlowe i nową siedzibę urzędu miasta – nowy ratusz. Zapis planistyczny wyznaczył pewną perspektywę, wydawało się, że powinny to być funkcje centralne, ważne z punktu widzenia rozwijającego się miasta. Jednak obserwacja zachodzących zmian, obserwacja rynku handlowego, który zupełnie nieźle się rozwinął, w gruncie rzeczy nie daje powodu, by w kolejnych obszarach miasta zaspokajać te potrzeby tak samo, jak w centrum. Równocześnie nadarzyła się okazja nabycia budynku historycznego w mieście, przy ul. 10 lutego, po dawnej siedzibie Polskich Linii Oceanicznych, i tam ulokowaliśmy część funkcji ratusza.

Pomimo że sami wyszliśmy z tym pomysłem, sami go dyskutowaliśmy i spieraliśmy na temat jego wysokości, intensywności zabudowy, relacji do otaczającego terenu, uznaliśmy z czasem, że chcemy zrewidować

tę politykę. Dzisiejsze czasy oraz te znaki, które próbujemy odczytać dziś i na 10, 20 lat do przodu wskazują, że zdecydowanie lepiej tę przestrzeń ukształtować jako wielki miejski park. I rozpoczęła się kolejna debata, w tym samym gronie ludzi, z naszymi fantastycznymi współpracownikami, w naszym gronie, które wcześniej te decyzje podejmowało w zupełnie innym kierunku.

Było to możliwe ponieważ uważamy, że miasto jest przestrzenią zmieniającą się. Podany przykład jest jednym z wielu w Gdyni. Obrazują one, że trzeba dzisiaj próbować rozumieć potrzeby mieszkańców, dla których ruch, aktywność, miejsce spotkania stanowią istotną wartość. Pomimo że mamy, podobnie jak piękne Kielce, bogate zasoby lasów w mieście – geograficzny środek Gdyni wypada w lesie, na terenie Chwarzna – bardzo nas te zasoby cieszą, staramy się to chronić, bo też czujemy, że to jest skarb. Ale okazuje się, że także w przestrzeniach zurbanizowanych należy poszukiwać nowych obszarów zieleni, by w takim otoczeniu mieszkańcy mogli spędzać swój wolny czas, być aktywni, po prostu traktować to jako taką nowoczesną funkcję miejsca spotkania, które zawsze charakteryzowało rozwinięte środowisko miejskie.”

Podsumowując swoje wystąpienie Wojciech Szczurek podkreślił, że władze miasta zawsze będzie inspirować to co ważne i ciekawe w zmieniającym się otoczeniu; że trzeba czytać potrzeby mieszkańców i nie bać się zmieniać własnych decyzji, aby lepiej i skuteczniej kształtować politykę przestrzenną.

W dalszej części sesji do głosów panelistów, prezydentów Gdyni i Kielc, dołączyli także inni obecni na sali uczestnicy Kongresu. Jako pierwsza wystąpiła **Helena Freino**, urbanistka ze Szczecina, podkreślając, że nie jest politykiem i uważa, że rolą prezydentów miast jest podejmowanie decyzji we współpracy z mieszkańcami. Pytanie, czy mieszkańcy są do tego przygotowani? To jest problem, o którym będzie mowa na panelu poświęconym „koszmarowi partycypacji”. Generalnie, H. Freino uważa, że świadomość naszych mieszkańców pozostawia jeszcze dużo do życzenia, a jej zmiana jest bardzo trudna. Przyznała, że z tego powodu zaangażowała się w Szczeciński Ruch Miejski, który jest inicjatywą stosunkowo nową, ale świadczy, że szczecinianie się obudzili, a ruch ogłosił też start w wyborach na prezydenta. W tym gronie kilkunastu osób, najbardziej zaangażowanych, jest dwoje architektów, ale poza nimi są to ludzie bardzo różnych profesji. Ruch opowiedział się po stronie 15 tez miejskich, które zostały ogłoszone na kongresie ruchów miejskich w Gorzowie.³

Następnie H. Freino zwróciła uwagę, że aby podnosić jakość życia ludzi w mieście, konieczne są czasem drakońskie decyzje, które wymagają przełamywania oporu społecznego. „Dla wielu ludzi – mówiła – wizją miasta jest, bo mają do tego prawo, dobrze mieszkać, w dobrym miejscu, mieć kilka samochodów w rodzinie i łatwo wszędzie dojechać, najlepiej pod same drzwi – tam, gdzie pracują lub chcą skorzystać z jakichś usług, mieć jakąś fajną rozrywkę, ofertę rekreacyjną i pójść gdzieś do klubu się zabawić, może jakiś mały ogródek, gdzie można grillować, ale reszta ich mniej obchodzi. Uważam, że ludzie dziś stali się dosyć mocno egocentryczni, a nawet egoistyczni. Dobro wspólne schodzi na dalszy plan. A poza tym warto zapytać, czym jest to dobro wspólne? Ludzie nie doceniają tej interakcji w przestrzeni miejskiej i tu jest największy problem jak ich przekonać. Bo ci przekonani są przekonani, a jak przekonać tych nieprzekonanych, że będzie nam wszystkim lepiej żyć w takim przyjaznym, dobrym do życia mieście, stawiającym na pieszych?”.

Na koniec przypominała, że za mało mówi się o pieszych. Wspomina się o nowej kulturze mobilności w kontekście pojazdów autonomicznych albo elektrycznych, czym się niektórzy zachłyszeli, ale sama wołałaby, żeby korzystać z tej przestrzeni pieszo.

W nawiązaniu do poprzedniej wypowiedzi zabrał ponownie głos **Wojciech Szczurek**.

³ Autorka wypowiedzi odnosi się do IV Kongresu Ruchów Miejskich, który odbył się w październiku 2015 roku w Gorzowie Wielkopolskim. Kolejny, V Kongres miał miejsce w maju 2018 roku w Katowicach (przyp. red.).

Stwierdził, że w debatach o sprawach samorządowych pojawia się ciekawe zderzenie z pozoru istotnych sprzeczności. Pozornych, bo jeżeli spojrzymy na samorząd jak na przestrzeń wspólnoty mieszkańców, to w gruncie rzeczy kształtowanie i odpowiadanie na potrzeby mieszkańców tej wspólnoty, które się dzieją poprzez wybór rady, poprzez wybór prezydenta, jest próbą szukania pewnego wektora, co z punktu widzenia wszystkich mieszkańców wydaje się optymalne. Tym optymalnym dobrem, nie dla jednej, nie dla trzech, nie dla dziesięciu osób, ani też dla tych bardziej wtajemniczonych, najważniejszym dobrem, jest „jakość życia”. „To jest rzeczywiście ważne pojęcie – podkreślił prezydent Szczurek – niech ono tu wybrzmiewa na tysiąc sposobów, bo dzisiaj w gruncie rzeczy wszystko to, czym się zajmuje samorząd, wszystko to, co wpływa na kształtowanie przestrzeni, musi mieć ten podstawowy paradygmat, jakim jest jakość życia.”

W dalszej części wystąpienia W. Szczurek zachęcał do bycia partnerami w rozmowach prowadzonych w wielu środowiskach. Jest w tym pewne ryzyko, bo część jest zawsze narażona na pewien rodzaj marginalizacji, więc od decydentów trzeba wymagać nieco pokory. W obecnym tu gronie urbanistów, ludzi, którzy zajmują się przestrzenią, pewnie urodziłoby się wiele pomysłów, jak dobrze ukształtować gminę, miasto, powstałyby opracowania, książki i z perspektywy eksperckiej byłoby to znakomite. Powstaje jednak pytanie, czy to będzie działać? Pytanie, jak to skutecznie przeprowadzić? „Jestem prezydentem dwudziesty rok – zauważył dalej mówca – ale w samorządzie pracuję od jego restytucji, czyli *de facto* od 90. roku i muszę powiedzieć, że jednym z największych doświadczeń, które pozwala mi dzisiaj lepiej, skuteczniej patrzeć na miasto, jest świadomość, że miasto zarządzane dobrze, to miasto zarządzane w procesie. Nawet jeśli się trochę więcej naczytamy, nasłuchamy mądrych ekspertów, to trochę tych naszych mieszkańców trzeba złapać za rękę i przeprowadzić na tę drugą stronę. Musimy ich przekonać. To jest zresztą opisane w wielu podręcznikach, które ten aspekt analizowały, że często wprowadzane w krótkim czasie rewolucyjne, zbyt radykalne zmiany, powodują taki efekt odbicia.”

„Niezrozumienie powoduje odrzucenie, ale nawet jeśli ma się przekonanie, że to jest słuszny kierunek, to powrót do niego po takim odrzuceniu jest zdecydowanie trudniejszy. Jestem zwolennikiem dyskusji i staram się to w mieście praktykować.” Prezydent podkreślił, że niektóre głosy, traktowane jako najbardziej krystalicznie czyste, są monopolizowane przez organizacje, które się nazywają ruchami miejskimi. Jego zdaniem funkcjonowanie w ramach czegoś, co nazywa się „samorządnością”, uprawnia do uznania się także za „ruch miejski”. „Nie jesteśmy żadną partią polityczną, jesteśmy ruchem miejskim – mówił dalej prezydent. – Ale chcemy nasze doświadczenie, naszą wiedzę i nasze przekonania budować nie w opozycji, nie dlatego że jesteśmy mądrzejsi, tylko dlatego, że chcemy zaprosić mieszkańców naszych miast do wspólnej rozmowy, przekonywać ich, nie obrażać się na to, że oni czasem myślą inaczej, ale pokazywać, że można krok po kroku zmieniać rzeczywistość.”

Piotr Lorens prowadzący dyskusję zauważył, że jeśli już wiemy, jaka jest wizja miasta, powiedzieliśmy to sobie zarówno w skali ogólnej, jak i bardziej detalicznej, powstaje pytanie, jak ten stan osiągnąć? Jak to zorganizować?

Próbie odpowiedzi podjął prezydent Kielc **Wojciech Lubawski**. Przede wszystkim podzielił pogląd, że nasze społeczeństwo musi się wiele uczyć, bo praktycznie wszystkie inwestycje miejskie powstają w atmosferze konfrontacji społecznych. Jednak na takie spotkania przychodzi w 90% ta część społeczeństwa, która się z proponowanym rozwiązaniem nie zgadza. Jeżeli jakaś zmiana, jakieś rozwiązanie dotyczy np. 10 tysięcy mieszkańców, a na spotkanie przychodzi 40 osób, które są negatywnie nastawione i mówią „absolutnie nie”, to jak należy się zachować? Nie można zmusić do udziału w dyskusji tych, którzy myślą pozytywnie o zmianach. Świadczy to jakoś, że poczucie odpowiedzialności za nasze wspólne dobro jest jeszcze daleko.

Tutaj prezydent Lubawski posłużył się przykładem. „Jedną z pierwszych decyzji, którą podjąłem jako prezydent, było wyłączenie dużej części miasta z ruchu samochodowego. Cóż się wtedy działo! Myślałem, że to już koniec mojego urzędowania. Równolegle rozpoczęliśmy proces budowy parkingu wielopiętrowego w centrum.

Oczywiście do tego parkingu można dojechać, ale nie można sobie skrócić drogi tranzytowo przez centrum. Nie spotkałem się z ani jedną dobrą opinią, jakby ani parking nie był potrzebny, ani wyłączenie centrum. Przecież było znakomicie, że można było pod sklep podjechać, zwłaszcza dla właścicieli tych sklepów. Po 12 latach od wprowadzenia tej zmiany zbadaliśmy, co sądzą na ten temat kielczanie, czy chcieliby powrotu do utrzymania ruchu w centrum. Okazało się, że nie, że są z tego zadowoleni. Rynek przed zmianą to było rondo, a przejście na drugą stronę było po prostu niemożliwe. Dzisiaj rynek jest miejscem przede wszystkim ogródków gastronomicznych, zabawy, powstają sceny, gdzie zbierają się mieszkańcy, jest takim integrującym miejscem. A więc warto nieraz, mimo że człowiek jest narażony na razy, spytać fachowców, spytać tych, którzy mają pojęcie o tym wszystkim, czy to jest słuszne, czy nie. A opinie, która przelewają się w różnego rodzaju forach i dyskusjach? Trzeba mieć do nich dystans. Trochę się zmienia na lepsze, ale do tego, żeby było dobrze potrzeba nam jeszcze czasu” – zakończył swoje wystąpienie prezydent Kielc.

W odpowiedzi na apel prowadzącego, głos zabrała następnie **Maria Kielb-Stańczuk**, która jako urbanistka i mieszkanka miasta Starogard Gdański nawiązała do kwestii wyłączenia z ruchu samochodowego centralnej części miasta. Próba ta na razie się nie powiodła. Mało tego, stała się również powodem utraty przez miasto szans na uzyskanie środków finansowych na rewitalizację części starego miasta. Przyczyniła się do tego grupa mieszkańców, która bardzo aktywnie przeciwdziałała zmianom. Dopiero teraz, po kilku latach gwałtownych dyskusji, zaczęto myśleć, aby z powrotem nakłaniać władze i mieszkańców do innego spojrzenia na miasto.

„Poza tym my, jako mieszkańcy niewielkiej miejscowości, też chcieliśmy uczestniczyć w tych zmianach, które dotyczyły dużych miast – relacjonowała dyskusantka. Zapragnęliśmy mieć własne, wielkie centrum handlowe i ono również wzbudzało bardzo wiele dyskusji. Te dyskusje skończyły się tym, że wybudowano w środku miasta, w centralnej części, duży obiekt handlowy, wielkopowierzchniowy, a skutki tego już widać i będzie widać w przyszłości. Obiekt jest zdecydowanie za duży i spowodował już, że wiele lokali handlowych i usługowych ma teraz wywieszki „na sprzedaż” albo „wynajmę” itd. Można to było przewidzieć, dyskutowaliśmy o tym na wyjazdowych spotkaniach z udziałem Towarzystwa Urbanistów Polskich w Starogardzie. Te dyskusje skupiały wielu mieszkańców – i uważam, że w pewnym sensie, na własne życzenie, mieszkańcy wybrali to, co teraz mają. Zobaczymy, jak uda się przeciwdziałać negatywnym skutkom tego typu działań.

Przez wiele lat, razem z pracownikami Politechniki Gdańskiej, próbowaliśmy też mieszkańców edukować w inny sposób, poprzez różnego rodzaju wystawy, debaty, spotkania, organizację konkursów na ważne miejsce w mieście. Te dyskusje są bardzo potrzebne, choć nie od razu przynoszą efekt. Mam nadzieję, że teraz, w kolejnych wyborach znowu aktywne grupy mieszkańców powiedzą czego chcą, być może zmuszą władze miasta, żeby podejmowały odważne decyzje, bo tych odważnych decyzji trochę zabrakło” – zakończyła swoją wypowiedź M. Kielb-Stańczuk.

Z kolei zabrał głos **Michał Ciesielski**, reprezentujący sekcję małych miast Towarzystwa Urbanistów Polskich. Odniósł się na początku do spraw komunikacji i wyprowadzania ruchu samochodowego z centrów miast i posłużył się następującym przykładem: „Parę lat temu zgłosił się do TUP we Wrocławiu burmistrz Karpacza w Karkonoszach. Tam była taka sytuacja, że miasto wybudowało tunel, co się rzadko w Polsce zdarza, nie mamy ich w Polsce za dużo. Niewielkie miasto, co prawda zamożne, wybudowało tunel i w związku z tym można było zamknąć główną ulicę w mieście dla ruchu samochodowego tranzytowego. Czyli sukces nie-bylały i okazało się, że wszystko byłoby fajnie, gdyby to zostało wcześniej lepiej skonsultowane z lokalną społecznością, z ludźmi prowadzącymi biznesy przy tej ulicy, bo ogłoszenie, że coś od dzisiaj jest deptakiem powoduje poważne zamieszanie w mieście. Wtedy właśnie pojawiło się TUP, przeprowadziło duże partycypacyjne warsztaty projektowe. Czuliśmy się tam jak taka urbanistyczna straż pożarna, bo to był już zaogniony,

poważny konflikt medialny, ale dość szybko udało się to przemienić w merytoryczną dyskusję z mieszkańcami, z biznesmenami prowadzącymi tam interesy, z deweloperami. Potwierdziło się przy tym, że diabeł drzemie w szczegółach. Okazało się, że pomysł nie był głupi z zasady, natomiast niepokoję wynikają z takich niuansów, jak np. gdzie zaparkują klienci, którzy mają samochody. Wszystko dało się zorganizować, tylko inaczej. Ludzie obawiają się zmian i trudno się im dziwić, kiedy dwuletnia przerwa w prowadzeniu biznesu może zabić niejedną firmę, bo nagle nie ma miejsc postojowych wokół.” Podsumowując swoje wystąpienie M. Ciesielski raz jeszcze podkreślił, że o wielu sprawach decydują szczegóły i że przeprowadzając proces jakichś zmian warto pamiętać, kogo zaprosić do współpracy.

Rozważając wizję miasta jutra i jak ją osiągnąć, warto zapytać, jak w tym wszystkim odnajduje się, w polskich realiach, urbanistyka – postawił pytanie **Piotr Lorens**. „Bo jak to wygląda od strony światowej napisał w swojej książce ostatnio Benjamin Barber, mówi o tym także Europejska Karta Planowania⁴. A jak to wygląda u nas? Czyli mówiąc krótko – jaką rolę w procesie wdrażania wizji rozwoju miasta, przyszłości miasta, ma zdaniem obecnych tu prezydentów miast, urbanistyka? Jakie narzędzia są używane? Jakich należałoby używać, aby ten udział społeczny i ta dyskusja o mieście, po pierwsze, mogła doprowadzić do określenia i sprecyzowania tej wizji, a po drugie, jak to wdrożyć? Na ile posługujecie się procedurami standardowymi, a na ile szukacie nowych, innowacyjnych rozwiązań, nie tylko w skali waszych miast, ale w skali ogólnopolskiej.” Z tymi pytaniami moderator dyskusji zwrócił się najpierw do prezydenta Szczurka.

„Jeżeli mówimy o urbanistyce, musimy widzieć dwie fazy procesu, które nie mogą na siebie zachodzić – powiedział **Wojciech Szczurek**. Z jednej strony to jest kompetencja. Kompetencja urbanistów, specjalistów, którzy oczywiście muszą podpowiadać, rekomendować, analizować. Analizować też zadane kwestie ze sfery dotyczącej przestrzeni, podpowiadać optymalne możliwości jakichś rozwiązań. Ale druga strona urbanistyki wiąże się także z czymś, o czym trochę wcześniej mówiliśmy, a ostatnie głosy pokazują dobitnie, że urbanista uczestniczy w realnym podejmowaniu decyzji i zakorzenieniu tej decyzji w świadomości mieszkańców. A więc czyni próby szukania przestrzeni prezentacji planów w bardzo wczesnych fazach, próby dyskusji o potencjalnych możliwościach. Samo podjęcie decyzji o objęciu planem zagospodarowania przestrzennego jakiegoś obszaru wynika często z różnego typu spotkań i kontaktów. Wspominaliśmy już też o tym, że dzisiaj społeczności lokalne, to takie morze dość zróżnicowanych, często mających sprzeczne interesy podmiotów, które formułują różne oczekiwania. Samorząd musi szukać optymalnej drogi: na teraz, ale takiej, która będzie także dobra w przyszłości.

Dlatego co do szukania narzędzi i dyskusji – nawiązując do słów pana prezydenta Wojciecha Lubawskiego – chcę powiedzieć o takiej rzeczy. Rzeczywiście, w dzisiejszych czasach, kiedy, wydawałoby się, nowoczesne technologie, media i szeroki dostęp do informacji stają się pozytywnym narzędziem, często stają się one źródłem generowania demonów, różnego rodzaju uproszczonych opinii, często, jak byśmy dzisiaj powiedzieli, populistycznych, takich, które łatwo wpadają w ucho, bo ekspertem może się stać dzisiaj każdy. Każdy może mieć zdanie na każdy temat, często to zdanie wynika z bardzo konkretnego interesu indywidualnego, a urbanistyka, miasto, jego przestrzeń wspólna, to jest coś co ma budować wspólny mianownik.”

„Jedno z największych współczesnych wyzwań – stwierdził prezydent Szczurek – to jak od najwcześniejszych faz procesu dyskusji o przestrzeni włączyć różnego rodzaju interesariuszy, nikogo nie naznaczając jako szczególnie uprzywilejowanego, ale też nikogo nie eliminując z takiej debaty. Nikt nie zdejmie na koniec z prezydenta, wójta, burmistrza i rady gminy odpowiedzialności za przeprowadzenie tego procesu. Żeby trochę rzecz

⁴ European Planning Charter została przyjęta w 2013 roku w Barcelonie przez Europejską Radę Urbanistów (ECTP-CEU).

skomplikować: efekt dyskusji z naszymi współpracownikami – planowanie przestrzenne – nie może odrywać się w swoich celach od realiów: zarówno finansowego, jak i inwestycyjnego potencjału miasta.

Musimy widzieć, że często świadome, szczytne, znakomite rozwiązania pozostaną tylko i wyłącznie na papierze, jeżeli nie będziemy ich widzieć w kategoriach realności i mechanizmów ich wprowadzania. Stąd to zderzenie – z jednej strony, sfery kompetencji, fachowości, a z drugiej strony, docierania do mieszkańców, prób szukania wspólnego mianownika, przekonywania, przechodzenia, jak powiedziałem wcześniej, na drugą stronę tej wspólnej przygody w rozumieniu czym jest przestrzeń, jak ona wpływa na jakość naszego życia. I każde narzędzie jest do tego dobre: od indywidualnej rozmowy z mieszkańcem na ulicy – my często tego doświadczamy – po sondaże opinii publicznej, jak się tylko pojawi taka okazja. To jest fantastyczny atut pracy, którą wykonujemy – my te konsultacje społeczne prowadzimy w wielu wymiarach, skończywszy na spotkaniach ekspertów, środowisk dzielnicowych, grup interesariuszy.

Suma czynników, a na koniec decyzja. Nie moglibyśmy użyć takiego pojęcia w charakterze politycznym (nie lubię tego słowa), raczej publicznym, strategicznym, którą przychodzi podejmować z pewnie skończonego katalogu nowych narzędzi tego typu, bo one dają się sprowadzić do słów konsultacja, dyskusja, debata, partnerstwo, wzajemna edukacja, uświadamianie sobie realnych potrzeb, jakość życia. Każde narzędzie, które temu służy, nam pomaga” – podsumował prezydent Szczurek.

Wojciech Lubawski stwierdził, że Kielce mają za sobą pewien etap procesu inwestycyjnego, w który zostało już zaangażowane 4 mld złotych z pieniędzy unijnych. Teraz trzeba podejmować takie decyzje, które będą rozsądne, logiczne i perspektywiczne z punktu widzenia realizacji tego procesu, w którym uczestniczą fachowcy: urbaniści, architekci. Ponieważ miasto nie powinno wylewać się na zewnątrz, głównym celem jest napełnienie tej całej przestrzeni infrastrukturą. Miasto jest prawie w 100% skanalizowane, co we współczesnym świecie wydaje się oczywiste, że tak powinno być, ale w Polsce nie jest to tak oczywiste i wiele miast ma jeszcze w tym zakresie wiele do zrobienia. W ostatnich latach został przebudowany cały układ komunikacyjny miasta. Kiedyś był on raczej promienisty, dzisiaj przypomina bardziej Manhattan, czyli jest bardziej prostokątny. Jeśli poszerza się jezdnię o metr-dwa, ale idzie po starym śladzie drogi, to nawet zabranie mieszkańcom kawałka ogrodzenia przechodzi dość bezboleśnie. Zmiana zaś charakteru drogi, np. z jednojezdniowej na dwujezdniową, stwarza problem, bo każdy chce nowej drogi, byleby tylko te samochody za szybko nie jeździły koło niego, bo to jest uciążliwe. Trudno się temu dziwić, bo rzeczywiście jest.

„Ja mam taki instrument, który wydaje się może podejrzany w pierwszej ocenie, ale jest bardzo skuteczny – kontynuował prezydent Kielc. Jeżeli wypracujemy jakąś decyzję, np. przebieg nowej trasy, to na spotkaniu odpowiedniej komisji rady miasta, na którym jest to dyskutowane, nie zawsze się pokazują. Komisja jest 13 do 12 za mną, więc połowa rady jest krytycznie nastawiona, bo jest w opozycji. I teraz jeśli się okazuje, że argumenty używane przez architektów, urbanistów są na tyle przekonujące, że ta opozycja mówi ok, my to przyjmujemy, bo to ma sens, to dla mnie to jest papierak lakmusowy. Tak, ma to sens, bo oni, gdyby tam cokolwiek było nie tak dla dobra miasta, dla dobra ogółu, na pewno by to wyciągnęli na najbliższej sesji rady i próbowaliby być na nie, by nie głosować lub głosować na nie, a potem dalej oprotestowywać. To jest może trudny moment, bo tamtego elementu politycznego nie da się niestety wykluczyć, ale to na początku kadencji, przez dwa, a nawet trzy lata udaje się, szczególnie przy opiece mediów, które to wszystko obserwują, i jeśli jest to logiczne, to jest akceptowalne też przez tych, którzy niekoniecznie przychylnie patrzą na prezydenta, a dla mnie jest to sygnał, że idziemy dobrą drogą.”

Jako kolejny głos zabrał **Piotr Roman**, prezydent Bolesławca, który poinformował, że jest prezydentem od lat ponad piętnastu, ale w samorządzie terytorialnym działa od 1990 roku, najpierw jako szef sejmiku jelenio-

górskiego, później tworząc powiat bolesławicki, jednocześnie szefując Euroregionowi Nysa. Jak podkreślił, jest to najstarszy euroregion w Europie Środkowo-Wschodniej, ma za sobą ponad 20 lat funkcjonowania. Mówiąc obrazowo: „Euroregion powstał z marzeń ludzi mieszkających na pograniczu, na trójkącie trzech państw: Polski, Czech i Niemiec, a w zasadzie Saksonii jako niezależnego landu w Niemczech. I od tego chciałbym zacząć.

Kiedy się patrzy na doświadczenia naszych partnerów samorządowych po obu stronach granicy, to pewne stereotypy tam nie mają miejsca. Można powiedzieć, że wręcz odwrotnie, bo w zasadzie najbliżej nas, 20 minut autostradą, znajduje się Goerlitz – miasto, które otrzymało ogromne wsparcie ze strony rządu federalnego, przepięknie odnowiona starówka, tylko że miasto puste. Podobnie jak Zittau czy Cottbus, nazywany niemieckim Detroit – to są miasta, które zostały opuszczone przez młodych mieszkańców. Kilka milionów Niemców wyjechało z Niemiec Wschodnich do Niemiec Zachodnich, w zasadzie już po ukończeniu Grundschule decydując się na wyjazd do szkół zawodowych, bo tam mają lepszą pracę i lepszą przyszłość. Mimo że polityka rządu federalnego mocno wspiera landy wschodnie, ale tam trzeba jeszcze wielu, wielu lat, żeby ten problem rozwiązać. Często wspominam moje spotkanie z przedstawicielem ministerstwa federalnego, gdzie zapytałem co jeszcze państwo zamierzacie zrobić, żeby zatrzymać ten ogromny exodus z landów wschodnich, bo są to przecież biedne landy; Meklemburgia, Pomorze Wschodnie – najbiedniejszy land w Niemczech, wysokie bezrobocie, które przekłada się również na politykę. Najlepsze wyniki AFD miało właśnie w Saksonii, niedaleko od naszej granicy. Odpowiedziano mi, że zrobiono wszystko, co można było zrobić. W rozmowie z burmistrzem Zittau, miasta, po którym hula wiatr, jak na filmie «W samo południe», pytam o jakąś strategię, ten odpowiada: jaką strategię, jak tu wszyscy prawie wyjechali. A z drugiej strony mamy miasta czeskie, które też mają różne problemy, tylko jeżeli popatrzymy na wskaźniki chociażby demograficzne, to oni wypadają najlepiej we wszystkich niemal kategoriach: i przyrost demograficzny, i bardzo niskie bezrobocie od początku lat 90., w zasadzie zerowa migracja. Takie miasta, jak Liberec czy Czeska Lipa, przepiękne miasta, które się rozwijają, znakomicie sobie radzą. I co najciekawsze, patrząc przez pryzmat mojego miasta, Czechy stają się coraz bardziej atrakcyjne dla Polaków. Czesi decydują się na umiejscowienie nowych fabryk, nowych zakładów pracy, blisko naszej południowej granicy, oferując konkurencyjne warunki zatrudnienia, znakomitą opiekę socjalną, lekarską. Mamy do czynienia z tym, że coraz więcej młodych ludzi, młodych małżeństw przenosi się do Czech. Jest to zjawisko kompletnie niezauważane przez władze państwowe. W przypadku Bolesławca stajemy się też po trosze sypialnią dla tych, którzy pracują w Niemczech. Jeżeli autostradą można w pół godziny dojechać do Goerlitz, a Niemcy zdecydowali się na lokalizację tam coraz to nowych zakładów, to większość ludzi, którzy tam pracują, to są Polacy z Bolesławca. Czyli Bolesławiec stał się dla nich sypialnią.”

Według Piotra Romana powstaje taka generalna refleksja, że siłą polskiego państwa jest samorząd i to samorząd oparty na różnorodności. Na tym, że jednostki samorządu terytorialnego nie są zunifikowane. „Każdy z nas, który przyjechał, jest przeświadczony o wyjątkowości miejsca, w którym mieszka. Oczywiście każdy z nas widzi potrzeby różnych zmian, ale jednocześnie ta wyjątkowość miejsca to jednocześnie sposób na znalezienie metody dla każdego miasta innej. Obawiam się – zaznaczył prezydent Roman – że w tej chwili uczestniczymy w procesie unifikacji; takim, w którym będziemy mieli do czynienia z coraz większą ilością działań, które będą przypominać, że zmierzamy w kierunku państwa zcentralizowanego, państwa, w którym nie będzie się rozwiązywało problemów wynikających chociażby ze złej struktury administracyjnej kraju, w którym, uważam, drzemie ogromny potencjał.”

Przypadek Bolesławca, to dwadzieścia kilka kilometrów kwadratowych powierzchni i otaczająca go „gmina obwarzankowa”. W ciągu 20 lat 4–5 tysięcy ludzi zamieszkało przy granicach miasta, co skutkuje tym, że miasto się rozlewa, a jednocześnie miejscem życia codziennego dla tych wszystkich mieszkańców gminy wiejskiej jest

oczywiście Bolesławiec. „Niektórzy mówią, że obwarzanki to pasożyty, a jedyny przypadek, który znamy, a który jest – zdaniem P. Romana – udanym przypadkiem rozwiązania tego problemu, jest Zielona Góra. Prezydent Kubicki w sposób bardzo mądry przeprowadził operację połączenia miasta i gminy wiejskiej.”

Nowoczesność i wyzwania cywilizacyjne powodują, że wiele gmin, szczególnie w pasie podsudeckim, nie ma żadnych szans, żeby rozwiązywać problemy w pojedynkę. Istniejąca wola współdziałania jest często blokowana przez szereg zewnętrznych działań. Prezydent Roman podał przykład gminy Platerówki, 1600 mieszkańców – czyli tyle, ile mieszka w wielkich miastach w dwóch wieżowcach – dla której budowa chodnika jest wyzwaniem cywilizacyjnym. Powstaje pytanie, jak takie gminy sobie poradzą w zmieniającej się rzeczywistości, jak będą próbowały wdrażać e-urząd czy zasady RODO.

Tych rzeczy jest bardzo dużo, ale wydaje się że wśród nich podstawową jest zagrożenie przez proces, który zmierza – jak twierdzi P. Roman – w kierunku nawiązania do czasów sanacji. „Pan prezydent Lubawski mówi ładnie o legionistach i to jest rzecz chwalebna, ale jeśli chodzi o samorząd, to przypomnijmy sobie, jak wyglądał samorząd sto lat temu. Na tamte czasy było to, być może, adekwatne, ale dzisiaj mówi się coraz częściej, żeby powrócić do powiatów rządowych. Byłem niedawno na spotkaniu «Perły Samorządu» i była o tym mowa.⁵ To ja 20 lat temu odkręcałem w Bolesławcu tabliczkę z napisem „urząd rejonowy”, jest chyba gdzieś w piwnicy, więc powiem obecnemu staroście, żeby ją wyciągnął i odkurzył.”

Ale tak naprawdę nie rozwiązujemy problemów. Bolesławiec ma miasto partnerskie w Danii, które właśnie przestało być gminą, ponieważ Duńczycy zdecydowali, po wielu latach dyskusji, że istnieje coś takiego jak granica wydolności gminy. Gminą w Danii, nawet na wyspach, nie może być jednostka, która nie ma kilkunastu tysięcy mieszkańców. „Wracając do Platerówki, do wielu takich małych gmin, wracam do powiatów, byłem starostą, więc wiem o czym mówię – zapewniał P. Roman. Dzisiaj powiaty, zwłaszcza te, które mają w swoim zarządzie szpitale, są niewydolne, nie stanowią żadnego elementu polityki regionalnej. Oczywiście na Dolnym Śląsku próbuje się jakoś te problemy pokonywać, wspólnie z prezydentem Wałbrzycha i prezydentem Jeleniej Góry stworzyliśmy porozumienie, które nazywa się «Sudety 2030». W ciągu najbliższych kilku tygodni przyjedzie do nas dyrekcja generalna z Brukseli po to, żeby prowadzić rozmowy w celu utworzenia tzw. ZIT⁶, w którym będzie uczestniczyć 106 samorządów.”

W konkluzji swojego wystąpienia prezydent Bolesławca powiedział: „jako samorządowcy możemy zrobić dużo, ale bez odpowiedniej polityki władz państwowych, która by pomagała usuwać istniejące bariery, trudno podejmować działania. Tymczasem mamy do czynienia z odwrotnym nastawieniem, mówimy o zjawisku pełzającej centralizacji naszego kraju, czyli odbieraniu kompetencji samorządom, czy też nakładaniu nowych obowiązków bez zapewnienia środków finansowych na ich realizację. Mówi się o tym teraz głośno. Być może za parę lat będziemy pisać wspomnienia o pięknym samorządzie, który od 1990 roku coś w Polsce zbudował, ale nagle okazało się, że trzeba było robić to inaczej.”

Rozwijając wątek związany z narzędziami urbanistycznymi prowadzący poprosił o wypowiedź **Tomasza Sławińskiego**, który uczestniczy w zespole zajmującym się Kodeksem Urbanistyczno-Budowlanym.⁷

Dziękując za udzielenie głosu zauważył na wstępie, że trudno mu dzisiaj powiedzieć, jakie będą losy podstawowych narzędzi urbanistycznych w postaci przepisów prawnych, które obowiązują w Polsce. Niedawno

⁵ Szósta edycja kongresu „Perły Samorządu”, organizowanego przez Dziennik Gazetę Prawną z udziałem firmy Deloitte, odbyła się 17–18 maja 2018 roku w Gdyni. Na kongresach ogłaszane są rankingi najlepszych gmin w kraju.

⁶ ZIT, tj. strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

⁷ Prace nad kodeksem zostały, od czasu publikacji projektu na stronach RCL w lipcu 2018 r., wstrzymane. 14 września 2018 roku ukazał się natomiast tekst jednolity ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

został powołany zespół do spraw opracowania nowego kształtu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i prawa budowlanego, w pewnym sensie kontynuujący prace nad Kodeksem Urbanistyczno-Budowlanym. Prace te dopiero się rozpoczęły i jest jeszcze za wcześnie, żeby mówić o ostatecznym kształcie tych przepisów.

„Jedno wydaje się istotne, raczej jako postulat, a mniej jako jakieś stwierdzenie, że idzie o to, by przepisy, które obowiązują były przede wszystkim znacznie prostsze. Narastająca od kilku lat komplikacja przepisów dotyczących zagospodarowania przestrzeni stworzyła patchworkowy układ ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, do której co chwilę coś nowego się dodaje; to powoduje coraz większe trudności w zastosowaniu.

Jeśli chodzi o centralizację pewnych metod zarządzania, o czym mówił poprzednik, pracując w Mazowieckim Biurze Planowania Regionalnego miałem do czynienia z samorządem wojewódzkim i pamiętam, że my tam nieustannie walczyliśmy z rządem – jeśli można tak powiedzieć – niezależnie od tego, z jakiej opcji politycznej ten rząd był – stwierdził T. Sławiński. W każdym razie była to ciągła próba przeciwstawienia działań samorządu dążeniom centralizacyjnym, samorządu, który czuł się w pewnym sensie zagrożony w swoich działaniach. To jest zawsze pewien dualizm, jeżeli chodzi o spojrzenie na te sprawy.

Natomiast bardzo ważnym narzędziem, które należy stosować jest partycypacja. I to partycypacja idąca głębiej niż tylko jakieś publiczne zapytanie. Wiadomo, że do odpowiedzi zgłoszą się tylko ci, którzy albo to potrafią zrobić, bo posługują się internetem, albo przyjdą na spotkanie. Trzeba jednak pamiętać o dużych grupach obywateli, którzy nie są przygotowani do takiej dyskusji lub nie mogą jej podjąć ze względów technicznych. Są to albo ludzie starsi, albo mieszkający w odległych miejscowościach. Do nich też trzeba dotrzeć. Na ogół patrzymy z perspektywy prostej i oczywistej komunikacji pomiędzy władzami a mieszkańcami, ale zapominamy o tych, którzy od tego głosu są odsunięci. Mówiono dzisiaj np. o kwestiach segregacji ruchu samochodowego, o tym, że mieszkańcy chcą dojeżdżać samochodami do sklepów... i że to źle. Ale jeżeli chcą, to jest jakiś tego powód i nie można ich całkowicie ignorować. W Warszawie jest tak, że w tej chwili wiele osób starszych boi się wyjść na ulicę, żeby nie wpaść pod rower. I to jest problem, który będzie coraz poważniejszy. Tak że nie można patrzeć na pewne sprawy doktrynalnie i trzeba docierać do rzeczywiście wszystkich mieszkańców, a nie tylko do ich jakiejś wybranej części. Wydaje mi się – podkreślił T. Sławiński – że to jest bardzo ważne narzędzie, które musi być stosowane, może wymaga dłuższej dyskusji, ale chodzi jednak o wysłuchanie wszystkich, a nie tylko tych, których chcą słuchać lub tych którzy zarządzają.”

To samo dotyczy przepisów. Wydaje się, że sprawą przyszłości byłoby to, aby kwestia przepisów lokalnych, regulujących sprawy zagospodarowania przestrzennego, znalazła się w dużej mierze w rękach gmin. Żeby ci, którzy te przepisy tworzą, mogli jednocześnie mieć pewien wpływ na ich kształt. To znaczy żeby ustawodawstwo pozwalało gminom na zastosowanie w różnych lokalnych sytuacjach takich możliwości, takich narzędzi prawnych, które akurat tam są potrzebne. Czyli żeby te przepisy prawne w jakiejś mierze były możliwe do skrojenia na miarę odpowiedniej wielkości miasta albo miejscowości, która znajduje się w określonym położeniu geograficznym. „Sądzę, że dążenie do takiej sytuacji powinno być poparte, zwłaszcza przez środowisko urbanistyczne, także w jakiś sposób w działaniach, które są w tej chwili podejmowane w zakresie ustawodawstwa” – podsumował Tomasz Sławiński.

Do zagadnienia partycypacji odniósł się **Wojciech Szczurek**, który wskazał na podstawowy dylemat: jak, z jednej strony, działać kompetentnie, świadomie i zgodnie z trendami, a z drugiej strony, jak zakorzeniać, jak budować partycypację w planowaniu. Stwierdzenie, że należałoby konsultować się ze wszystkimi, to jest pewien ideał. W Gdyni, ćwierćmilionowym mieście, nie ma takiego narzędzia. W tym miejscu prezydent

Szczurek zwrócił się z prośbą do zebranych, by przy którejś okazji dyskusji warsztatowych, jako Towarzystwo [Urbanistów Polskich], podjęli się budowania katalogu dobrych praktyk. Środowisko samorządowe byłoby tym bardzo zainteresowane. Pokazanie dobrych praktyk, które w gminach różnej wielkości zostały docenione – „sprawdziły się”. Żeby partycypacja nie polegała tylko na udziale tych, którzy są niezadowoleni i mają aparat pojęciowy, który pozwala im swobodnie brać udział w debacie o planowaniu przestrzennym. Ten język dla tu obecnych jest oczywisty, ale dla wielu ludzi, którzy mają po prostu inne zainteresowania, inną pracę, to jest dość hermetyczny język pojęć. „Jak dzisiaj wciągać do dyskusji naprawdę szeroki krąg osób, do czego usiłował nas mobilizować pan Sławiński? – pytał prezydent. Taki napisany katalog dobrych praktyk byłby znakomitą narzędziem, podpowiedzią dla pracy samorządów, które na pewno takiego narzędzia poszukują.”

Następną osobą, którą poprosił o wypowiedź prowadzący dyskusję była **Barbara Bańkowska**, autorka wielu opracowań urbanistycznych, także dla Gdyni, mająca ogromne doświadczenia projektowe, które podsumowała w interesującej książce.⁸

Swoje wystąpienie rozpoczęła od stwierdzenia, które wiązało się z tematem całej sesji. Chodzi o niezgodę na wprowadzenie do ustawy o planowaniu przestrzennym pojęcia „polityki” – polityki przestrzenne. „Mam wielki szacunek dla słów – mówiła B. Bańkowska – więc rzuciłam się na słowniki polskie szukając definicji słowa „polityki”. Znajdowałam odpowiedź: jest to walka o władzę. Stwierdziłam, że nie chcę walczyć o żadną władzę, mam do niej niechętny stosunek, natomiast szukałam dalej. Znalazłam wreszcie w słowniku wyrazów obcych, a potem w słowniku greckim znakomitą definicję. Polityka – jest to sztuka zarządzania. Przed chwilą pan prezydent Szczurek udowodnił, że jest tym urbanistą nr 1 na tej sali. To nie my, lecz pan kształtuje sztukę zarządzania przestrzenią. W moim przekonaniu, przy tak długim doświadczeniu, jakie mam za sobą, wskazuje ono na to, że im mniej regulacji prawnych, tym więcej szans na myślenie. Najbardziej wartościowe moje doświadczenie, to były konkursy na Osiedle Przyszłości, w którym odebrano nam wszystko, czyli odebrano normę, normatyw, prawo. Było to największe, najbardziej interesujące doświadczenie i efekty prac związanych z Osiedlem Przyszłości, mimo że to wydarzyło się w latach 70., nadal wracam do tamtych rozwiązań. W związku z tym moje przekonanie jest takie, że tragedią warsztatu urbanistycznego stała się nadregulacja prawna. My rysujemy prawo, które zwalnia nas jak gdyby z myślenia.

Jeszcze chciałam nawiązać do ważnego słowa, którego użył pan prezydent Kielc, mianowicie do wielofunkcyjności. W tej chwili, w moim przekonaniu, następuje największy rozziw między kierunkiem kształtowania się rzeczywistości a kierunkiem kształtowania się planowania przestrzennego. Planowanie przestrzenne idzie w kierunku monofunkcyjności, rozdzielności funkcjonalnej. Rzeczywistość zaś idzie w kierunku wielofunkcyjności i to wielofunkcyjności dotyczącej zarówno poszczególnych części miasta, bo trudno już je nazywać dzielnicami, poszczególnych zespołów miejskich, jak i poszczególnych obiektów. Ta wielofunkcyjność jest akceptowana społecznie, natomiast mnie uczono dawno temu, że o komunikacji decyduje urbanista, który najczęściej jest architektem; ja także byłam architektem – jestem urbanistą. Rozdzielność funkcjonalna powoduje to, z czym mamy teraz do czynienia, czyli nieodzwonne przemieszczanie się między różnymi funkcjami. Im większy stopień wielofunkcyjności w projektowaniu, tym większa szansa na rozstanie się z tym samochodem. Zapomnieliśmy już zupełnie, co oznacza wymiarowanie miasta ruchem pieszym. Warto chociaż w niewielkich fragmentach – muszę powiedzieć, że w zespołach dotyczących otoczenia punktów SKM, która jest dla obszaru Trójmiasta darem niebios, sprawdzam, jak czuje się użytkownik pieszy. Po wyjściu z SKM-ki, która jest cudownym środ-

kiem przemieszczania się, chcę dojść do celu mojego ruchu – jest to droga przez mękę. Warto by wrócić do wymiarowania miasta ruchem pieszym” – konkludowała Barbara Bańkowska.

Ostatnią wypowiedź skomentował **Piotr Lorens** stwierdzeniem, że jednak projektowanie urbanistyczne ma znaczenie, że jest ono istotne. Zaproponował, żeby poruszyć w dyskusji kolejny temat. Kiedy była mowa o procesie formalnym, o zmieniających się tych wszystkich uwarunkowaniach, o nowych trendach, o nowych koncepcjach, mówiono także o wizjach, pomysłach, które często są trudne do wdrożenia. Na tym tle powstaje pytanie, na ile formalne planowanie, na ile proces polityczny, które się wiąże ze skutecznością dokonywania zmian, utrudnia czy też ułatwia wypracowanie i wdrażanie innowacyjnej wizji miasta.

Jako pierwszy w tej kwestii zabrał głos **Wojciech Lubawski** twierdząc, że często zdarza się tak, że pierwsze wyobrażenie jakichś zmian jest absolutnie inne od tego, co udaje się osiągnąć na końcu. Tutaj panelista dał dwa przykłady: pierwszy dotyczył propozycji budowy w Kielcach trzech dwudziestopiętrowych bloków mieszkalnych. Propozycja wywołała entuzjazm wśród mieszkańców, została dobrze przyjęta przez część urzędników, ale praktycznie wszyscy architekci powiedzieli, że nie wyrażają zgody na nią, że nie jest ona spójna z miejscowym krajobrazem. Wykonano różne wizualizacje, które wskazały, że może być maksymalnie 12 pięter, a nie dwadzieścia parę, bo zepsujemy miasto. Powstało pewne rozczarowanie – byłyby piękne trzy bloki, a nie ma. To jest przykład pójścia za decyzją fachowców, którzy patrzą trochę inaczej niż ludzie, którzy chcieliby jakichś efektownych zdarzeń.

Drugi przykład dotyczył rowerzystów. Dzisiaj jest to bardzo nobilitowana grupa. Kiedy podjęto decyzję o tym że główna ulica Kielc – Sienkiewicza, deptak – będzie wyłączona z ruchu rowerowego, tak samo jak pobliski park, spotkało się to z gwałtownym protestem. „Uważaliśmy – mówił prezydent Kielc – że jeśli idzie ktoś z dzieckiem, to musi mieć taką przestrzeń, chociażby tę jedną ulicę czy park, żeby to dziecko mógł puścić, żeby mogło sobie pobiegać. A argumentowanie przez rowerzystów, że będą jeździć powoli, jest oczywiście śmieszne. Występuje tutaj zderzenie postaw pewnej części społeczności z mądrym zarządzaniem. Moim zdaniem, uświadomienie matce, że dziecko może się czuć swobodnie na tej ulicy, że nie tylko samochody, ale i rowery nie powinny po niej jeździć, jest niezwykle ważną decyzją.”

Następnie głos zabrał **Wojciech Szczurek**, który odniósł się do kwestii rowerzystów, uznając, że jest to dylemat, przed którym stają wszystkie polskie miasta. „Z jednej strony, w budowaniu ścieżek rowerowych chodzi o nadrobienie zaległości. Z drugiej zaś stworzono grupę, która definiuje coraz to większe oczekiwania. Rzeczywiście, doświadczenie wielu polskich miast, nie tylko Warszawy, jest takie, że sfer konfliktu między rowerzystą a pieszym jest coraz więcej.

Wracając do podstawowego pytania prezesa Lorensa, na ile dzisiejsza urbanistyka jest użyteczna w realizacji wizji miasta jutra, sądzę, że urbanistyka, dyskusja o planowaniu przestrzennym jest dzisiaj jednym z ciekawszych obszarów dyskusji o mieście, jaką w ogóle możemy prowadzić – zauważył prezydent Szczurek. Nie tylko te formy debat, które zapisane są w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ale też w ogóle dyskusja o pomysłach, jak lepiej, nowocześniej kształtować rzeczywistość w wymiarze przestrzennym, otwiera wyobraźnię mieszkańców. Jest szansą na budowanie wyższej świadomości i włączanie z roku na rok coraz większej grupy do świadomej debaty na ten temat.”

Dalej prezydent Gdyni stwierdził, że w tym procesie każdy głos jest ważny, istotne jest głębokie pochylenie się nad każdym. W próbach szukania tego wektora działań rola urbanistyki, rola debaty o przestrzeni z roku na rok rośnie. „Ja też muszę przyznać – kontynuował W. Szczurek – że jak mam okazję do rozmów w środowisku samorządowym, to tak trochę jak na swoim podwórku. Ja się bardzo wiele o mieście nauczyłem dzięki dyskusji z urbanistami, ale też myślę, że wielu polskich samorządowców nauczyło się odpowiedzialności za kształtowanie

przestrzeni. To jest państwa rola i zadanie, które realizujecie. Z drugiej strony, ta świadomość, że na końcu ktoś musi wyjść do mieszkańców, podjąć decyzję i przekonać do tej decyzji, to jest ta edukacja w drugą stronę, na którą też mocno liczymy. I wtedy, kiedy ten oscylator będzie działał, myśli będą krążyły, ze świadomością, że wszyscy mamy najlepsze intencje, że wszyscy chcemy dobrze. Każda grupa społeczna nazywa problem mówiąc, że jej perspektywa na jego rozwiązanie jest tą właściwą. Tymczasem jedynym właściwym byłby wektor wyznaczony jako wypadkowa pomiędzy wszystkimi perspektywami. Czy da się go do końca narysować? Pewnie nie, ale warto próbować” – zakończył prezydent Szczurek.

„Zastanówmy się teraz – zaproponował prowadzący dyskusję – na ile to planowanie i na ile układ polityczny utrudnia opracowanie i wdrażanie wizji miasta. Chciałbym poprosić najpierw **Michała Stangla**, który jest twórcą i kuratorem wystawy⁹, ale także członkiem Głównej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej, by powiedział jak to wygląda z perspektywy czynnego projektanta, laureata szeregu konkursów.”

Mówca postanowił skupić się na jednym aspekcie systemu planowania, a mianowicie komunikacji w mieście. Ponieważ został wywołany temat rowerzystów stwierdził, że nie jest prawdą, że rowerzyści są jakąś grupą, która walczy o swoje interesy. Według M. Stangla „nie o to chodzi w debacie miejskiej, żeby tę grupę jakoś uprzywilejowywać, tylko że dobre miasto dla rowerzystów i dla pieszych oznacza, że więcej ludzi przestaje jeździć samochodami, przesiada się na rowery, czy decyduje się na ruch pieszzy i dzięki temu miasto odnosi cały szereg korzyści: mniejsze zatłoczenie, ludzie korzystają z lokalnych interesów miasta, widzą się, spotykają, budują kapitał społeczny. Są opracowania, które pokazują dziesiątki efektów mnożnikowych.”

Ale z drugiej strony, M. Stangel stwierdził, że sam doświadczył jazdy schipowanym rowerem elektrycznym, który w krótkim czasie rozpędził do 50 km/godz., co faktycznie mogło być niebezpieczne dla pieszych. Natomiast nowych rozwiązań technologicznych jest w mieście bardzo dużo: nowe środki transportu, nowe środki komunikacji, więc pewnie ważne jest, by planowanie przynajmniej starało się za nimi nadążyć, dostrzegając nowe formy organizacji przestrzeni, np. *co-housing*, *co-acting*, czy wiele innych. Dobrze by było, gdyby planowanie mogło na tyle przyspieszyć, by te nowe formy czy nowe zjawiska objąć.

Kolejny głos w dyskusji zabrał **Jakub Kwaśny**, radny rady miejskiej w Tarnowie, naukowo zajmujący się rozwojem lokalnym i regionalnym jako adiunkt w Zakładzie Studiów Regionalnych Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.

„Z perspektywy Tarnowa przyjechałem się tu uczyć, nie jestem urbanistą, jestem ekonomistą, więc mam pytanie do fachowców – zaczął J. Kwaśny. Czy nie popełniliśmy błędu w wielu polskich miastach, małych, średnich, pozwalając w tak nieograniczony sposób na tworzenie wielkich centrów handlowych, dużej ilości sklepów z owadem w kropki w logotypie... Dlaczego o tym mówię? Ponieważ w wielu miastach, jak w moim Tarnowie, życie handlowe, życie społeczne przenosi się do tych centrów, a życie w centrum miast zamiera. Ogromnie lubię ludzi i lubię przebywać w zatłoczonych miastach, więc cieszę się, że pracuję w Krakowie, bo tam chłonę miasto. Wracam do Tarnowa i o godz. 18 w centrum pustka. Totalnie nie ma ludzi. Pytam i chciałbym usłyszeć odpowiedź też panów prezydentów, czy macie jakiś pomysł, jak przywrócić wielu ulicom funkcje handlowe – jak np. w Niemczech, gdzie w wielu małych miastach życie handlowe koncentruje się jednak w śródmieściach.”

Druga kwestia dotyczy, jak to nazwał – „drogozy”, czyli choroby wielu samorządowców, że drogi są najważniejsze: drogi, samochody, parkingi; czy staniemy w końcu przed szansą zamknięcia centrum miasta dla ruchu samochodowego i będziemy projektować miasto dla pieszych. W centrum Tarnowa jest katedra. Na

wyłączenie podjazdu samochodów pod katedrę, a więc w centrum, nie zgadza się biskup. Zobaczymy, może się to jednak uda.

Według J. Kwaśnego pierwszy problem odnosi się centrów handlowych, a drugi w ogóle do średnich miast, zwłaszcza tych, które – jak Tarnów – były miastami wojewódzkimi i cierpią na wyludnianie, o którym mówił również prezydent Bolesławca. Nie powinno się przenosić pewnych funkcji administracji samorządowej: regionalnej, centralnej.”

Następnie zabrała głos w dyskusji **Martyna Regent**, która ustosunkowała się do zagadnienia strefowania miasta. „Miasto Gdynia, od wielu lat, od kiedy Biuro Planowania Przestrzennego jest kierowane przez Marka Korzyńskiego, skłania się raczej ku wizji przeciwnej do piętnastu tez Kongresu Ruchów Miejskich¹⁰, które wydawałoby się prezydent Gdyni popiera. Wektor, który kreśli władza wskazuje w kierunku propieszym, ale jednak Park Centralny, który pojawił się na początku, to wielka, odważna wizja wybudowania parku na miejsce planowanej siedziby urzędu miasta, tyle że polega na przebudowaniu miejsca, które jest w tej chwili parkiem z przepięknymi drzewami, najpiękniejszymi w Gdyni, na park z biurowcem i wielkim parkingiem podziemnym. Ul. Władysława IV ma być poszerzona do 4 pasów w centrum. Mamy mnóstwo przykładów w Gdyni, np. międzytorze i plan wielkiego centrum handlowego przy samym dworcu. To są rozwiązania raczej mało radykalne. Jeżeli szukamy kompromisu pomiędzy wszystkimi uczestnikami dialogu, to chyba jest to jednak kierunek wsteczny i wręcz przeciwny do tez Kongresu Ruchów Miejskich.

Wydaje mi się – mówiła dalej M. Regent – że brakuje tutaj spójności wizji z tym, co jest jutrem miasta. Cofnijmy się do samego początku i zastanówmy, czy naprawdę wszyscy mówimy o tym samym. Bo wydaje się, że samorządy rozumieją to, co urbaniści już dawno ustalili i co chociażby ONZ proponuje. My, pisząc strategię Gdyni, wspólnie, bo zgłaszaliśmy mnóstwo uwag, wpisaliśmy ruch pieszy jako priorytet. W projekcie strategii uznano, że wszyscy uczestnicy ruchu mają być równorzędni, a my zabiegaliśmy o to, by ruch pieszy był wpisany na szczycie piramidy. Potem rowerzyści, komunikacja miejska, na końcu samochody. Traktujemy się tutaj poważnie i miejmy odwagę powiedzieć: nie, my nie jesteśmy ruchem miejskim, nie utożsamiamy się z тезami Kongresu Ruchów Miejskich, to radykalne Miasto Wspólne, to oni mówią tak, a my [władze miasta] nie jesteśmy ruchem miejskim.”

M. Regent poinformowała dalej, że ruch miejski właśnie teraz, na Polance Redłowskiej, organizuje konferencję prasową, podczas której ruchy miejskie Gdyni zgłoszą swojego kandydata na prezydenta – Zygmunta Żmudę-Trzebiatowskiego. „Oni ogłaszają to teraz – mówiła. Jeśli samorząd jest ruchem miejskim, jak stwierdził prezydent Szczurek, to skąd ta rozbieżność? Dlaczego nie startujemy razem, dlaczego nie rozmawiamy o tym, jak ma wyglądać miasto? Pan Marek Stępa i inni przedstawiciele władz miasta jakiś czas temu uczestniczyli w organizowanych przez nas spotkaniach w infoboksie na temat partycypacji gdynian w planowaniu przestrzennym i udało nam się wymusić to, żeby takie spotkania, dotyczące np. planów miejscowych, miały miejsce w dzielnicach, a nie gdzieś w centrum, gdzie nikt nie może dojechać na 17 po pracy. Skąd ta rozbieżność, skoro wizja miasta jutra jest zbieżna i wszyscy się zgadzamy z tym co wypracowali urbaniści przez ostatnie dziesięciolecia, że łączy nas wizja miasta propieszego i wysoka jakość życia mieszkańców, a nie interesy deweloperów są tymi wektorami działań. Ta konferencja prasowa odbywa się w symbolicznym miejscu, Polance Redłowskiej, którą próbowaliśmy uchronić przed sprzedażą, ponieważ jest to miejsce ważne, chcieliśmy my, jako mieszkańcy Gdyni, żeby pozostało w rękach miasta z ogólnodostępną przestrzenią publiczną, np. z fantastycznymi basenami pod

¹⁰ Autorka wypowiedzi odnosi się zapewne do Kongresu Ruchów Miejskich, który odbył się w 2015 roku w Gorzowie Wlkp. (przyp. red.).

gołym niebem i żeby je przywrócić, nie sprzedawać, zebraliśmy niedawno blisko dwa tysiące podpisów. Gdzie jest ten dialog w tym momencie?”

Na tę wypowiedź odpowiedział prezydent Gdyni **Wojciech Szczurek** stwierdzając, że wypowiedziane opinie jego przedmówcy powinni poprzedzić zwrotem: „moim zdaniem”. „W tej dyskusji, która się toczy, pani reprezentuje ruch miejski i ja reprezentuję ruch miejski, możemy mieć różne zdania na bardzo wiele wątków – pokreślił W. Szczurek. Często egemplifikacja pani postulatów wywoływała we mnie potrzebę łapania za mikrofon, ale chciałem do końca posłuchać. Myślę, że nie jest wielką, skomplikowaną rzeczą sprawdzić, nawet dla gości spoza Gdyni, że nikt nie zamierza wprowadzić dwupasmowych rozwiązań na ul. Władysława IV, bo są tam od kilkudziesięciu lat. Jeśli mówimy o Parku Centralnym, to przypomnę, że dzisiaj ta przestrzeń jest zdegradowana; trzeba wspomnieć o wielu funkcjach, które chcemy nadać zgodnie z nowo kształtowanym planem zagospodarowania przestrzennego, który powstawał w debacie, przy zaangażowaniu wielu mieszkańców Gdyni, by uzyskać atrakcyjną funkcję, taką, która przyciągnie do tego miejsca mieszkańców nie tylko śródmieścia, ale także całego miasta.”

„Dzisiaj startujecie państwo, i bardzo się z tego cieszę, w wyborach – kontynuował prezydent Gdyni. To znakomicie, im więcej dyskusji, tym lepiej. Kompromis polega na tym, a myślę, że mówiliśmy o tym wielokrotnie, że mając skrajne propozycje próbujemy spotkać się pośrodku; jest sztuką szukania mądrych rozwiązań. Temu też służy planowanie przestrzenne. Nie jest żadnym rozwiązaniem powtarzanie: to jest szlachetne, to mi się bardzo podoba; pani mówi: myśmy zaproponowali, myśmy zrobili, to fajnie wpada w ucho, tylko ja już kilkanaście lat temu brałem udział w debatach o planowaniu przestrzennym, one odbywały się w różnych miejscach miasta. Nie na zasadzie „my zrobiliśmy, my uchwaliliśmy, my zmusiliśmy..”. Jeżeli chcemy szukać dialogu, to szukajmy języka dialogu. Jeżeli chcecie państwo formułować propozycje, to połóżcie je na stół i niech się wypowiedzą wszyscy mieszkańcy miasta i szukajmy najlepszego rozwiązania. To jest droga do tego, abyśmy te zagadnienia, o których tu rozmawiamy, nowoczesnego kształtowania przestrzeni, mogli przenosić do rzeczywistości realnej. Zawsze tak będzie, że do każdego poglądu można odnosić się na wiele sposobów. Szukajmy tych sposobów, tych płaszczyzn. A co do kierowców rowerowych – to wielu aktywistów rowerowych z głębokim przekonaniem buduje, i to jest bardzo ważny głos w mieście, przekonanie: budujcie ścieżki rowerowe, otwierajcie miasta, zmieniamy się. Ale to nie jest w opozycji do tego, o czym mówił pan prezydent Lubawski, że trzeba powiedzieć: „ale w pewnej przestrzeni nie”. Gdybyśmy dzisiaj przenieśli się do Warszawy – wszyscy znamy Łazienki Królewskie – tam nie jeździ się na rowerze i nikt się na to nie obraża. Bo jest to przestrzeń wyłącznie dla pieszych.”

W dalszej części swojej wypowiedzi prezydent Szczurek przestrzegał: „Dzisiaj nie da się powiedzieć: tylko piesi. Dzisiaj nie da się powiedzieć: tylko rowerzyści. Trzeba szukać właśnie takiego sposobu rozwijania miasta, który jest odpowiedzią na potrzeby mieszkańców, a nie tylko tych, którzy uważają własną formę przemieszczania się, własną formę komunikacji za jedyną słuszną. Warto nazywać tematy, warto o nich dyskutować. Bardzo się cieszę, że państwo [ruchy miejskie] startujecie w wyborach, nazywajcie państwo tematy w debacie publicznej, tylko jeszcze raz na koniec proszę o jedną rzecz: w każdej takiej dyskusji mówmy: moim zdaniem. Wtedy łatwiej się rozmawia, wtedy nie buduje się przekonania, że zastępujemy księży w kościele, którzy mówią jak ma być, tylko zapraszamy do rozmowy, a o jej sposobie rozmawialiśmy dziś jako istotnym elemencie kształtowania przestrzeni, i wtedy ta rozmowa będzie przebiegać po prostu fajniej.”

Piotr Lorens, zapowiadając koniec debaty, poprosił o krótkie jej podsumowanie ze strony panelistów.

Na początek **Wojciech Lubawski** odpowiedział na pytanie pana radnego, który mówił o centrach handlowych. „To rzeczywiście jest problem, ale my go rozwiązaliśmy w ten sposób, że wytypowaliśmy sześć lokalizacji,

gdzie można te molochy wybudować. Wybudowano dwa, jeden z nich jest chyba jednym z większych w Polsce – 12 ha pod dachem, drugi trochę mniejszy. One konkurują ze sobą, ale już trzeci był mocno zaawansowany, stwierdził jednak, że nie skomercjalizuje tej powierzchni i odstąpił od inwestycji. I problem się sam rozwiązał. Jestem szczęśliwy, że mam te dwa centra handlowe. W moim mieście okazuje się, bo badaliśmy to, 75% jest ludzi z zewnątrz, czyli do nas przyjeżdża. Jak jest ładna pogoda, to zrobią w 2–3 godziny zakupy i pójdą do drugiego centrum, a jak mają sporo czasu, to pójdą do miasta na lody, zwiedzać, oddychać atmosferą miasta i to jest super. A przy okazji powiem: może się komuś podobać czy nie podobać, że przestano handlować w niedziele, ale jak są zamknięte te centra, to w mieście są tłumy ludzi, dawniej ich nie było i mnie to bardzo odpowiada.”

Na pytanie, jaka jest przyszłość dla urbanistów prezydent Lubawski twierdzi, że ich rola, przynajmniej w przypadku Kielc, musi się zmniejszyć, bo już naprawdę jest niewiele powierzchni do zabudowania. Pewnie przyjdzie taki moment, kiedy powiemy, że wszystkie ulice już przebudowaliśmy. I co wtedy urbaniści mogą robić? Dyskutować tylko, bez przełożenia na żadne działanie?

„Nie oszukujmy się, jest kolejna perspektywa finansowa UE, my się zadłużamy na pokrycie wymaganego udziału własnego, w pewnym momencie powstaje bariera, bo go będzie trzeba spłacić. To nie jest tak, że ktoś nam daje 100% pieniędzy na realizację zadań. Póki te potrzeby są realizowane, jest potrzebny aktywny udział urbanistów, architektów i biorę to bardzo poważnie, ale aktywność tej branży w Polsce, ze względów finansowych i możliwości rozbudowy, będzie się zmniejszać albo będzie się przesuwac poza ośrodki miejskie. Może też dotyczyć miast, które będą miały szanse rozbudowywać się na zewnątrz. Chyba że zostaną rozmyte granice administracyjne, bo uważam, że kompetencje, które mamy, ograniczone formalnie są trochę szkodliwe, bo nie można planować kilka kilometrów poza miastem, a to ma ogromny wpływ na to, co się dzieje w samym mieście. Ale zawód urbanisty będzie na pewno szanowany i potrzebny” – podsumował prezydent Lubawski.

Drugi panelista, **Wojciech Szczurek**, stwierdził, że dla mniejszych, średnich i większych ośrodków temat centrów handlowych jest ważny. Rzeczywiście jest to chyba ciekawy moment na rynku. Wiele osób, także urbanistów, nie przewidywało zmian, które na tym rynku będą zachodziły. „My jako samorządowcy też – przyznał prezydent Szczurek. Jakie np. zmiany w handlu wywoła handel internetowy? Dzisiaj, wiele centrów handlowych nie myśli tylko o dniu dzisiejszym, lecz także o tym, czym one będą za 5–10 lat, biorąc pod uwagę, że polski rynek handlu internetowego jest jednym z najbardziej dynamicznych w Europie. Na szczęście pewne procesy inwestycyjne, które miały nawet podstawy w planach zagospodarowania przestrzennego, w wielu miastach nie zostały uruchomione i one już uruchomione nie będą.”

Nawiązując do wypowiedzi prezydenta Kielc W. Szczurek zwrócił uwagę na to, że po wybudowaniu dużego centrum handlowego, drugie, wybudowane wcześniej, musiało się bardzo silnie sprofilować i stało się faktycznie takim klasycznym domem towarowym. Są małe butiki, bardzo markowe, nie tanie i one w gruncie rzeczy sięgają raczej po klienta z wyższych półek. W Gdyni przestrzeni gospodarczej i popytowej na kolejne centrum handlowe już nie ma. „To pozwoliło nam – wyjaśniał prezydent Szczurek – między innymi powiedzieć: dobrze, skoro kiedyś, kilkanaście lat temu, doszliśmy do wniosku, że będzie oczekiwanie mieszkańców, żeby budować takie centrum handlowe w Gdyni, w centrum, możemy zmienić tę funkcję i możemy tę przestrzeń przypisać w planie zagospodarowania przestrzennego pod wielką, nowoczesną, atrakcyjną funkcję parkową, Park Centralny. I to już zaczyna być realizowane.”

W Gdyni prowadzona jest już od lat polityka, która przyjmuje, że jest ona miastem „prywatnym”, więc nie sprzedaje swoich lokali. Jeżeli ma te lokale w bezpośrednim centrum, na ul. Świętojańskiej i w jej otoczeniu, to gdy tylko miasto odzyskuje lokal, jest on ponownie przeznaczany pod wydzierżawienie. Za każdym razem zostaje przeprowadzona analiza, czy jest w tym lokalu możliwość prowadzenia funkcji gastronomicznych i przetarg

odbywa się ze wskazaniem funkcji. Chodzi o to, żeby w tych miejscach, które mają być żywe – bo jeśli ludzie mają przyjść, to muszą mieć po co – żeby urządziły w lecie ogródki, były miejscami chętnie odwiedzanymi.

Prezydent Szczurek wskazał, że takim ciekawym doświadczeniem w skali kraju jest ul. Piotrkowska w Łodzi. Przed kilkunastu laty Piotrkowska była jedną z najbardziej pustych ulic, a dzisiaj, dzięki różnym projektom, jest miejscem spotkań nie tylko Łódzian, którzy przyjeżdżają po prostu pobyc na tej ulicy. Jednym z ciekawszych był taki projekt, który 5 czy 7 lat temu, zaraz po technicznej przebudowie ulicy, zastosowały władze miasta Łodzi. To był konkurs na projekt promiejski w lokalach użytkowych miasta. Można było przyjść z jakimś pomysłem artystycznym, z jakimkolwiek pomysłem, aby ożywić miejsca i krok po kroku doprowadzono do tego, że dzisiaj lokale żyją, że w olbrzymiej części są dysponowane w sposób komercyjny, ale mają jednocześnie swojego atrakcyjnego odbiorcę. Spieszenie tego obszaru, stworzenie tam możliwości zrealizowania tych funkcji przyniosło znakomite efekty.

Na zakończenie dyskusji **Piotr Lorens** podziękował zarówno panelistom: panom prezydentom Wojciechowi Szczurkowi i Wojciechowi Lubawskiemu, jak też wszystkim dyskutantom, którzy zabrali głos w tej debacie. Prezydent Szczurek zaapelował do nas urbanistów, abyśmy zaprezentowali katalog dobrych praktyk, ale poinformował, że jest to już robione w partnerstwie z Fundacją Rozwoju Demokracji Lokalnej. Przejawia się to w konkursach o nagrodę im. prof. Jerzego Regulskiego, rozgrywanych w wielu kategoriach. Gromadzone są przy okazji bardzo interesujące doświadczenia, jak choćby to zielonogórskie, o którym wspomniano w czasie tej debaty, związane z połączeniem gminy miejskiej z gminą wiejską, ale także wiele, wiele innych, które to doświadczenia faktycznie budują katalog dobrych praktyk lepszego rządzenia naszymi miastami.

Michał Stangel

WIELKIE PROJEKTY URBANISTYCZNE CZY UCZĄCE SIĘ SIECI MIAST? CO GENERUJE ZMIANY W MIASTACH?



Sesja odbyła się 20 czerwca 2018 roku w Teatrze Muzycznym w Gdyni. Uczestnikami dyskusji panelowej byli: Aleksandra Adryńska, David Amborski i Nikolaos Karadimitriou oraz Michał Stangel, który dyskusję moderował.

Jako pierwszy zabrał głos **David Amborski**. Jego badania oraz prace skupiają się na zagadnieniach styku pomiędzy planowaniem miast a gospodarką, z uwzględnieniem rynku nieruchomości i mieszkalnictwa. Szczególnie interesuje się kwestią finansów publicznych, rozwoju przestrzennego i narzędzi uzyskiwania korzyści publicznych ze wzrostu wartości nieruchomości (ang. *land value capture*).¹

Profesor Amborski odniósł się do tematu panelu przywołując przykłady ze Stanów Zjednoczonych i Kanady. Omówił zainicjowane przez organizacje rządowe dwa duże projekty, w których udało się wykorzystać wzrost wartości nieruchomości z korzyścią dla organizacji sektora publicznego. Pierwszy, to nabrzeże w Toronto. Waterfront Toronto powstał przy współpracy rządu, władz regionu i samorządu lokalnego. Przechwytywanie wzrostu wartości nieruchomości wykorzystano na kilka sposobów: publiczne dzierżawy gruntów, wspólne aplikacje rozwojowe, udostępnienie terenów do zagospodarowania przez przetargi, w których oceniano nie tylko cenę, ale także rodzaj i jakość budowanego projektu. Takie podejście powodowało znaczące inwestycje w sferę publiczną, w tym park, zielone szlaki i ścieżki wzdłuż nabrzeża. Inwestycje te miały wpływ na podniesienie wartości gruntów przeznaczonych do sprzedaży w związku z inwestycją publiczną. Wynikający z tego wzrost wartości był rejestrowany, gdy nieruchomość była sprzedawana. Ostatni przetarg wygrała Sidewalk Labs, partner Google'a, wspólnie z Waterfront Toronto. Ich propozycja dla około 5-hektarowego terenu, to wzorcowy projekt o globalnym znaczeniu, który ma sprostać najważniejszym wyzwaniom miejskim, takim jak: trwałość, odporność i miejskie innowacje; budowa rozwiniętego społeczeństwa; rozwój gospodarczy i podnoszenie dobrobytu.

Rozwój Quayside, wspólnym wysiłkiem Waterfront Toronto i Sidewalk Labs, miał na celu zaprojektowanie nowego rodzaju kompletnej społeczności, która będzie „torontońska” w swojej żywiołowości, różnorodności i otwartości. Ambicją projektu było stworzenie nowego modelu życia miasta XXI wieku. Korzystając z przyszłościowego projektowania urbanistycznego i nowej technologii cyfrowej, zmierzano do stworzenia dzielnic

¹ Temu tematowi została poświęcona 11. sesja mobilna Kongresu; omówiona odrębnie (przyp. red.).

ukierunkowanych na potrzeby ludzi, wyznaczających nowe standardy w zakresie zrównoważonego rozwoju, mobilności, dostępności cenowej i możliwości ekonomicznych dla osób, które tam mieszkają i pracują.

„Jest to jednak nieco kontrowersyjne – zauważył Amborski. Ponieważ firmą macierzystą projektu jest Google, a rozwój będzie oparty na zaawansowanych technologiach i danych, pojawiły się obawy o dostęp do danych osobowych i informacji. Nadal więc jest wiele pytań na temat tego projektu; może on jednak stanowić istotny projekt pilotażowy innowacyjnych podejść do rozwoju.”

Drugi przedstawiony projekt to tereny Massport w Bostonie. Massport to agencja stanu Massachusetts, która odpowiada za lotnisko i tereny przyległe do nabrzeża. Przed zagłębieniem nowej autostrady pod powierzchnią gruntu (tzw. *Big Dig*) tereny te służyły jako parkingi; po zrealizowaniu tej inwestycji stały się one dostępne. Ponadto, w sąsiedztwie powstał dodatkowo tunel im. Teda Williama dla ruchu samochodowego zapewniający połączenie z lotniskiem.

Massport wykorzystał technikę przechwytywania wzrostu wartości nieruchomości za pośrednictwem publicznej dzierżawy gruntów. Przygotowano Master Plan dla 160-hektarowego terenu. Następnie wyemitowano obligacje, aby sfinansować infrastrukturę potrzebną do rozwoju projektu. Potem zaoferowano grunt pod zabudowę z wykorzystaniem dzierżaw gruntów. Wybudowano obiekty handlowe, budynki wielofunkcyjne i ponad tysiąc pokoi hotelowych, a także centrum kongresowe. Obecność na stacji tranzytowej wyraźnie pomogła. Przychody z tytułu dzierżawy są wykorzystywane do spłaty obligacji infrastrukturalnych. Gdy inwestorzy dokonają refinansowania, hipoteki na stawkach najmu budynków zostaną zwiększone w celu odzwierciedlenia zwiększonych wartości budynku.

Oba powyższe projekty mają zarówno charakter wielkoskalowy, jak i stosują innowacyjne podejścia. W obu przypadkach podjęto próbę uchwycenia wzrostu wartości gruntów w pewnym stopniu dzięki inwestycjom publicznym. Oba przypadki pokazują agencje publiczne, które chcą robić ważne rzeczy i podejmować pewne ryzyko.

Jako druga zabrała głos **Aleksandra Adryńska** – architekt i urbanista, od ponad 15 lat pracująca we Francji i zajmująca się, między innymi, problematyką rewitalizacji miast oraz dzielnic mieszkaniowych, w tym problematycznych przedmieść dużych aglomeracji. Obecnie pracuje nad rewitalizacją i renowacją przestrzeni wokół osiedla wieżowców La Hêtraie oraz renowacją tychże budynków w podparyskich Limeil-Brévannes oraz Aubervillier (tłumaczyła, że są to te miejsca, które widzimy w wiadomościach z Paryża z płonącymi samochodami podczas rozruchów).

W prezentacji przedstawiła swoje doświadczenia z projektów francuskich. Stwierdziła, że jeśli chodzi o doświadczenia francuskie, to jednym z aspektów projektów urbanistycznych jest szeroka debata publiczna. „Wydaje mi się – podkreśliła Adryńska – z tego co obserwuję, że brak w Polsce takiej debaty i rozmowy, albo ta rozmowa się bardzo szybko kończy. Bo jeśli nie galerie handlowe, to w takim razie zamknięte ulice tylko dla ruchu pieszego. To oczywiście jest dobre. Z moich doświadczeń francuskich wynika, że takie deptaki świetnie funkcjonują, jeśli mieszkańców jest bardzo dużo. Bo jeśli nie, to po prostu po godzinie 18. deptak robi się pusty i dla kogoś takiego jak ja, kto nie znosi roweru, ale bardzo lubi przemieszczać się pieszo, jest tu po prostu niebezpiecznie. Wiem, że to jest złudne, ale lepiej i bezpieczniej czujemy się, jeśli przejeżdża samochód. Wynika to też z naszego charakteru, ma to swoje wady i swoje zalety, ale w Polsce jesteśmy zawsze albo bardzo na tak, albo bardzo na nie. Ruch pieszy i ruch samochodowy można połączyć, różnie to może funkcjonować, a przede wszystkim może się to z czasem zmieniać. Jeśli projekt urbanistyczny jest dobry, to zmiany przyjmie. Natomiast jeśli jest zły, to nie przyjmie zmian i to dotyczy np. takich terenów, które sprzedano deweloperom i ogrodzono, i teraz okazuje się, że na piechotę jest do wyjścia zbyt daleko.”

„Trzeba rozmawiać – kontynuowała Adryńska. – Każdy z nas, architektów i urbanistów, przedstawia jakąś swoją wizję. Zawsze jakoś nasze przekonania wygrywają i staramy się też przekonać do tego projektu osoby, z którymi współpracujemy. Dla mnie ważną rzeczą jest to, żeby na miasto patrzeć z punktu widzenia mieszkańca, z punktu widzenia pieszego. I bardzo często, kiedy mam stażystów, albo pracuję z kimś, kto przychodzi do biura i staram się mu coś wytłumaczyć biorę pod uwagę, że są dwie różne skale: architektura i urbanistyka. I czasami proponuję, jeśli widzę, że to rozwiązanie nie jest adekwatne do terenu, nie można się w tym dobrze poruszać, żeby osoba po prostu ściągnęła z google’a fragment miasta, który jej się podoba i nałożyła go na to, co narysowała. Często widać, że nagle się orientuje, że np. plac jest albo za mały, albo za duży... Zresztą miałam taką sytuację: mer chciał drastycznie zmienić wielkość placu. To jest normalne, bo ludzie nie mają poczucia skali. Można robić jakieś rysunki 3D, perspektywy, ale to wszystko jest sztuczne. Pokazaliśmy mu place z okolicy i nagle zorientował się, że to nie będzie aż tak duża przestrzeń, i że on ją jednak akceptuje.”

„Podsumowując, uważam, że potrzeba więcej dialogu, więcej edukacji – to są też moje wrażenia z pobytów w Polsce i rozmów z kolegami. Wydaje mi się też, że brakuje wizji całości. Coś jest nie tak, to coś zmieniamy. Pewnie na sali są prezydenci miast i ktoś by zaproponował, że wybuduje im jakiś super hotel, zapłaci super pieniądze za działkę, to może by go chętnie wzięli. Ale może powinni się zastanowić, czy on akurat w tym miejscu pasuje, jak to będzie wokoło wyglądało, czy to akurat tu jest najlepszym rozwiązaniem” – zakończyła swoją wypowiedź Aleksandra Adryńska.

Trzecim panelistą był **Nikolaos Karadimitriou**, którego zainteresowania badawcze obejmują tworzenie i redystrybucję wartości w projektach transformacji miejskiej, powiązania między wzorcami rozwoju urbanistycznego i ubóstwa społecznego oraz ewolucję i funkcje systemów regulujących wykorzystanie gruntów i alokację praw zabudowy.

Nikolaos Karadimitriou przedstawił dwa ciekawe przykłady projektów brytyjskich: King’s Cross i tereny olimpijskie. Zwłaszcza projekt King’s Cross odniósł duży sukces komercyjny. Miał wyjątkowych deweloperów, którzy będąc pionierami nowego podejścia do sprawy potrafili poradzić sobie z połączeniem różnych form zagospodarowania, ich etapowania, wprowadzając górne i dolne granice decyzji planistycznych, tym samym wprowadzając nowatorskie rozwiązania nie tylko w proces inwestycyjny, ale także do systemu instytucjonalnego.

„Plan działa zazwyczaj według następującego schematu – rozpoczął omawianie przykładu N. Karadimitriou. – Dopuszcza, dajmy na to, realizację od 10 do 20 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni biurowej. Ze względu na wahania rynku, inwestor może w tym zakresie zwiększyć lub zmniejszyć powierzchnię w czasie realizacji. To jest podejście korzystne albo przynajmniej innowacyjne. W sensie komercyjnym na pewno dobre. W sensie korzyści publicznych może być przedmiotem negocjacji, gdyż w przypadku kryzysu daje deweloperowi podstawę do stwierdzenia: «Nie mogę wam zbudować tyle mieszkaniówki, ale dzięki szczegółowym zapisom systemu planistycznego, możecie zawsze negocjować, ile zostanie przeznaczone na sektor prywatny, a ile na publiczny.» I wtedy, nawet w warunkach kryzysu, kluczowym słowem staje się zdolność nabywcza (*buyability*). Dyskutując o niej mówimy o liczbach, a szacunki to czarna magia, rzecz idzie o to, kto się «załapie». W sumie, dostarczyli to, czego oczekiwano i stąd sukces komercyjny”.

W kwestii związanej z Olimpiadą w Londynie² N. Karadimitriou wyznał: „Pracowałem przy Igrzyskach Olimpijskich w Atenach i dlatego znam problem jakby od środka, w olimpiadzie w Londynie uczestniczyłem tylko jako mieszkaniec tego miasta. Jestem nastawiony bardzo sceptycznie do wielkich wydarzeń, ponieważ dla pewnych spraw są one dobre, dla innych nie, a zwykle nie dają tego, czego ludzie oczekują. Kiedy odbywały

² Igrzyska Olimpijskie odbyły się w Atenach w 2004, a w Londynie w 2012 roku (przyp. red.).

się Igrzyska, projekt Lee Valley już istniał. Dawał on mniej więcej te same korzyści przy mniejszych kosztach, bo nie zakładał igrzysk. Równocześnie Olimpiada posunęła szybko do przodu wiele spraw w systemie planowania przestrzennego, w przepisach środowiskowych. Wymusiła pewne rozwiązania społecznie bardziej korzystne niż miało to miejsce w innych olimpijskich miastach, jak np. Barcelona”.

„Mój sceptycyzm w odniesieniu do Londynu wynika z dwóch powodów – kontynuował N. Karadimitriou. – Jeden to przykład Wioski Olimpijskiej, która została zbudowana jak forteca. Miejsce, gdzie ludzie mieszkają i nikt nie może wejść. Chronią je trzy pierścienie ogrodzeń, a między nimi krokodyle. Przekształcenie tego w normalne osiedle mieszkaniowe będzie trudne i kosztowne. Dlatego zostało sprzedane zagranicznemu inwestorowi ze stratą dla rządu. Korzyść z punktu widzenia uzyskanych przestrzeni publicznych niebywała, bo teren został całkowicie przekształcony. Są na nim wybitne dzieła architektury, a długoterminowy plan zakłada pozostawienie ich na mapie i danie deweloperom możliwości tworzenia między nimi dzielnic banków, urzędów itp. Zapewne po 10 do 15 lat od tamtej decyzji zobaczymy coś na tym miejscu. Moim zdaniem – zakończył swoją wypowiedź panelista – łatwiej i taniej by było, gdyby zorganizowało taką inwestycję państwo bez budowania infrastruktury olimpijskiej”.

Do wypowiedzi N. Karadimitriou dodał swój komentarz **Michał Stangel**. Kilkanaście lat temu takie projekty jak tereny olimpijskie czy King's Cross dopiero się zaczynały, były w tych pierwszych fazach master planów koncepcyjnych i ich ważną częścią było wysokiej jakości projektowanie urbanistyczne, ale też obietnica różnorodnych korzyści. Projekty te miały uruchamiać mechanizmy synergiczne, które nie tylko spowodują wzrost wartości samych terenów, ale też przyczynią się do rewitalizacji sąsiedztwa, do rewitalizacji otoczenia, do rewitalizacji społecznej. Po kilkunastu latach widać, że niekoniecznie udało się odnieść te wszystkie obiecane korzyści. Ciekawy wątek to rola deweloperów w takich projektach. W Polsce często deweloperzy są postrzegani jako jakaś zła siła, która myśli tylko o zysku... A to przecież właśnie deweloperzy, w dużej mierze, budują miasta...

Dla **A. Adryańskiej** ważne jest pokazanie konkretnych sytuacji z okolicy i porównanie z tym, co się proponuje. Na przykład jeśli inwestorem jest agencja państwowa, to zatrudnia ona wielu fachowców: urbanistów, politologów, inne osoby, z którymi trzeba współpracować, ale zawsze ma też prezesa, który się zmienia wraz ze zmianą rządu. On oczywiście nie wymienia całego zespołu, to są osoby bardzo kompetentne, ale stara się je jakoś nakierować w swoją stronę... Projekty podlegają jakimś zmianom w czasie, ale jako fachowcy nigdy nie możemy się zgodzić na to, żeby decydowała wizja osoby, która nagle przychodzi i będzie tylko dwa-trzy lata. „W Nanterre – zakończyła swoją wypowiedź – zaczęłam pracować, jak tylko przyjechałam do Francji 16–17 lat temu. Teraz już nad nim nie pracuję, ale nadal mam w niego wgląd, a prezes agencji jest już któryś z kolei”.

Po prezentacjach dyskutowano m.in. o możliwości zastosowania mechanizmów przechwytywania wzrostu wartości nieruchomości, czyli problematyce *land value capture*. Jak wiadomo, w Polsce mamy z tym często problem, często koszty są publiczne, a zyski w dużej części prywatne, więc na pewno te doświadczenia warto przenosić i uczyć się, jak te korzyści publiczne uzyskiwać.

Daniel Piotrowski, urbanista pracujący w firmie deweloperskiej, powiedział, że [na zachodzie] panuje inna kultura inwestycyjna, ale że nadchodzi czas, kiedy będzie ją można w jakiś sposób przenieść do Polski. „Deweloper działa, żeby sprzedać i zarobić. Ale jest coraz więcej trudnych terenów i trzeba coraz bardziej otwierać się na współpracę ze wszystkimi interesariuszami – zaznaczył D. Piotrowski. W tym momencie deweloper, chcąc zrealizować cel ekonomiczny, może stać się aktorem miastotwórczym, działać wspólnie z miastem, inwestorami i mieszkańcami. Miasto ma swoją korzyść, bo np. można więcej zbudować, bo deweloper coś robi, nastąpi jakiś podział zysków. We Francji są agencje, które się zajmują rozwojem trudniejszych terenów, ale to może być agencja publiczna, albo prywatny deweloper, zatrudniony do pełnienia roli agencji państwowej w zarządzaniu

rozwojem obszaru. Myślę – kontynuował Piotrowski – że pójdzie to w tym kierunku. Na przykład moja firma jest zaangażowana w kilka projektów wielofunkcyjnych dużych dzielnic jako współinwestor, między innymi w Luksemburgu, w Cloche d'Or, tam jest budowana linia tramwajowa, prawie cała dzielnica, powstają biura, mieszkania, funkcje handlowe, uniwersytet itd. W Polsce jest na razie tak, że to deweloperzy kształtują mniej więcej to co chcą. Niektórzy są bardziej świadomi, np. «Koneser» w Warszawie, czyli inwestycja wielofunkcyjna, gdzie jest i muzeum, i mieszkania itd. Myślę, że rynek doprowadzi do tego, że świadomość społeczna wśród deweloperów będzie musiała wzrastać. Tylko dlatego zdecydowałem się przesiąść z biura projektowego do firmy deweloperskiej, że zobaczyłem ten trend. Firma, dla której pracuję, Ceetrus³, ma nawet w nazwie: *with citizens for citizens* – wszystko co chcemy robić ma być z mieszkańcami i dla mieszkańców.”

Komentując wypowiedź poprzednika **David Amborski** zauważył, że w przypadku Toronto główną rolę odegrał pierwszy szef projektu John Campbell, związany z firmą deweloperską Brookfield, który nadał właściwy kierunek temu przedsięwzięciu. Po jego odejściu na emeryturę kolejnym szefem został Will Flasley, deweloper z San Francisco. Rząd uznał tym samym, że ważne jest profesjonalne doświadczenie osób kierujących projektem, zdolność do negocjacji i rozumienia całego procesu. W tym kontekście niezwykle ważne jest partnerstwo publiczno-prywatne. Ma ono szczególne znaczenie, gdy mówimy o dzieleniu się wzrostem wartości przejmowanych terenów. W Toronto mieliśmy w śródmieściu bardzo stare, socjalne budownictwo mieszkaniowe, liczące 40, a nawet 60 lat. W tym przypadku deweloper miał przygotowaną inwestycję w śródmieściu na 12 tys. jednostek mieszkaniowych i po negocjacjach miasto zaproponowało w zamian za uwolnienie tego terenu odtworzenie na nim zabudowy mieszkalnej. Pokazuje to, w jaki sposób można dzielić się doświadczeniami z deweloperami korzystnie, ponieważ z reguły to deweloper lepiej wie niż państwowa agencja, jak najlepiej zagospodarować teren i go zabudować. To jest raczej okazja niż przeszkoda w dzieleniu się doświadczeniami i korzyściami.

Dorota Kamrowska-Załuska poruszyła kwestię ewolucji wielkich projektów urbanistycznych. Po 2008 roku w wielu krajach zaczęły się dyskusje, czy wielkie projekty urbanistyczne nadal, w tym kształcie jaki miały wcześniej, tzn. wielkie waterfrontowe projekty, wielofunkcyjne, czy one nadal mają rację bytu. Trzeba podkreślić, że równocześnie zwracano uwagę na kwestie związane z ekonomią społeczną, z funkcjami tymczasowymi, procesami zagospodarowania.

Według **N. Karadimitriou** to jest ważna kwestia. Deweloperzy stosowali różne zabiegi do zarządzania tymi projektami: etapowali realizację, łączyli różne sposoby użytkowania i stosowali inne jeszcze strategie. Mieszane zagospodarowanie pozwala deweloperom przesunąć przeznaczenie obiektów pomiędzy fazami realizacji. Ponieważ w związku z kryzysem lepiej radziła sobie w Londynie turystyka, zamiast biurowców stawiano hotele. Jest oczywiście wiele innych mechanizmów możliwych do zastosowania. Konieczne natomiast jest poznanie uwarunkowań, np. popytu na dokonanie takich inwestycji.

Jeszcze dwie uwagi. Jedna dotyczy potrzeby debaty i tego, że w Wielkiej Brytanii odbywa się ona pod hasłem odpowiedzialności. Projekty mają po 20–25 lat i przez cały ten czas nie są zmieniane warunki negocjacji i nie mogą być prowadzone, ze szkodą dla dobra publicznego. Coraz mniej dostępne budownictwo mieszkaniowe, coraz mniej przestrzeni publicznych, niedotrzymywanie zawartych porozumień itp. Ma to wiele wspólnego z brakiem potencjału władz lokalnych. Jest zaskakujące, jak wielu przedstawicieli władz lokalnych, a także planistów nie rozumie prostego modelu przepływów finansowych obniżających cenę. A nie rozumiejąc tego, zgadzają się na wszystko co deweloper im sprzedaje.

³ Ceetrus Polska sp. z o.o. – firma z grupy Immochan założonej przez francuski holding Auchan (przyp. red.).

Druga uwaga dotyczy traktowania dostępnego budownictwa lub budownictwa socjalnego jako bufora. Nastąpiło przestawienie lub wykup sektora prywatnego przez stowarzyszenia budownictwa mieszkaniowego lub operatorów budownictwa socjalnego. System opieki społecznej oczekiwał zaspokojenia podstawowego zapotrzebowania od sektora prywatnego, ale ten akurat przeżywał problemy. Budował domy lub całe osiedla, których nie mógł sprzedać. Zamiast wstrzymać ten proces, konsorcja z dużą chęcią wносиły grunt do stowarzyszeń, żeby zwiększyć dostępność mieszkań lub zamienić je na socjalne, byle to jakoś szło dalej. A to była rzecz najważniejsza.

„Chciałbym dołączyć do głosu poprzednika – powiedział **David Amborski** – gdyż sprawa rozumienia rynku ma podstawowe znaczenie i powinna znaleźć się w programach szkół planowania. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że nie chcemy powierzać deweloperom ogromnych połaci ziemi i pozwalać im działać na nich przez 10–15 lat. Tak jak w Massport⁴ musimy kontrolować gęstość, sprawdzać jak wdrażane są reformy i jak działania są adaptowane i dostosowywane do rynku. Inaczej postępuje się w Toronto. Tam oferuje się deweloperom od czasu do czasu działki tak, żeby ich zagospodarowanie było zgodne z master planem. Działanie to stopniowo zmienia warunki rynkowe i wiodący układ społeczny. Ten sposób realizacji zagospodarowania przez agencję rządową ma ogromne znaczenie, umożliwiając elastyczne dostosowywanie się i adaptację.

Inaczej wygląda sprawa w przypadku silnych rynków w dużych miastach, inaczej w małych miejscowościach. Stosuje się tutaj działania na rynku zwanym *catalyst*⁵, który odpowiada raczej niewielkim inwestycjom w małych miastach, choć w stosunku do wielkości tych miast nie muszą być wcale małe. Poszukując uwarunkowań rynkowych w przeciętnym mieście trzeba szukać rozmaitych rozwiązań w zależności od popytu, podaży i zróżnicowanych potrzeb.

Bardzo ważnym problemem jest finansowanie rozwoju. Dając deweloperom pierwszeństwo w sprzeciwianiu się co do działania na rzecz pożytku publicznego, musimy mieć planistów z odpowiednią polityką, którzy rozumieją przepływy finansowe i potrafią dokonywać odpowiednich analiz, by w negocjacjach zapewnić miastu zwrot korzyści. Negocjacja tych procesów jest czymś bardzo istotnym dla prawidłowości zagospodarowania”.

Agnieszka Zimnicka, naczelną urbanistkę londyńskiej gminy Tower Hamlets, zwróciła uwagę na to, że duże projekty stanowią sens zawodu urbanisty, dlatego że poprzez ekonomię skali można wynegocjować lepsze efekty w przestrzeni i większe korzyści publiczne: czy to w formie mieszkań socjalnych, czy lepszych przestrzeni publicznych itd. „Możemy to zaobserwować np. w Londynie na Wyspie Psów. Mamy dwa modele, w zasadzie jeden przy drugim, gdzie w jednym – South Quay – na podstawie normalnych zapisów w planie deweloperzy tworzą zabudowę i wiadomo, że na działce 2 tys. m² parku się nie zbuduje, a mieszkania socjalne w jednym, luksusowym wieżowcu z mieszkaniami superluksusowymi są jakąś utopią. Żeby móc myśleć w sposób skoordynowany o przestrzeni, o rozwoju ekonomiczno-społecznym, musimy myśleć w większej skali. Myślenie o mieście, to nie «architektura i działka», ale kwartał, pięć kwartałów, dzielnica... To jest sens naszej pracy – podkreśliła Zimnicka. – Jeżeli są to projekty flagowe, społeczeństwo się bardziej nimi interesuje, mamy większą frekwencję na spotkaniach; spotkania konsultacyjne są bardziej konkretne, wywołują gorące dyskusje. Do realizacji tego jest konieczna wizja i dobry polityk, który rozumie przestrzeń, a nie tylko liczby; że ostateczny efekt to jakość życia ludzi w tym miejscu. Mamy w Londynie mnóstwo przykładów wspaniałej działalności arytmetycznej byłego burmistrza, który pozwalał na projekty o super wysokiej gęstości zabudowy. Co do analiz ekonomicznych, nego-

⁴ Chodzi o tereny w Bostonie (Massachusetts Port Area) (przyp. red.).

⁵ *Catalyst* – rynek instrumentów dłużnych, których przedmiotem obrotu są obligacje korporacyjne, komunalne, spółdzielcze, skarbowe oraz listy zastawne. ISAC – to organizacja, która bada naukowo ten rynek (przyp. red.).

cjujemy twardo, robimy ekspertyzy, każde opracowanie opłacalności inwestycji jest skrupulatnie kontrolowane przez innych ekspertów. Powinna być zachowana równowaga sił. Myślę, że duże projekty urbanistyczne to jest tak naprawdę sens naszego istnienia”.

Wielkie projekty urbanistyczne to nie tylko projekty typowo deweloperskie, architektoniczne, przestrzenne, ale też nowe, wielkie przedsięwzięcia miejskie, również o charakterze sieciowym. Jednym nich jest Metropolia Górnośląsko-Zagłębiowska. **Marcin Marczak** przedstawił perspektywę tej Metropolii następująco: „Zdecydowanie są nam bliższe sieci miast uczących się i inteligentnych – *smart cities*. Nasza metropolia to ponad 2,2 mln mieszkańców; 41 gmin, o charakterze policentrycznym, z kilkoma silnymi ośrodkami. Generalnie wielkie projekty urbanistyczne musiałyby oddziaływać na całość obszaru Związku Metropolitalnego, co niestety z uwagi na strukturę będzie bardzo problematyczne i trudne. Przykładem jest wprowadzony z początkiem roku Fundusz Solidarności Metropolitalnej, gdzie bogatsze ośrodki zrezygnowały na rzecz mniejszych ośrodków, małych gmin wiejskich i miejsko-wiejskich, ze swojej części budżetu, który miał służyć inwestycjom o charakterze ponadlokalnym. Z tych środków zostały zrealizowane np. projekty drogowe, w tym również ścieżki rowerowe, ale też zostały wyremontowane obiekty dziedzictwa kulturowego, czy parki o charakterze ponadlokalnym, linearnym. Metropolia jest naturalnym partnerem do tego, żeby koordynować tego rodzaju projekty w ujęciu systemowym. Nie mówię, że to będzie jakaś rewolucja. Jesteśmy pierwszą sformalizowaną metropolią. Ważne żeby zapewniać wysoką jakość życia. To jest główny wektor. Czy to będą wielkie projekty, czy sieci uczących się miast, jakość życia będzie bardzo ważna” – zakończył swoją wypowiedź Marcin Marczak.

Helena Freino zapytała o to, jak zrealizowane wielkie projekty urbanistyczne wpłynęły na funkcjonowanie miasta. „Mamy w Polsce wiele miast, które się kurczą, poza Warszawą i chyba Krakowem i Rzeszowem. Realizacja tak wielkich projektów centrotwórczych, miastotwórczych może negatywnie wpłynąć na dotychczasowy ośrodek historyczny miasta. Zawsze się mówi, że urbaniści za swojego życia nie doczekają realizacji swoich wizji, w przeciwieństwie do architekta, który buduje i ma satysfakcję. Urbanista planuje, projektuje i najczęściej oczywiście nie dożywa efektu, albo on się zmienia tak, że go nie pozna, jeśli nawet jakiś fragment zostanie zrealizowany.”

Tomasz Ossowicz zwrócił uwagę, że kluczową sprawą w realizacji wielkich przedsięwzięć jest partnerstwo prywatno-publiczne. Czyli po prostu część inwestycji we wszystkich tych projektach wykonują miasta bądź sektor publiczny i pewnie różne inne instytucje, a część deweloperzy.

Beata Stelmach-Fita podzieliła się dobrą praktyką z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego: „Powstała tutaj inicjatywa budowy bazy danych, zwizualizowanych, o wszystkich inwestycjach na terenie całego województwa. Biuro Planowania Rozwoju zrealizowało właśnie taką nowatorską ankietę i dowiedziałam się o tym w ramach prowadzonych badań «Baza wiedzy o regionie». Chciałam popularyzować te rozwiązania, dlatego że dzięki nim możemy popatrzeć kompleksowo na projektowanie urbanistyczne w wielkiej skali i zapobiec konfliktom tego typu, że np. na jednym kwartale autorzy wymyślili oś widokową, a na sąsiednim taka oś miała przebiegać w zupełnie innym miejscu. Koordynacja i informacja o wszystkich inwestycjach na terenie całego województwa jest wspaniałym rozwiązaniem i dlatego popularyzuję tę praktykę.”

Ważnym wątkiem, jeśli chodzi o wielkie projekty, jest rewitalizacja. W Polsce pilotażowa rewitalizacja jest swojego rodzaju wielkim projektem sieciowym i pozwala na uczenie się i dzielenie doświadczeniami. **Robert Szymala**, kierownik Biura Rewitalizacji i Planowania Przestrzennego w Wałbrzychu, przedstawił doświadczenia z realizowanych projektów pilotażowych rewitalizacji: „Wielkie projekty i sieciowanie, to coś, co moim zdaniem powinno się ze sobą wiązać, nie należałoby tych rzeczy odseparowywać. W Wałbrzychu te wielkie projekty mają też różną skalę. Wielkość jest rzeczą względną, bo mamy do czynienia z projektami infrastrukturalnymi przestrzennymi, takimi jak wspólna realizacja przez dewelopera prywatnego i PKP, przy

udziale organizacyjnym, koordynacyjnym miasta Wałbrzycha, centrum przesiadkowego w śródmieściu. Duży projekt, który jest w zasadzie w partnerstwie publiczno-prywatnym, chociaż bardziej kolejowo-komercyjnym, a my staramy się tylko koordynować w taki sposób, aby to miało ramy wiążące ten pomysł z resztą miasta. Mamy też duże projekty koncepcyjne – sześciu obszarów rewitalizacji. Te sześć dzielnic rewitalizowanych to też pewna sieć, którą staramy się koordynować. Najpierw rozmawiamy z mieszkańcami: co, jak, w którym miejscu, w jakim montażu organizacyjnym i w jakim montażu finansowym, bo każdy zespół dostał również takie zadanie: co można organizować w poszczególnych dzielnicach, jeżeli te podobszary rewitalizacji skrojone są na miarę finansów publicznych i dostępnych środków zewnętrznych, komercyjnych. To jest jakby drugi poziom tych projektów sieciowych, ponieważ te sześć obszarów w jakiś sposób się ze sobą łączy, na siebie nawzajem oddziałuje.”

„W Wałbrzychu mamy jeszcze jeden charakter sieci – dodaje Szymala. – W ramach aglomeracji wałbrzyskiej 21 gmin powiedziało w którymś momencie: róbmy to razem. I z sieciowano środki i pomysły wokół pewnych rozwiązań wspólnych, gdzie interesy poszczególnych gmin można skoordynować i uzyskać jeszcze większy efekt. Wymiar finansowy jest dla urbanistów trudny. Chylę czoła przed tymi, którzy są w stanie swobodnie łączyć kwestie urbanistyczne z kwestiami ekonomicznymi. Nie da się we współczesnej urbanistyce, we współczesnym zarządzaniu miastami, od kwestii ekonomicznych uciec.”

Na koniec dyskusji **Marek Karzyński**, dyrektor Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, omówił doświadczenia z projektów realizowanych w Gdyni: „Są to projekty bardzo trudne i doświadczenia z innych miast za granicą są inspirujące, ale nie do końca dają się zastosować w ramach polskiego systemu prawnego. Z wielkim rozrzewnieniem słucham o tym, że inwestor jest zobowiązany do tego, żeby zrealizować 10% mieszkań socjalnych albo że miasto inwestuje w infrastrukturę techniczną i dzięki temu podnosi wartość sąsiednich gruntów i zarabia na tym. To są sytuacje, które w Gdyni nie są możliwe, dlatego że w śródmieściu najbardziej atrakcyjne tereny rozwojowe nie należą do miasta, one nawet nie należą bezpośrednio do skarbu państwa, tylko do spółek skarbu państwa, które są użytkownikami wieczystymi tych terenów. Negocjacje są trudne; staramy się wykorzystywać doświadczenia z innych miast i używać podobnych argumentów, lecz sytuacja nie jest komfortowa. Wszelkie oczekiwania mieszkańców, które chce miasto realizować na terenach należących do kogoś innego, wiążą się z kosztami. W obecnym naszym systemie prawnym jest to sytuacja katastrofalna.”

W dalszej części wystąpienia M. Karzyński zauważył: „Wspominam z rozrzewnieniem przedwojenne przepisy policyjno-budowlane dla miasta Gdyni, które mówiły, że zabrania się wznoszenia budynków przy nieurządzonych ulicach. Urządzone ulice powinny posiadać kanalizację, wodę, oświetlenie, chodniki, jezdnie i koszt urządzenia ulic do szerokości 20 m rozkłada się proporcjonalnie na właścicieli nieruchomości w zależności od długości frontu działki. Bardzo prosty przepis, który oznaczał, że nie ma takiej sytuacji jak dzisiaj, że na zmianie planu zyskuje inwestor, a miasto, w najlepszym przypadku, może dopłacić za wykup gruntów pod drogi. Na szczęście w kilku przypadkach udało się zapobiec do końca tak drastycznej sytuacji, grunty zostały wyłączone z tych spółek, a te, które w planach przeznaczono pod cele publiczne – z majątku tych spółek, czyli nie będą podlegały dalszej prywatyzacji. Drugim elementem są negocjacje z inwestorem w sprawie udziału w realizacji infrastruktury technicznej. Są one zawsze bardzo trudne.”

„Mamy jeszcze ciekawy – zdaniem Karzyńskiego – mechanizm pozwalający wpływać w tych trudnych okolicznościach na kształt przyszłej zabudowy: zapisany w planie obowiązek wyłonienia kształtu architektonicznego w drodze konkursu. Większość planów posiada takie zapisy i nikt ich nie kwestionuje. One są nawet korzystne dla inwestora, bo inwestor może zaprosić do konkursu zespół, które też się czują lepiej, jeżeli w składzie jury

jest nie tylko inwestor, ale też przedstawiciele niezależnych środowisk twórczych i miasta. Inwestor dostaje za niewielkie pieniądze porównanie różnych dobrych projektów. I ten mechanizm wykorzystujemy.”

Na zakończenie sesji raz jeszcze zabrali krótko głos paneliści, odnosząc się przede wszystkim do pytania o przestrzeń publiczną i partnerstwo publiczno-prywatne. Najpierw **Aleksandra Adryńska** powołała się na przykłady francuskie. O Paryżu nie ma co wspominać, bo on nie podlega żadnemu kryzysowi i nie sprawia żadnego problemu. Natomiast jeśli chodzi o Tuluzę, to idea była taka, żeby ludzie chcieli w nowej dzielnicy mieszkać, żeby mieli normalne miasto, żeby nie musieli dojeżdżać do centrum i żeby wszystko było na miejscu. Przede wszystkim chodziło o to, żeby taka dzielnica stała się spójna, czytelna i żeby zapobiec wyludnianiu. Projekt pozwolił spać całą dzielnicę, dzięki temu, że oprócz małych domków powstały budynki dwupiętrowe, powstaje szkoła, zaczynają napływać inwestorzy, którzy kreują coś, z czego można korzystać popołudniami i to zaczyna zupełnie inaczej funkcjonować.

Nikolaos Karademitriou rozpoczął od tego, że w sąsiednim budynku jest kino i jest na nim napisane „was built by JESSICA FUNDS”⁶. „Chciałbym wiedzieć, jak to doświadczenie może wpłynąć na mechanizm przejmowania wartości, który działa w Gdyni i czy to użyteczny przykład lub użyteczne doświadczenie jak sprawy dalej pójdą. Ktoś zwrócił mi na to uwagę, nie wiem o tym nic więcej. Chociaż w zasadzie wiem, jak funkcjonuje program JESSICA”.

Wiele tematów dotyczyło dobrostanu, dobrobytu ludzkości itp. Po pierwsze, mówimy o tym chyba w sposób technokratyczny. A rzecz leży w tym, że jest to proces polityczny – rozumienie świata według starożytnych Greków. W znaczeniu, że jego podbudową jest umowa społeczna, że w rzeczywistości chcemy budować instytucje, tworzyć mechanizmy i lokować środki na lepsze funkcjonowanie miast dla większej liczby ludzi. Na przykład we Francji na tym opiera się sposób funkcjonowania tych mechanizmów. We Francji państwo może dziś występować jako pośrednik w obrocie nieruchomościami. Może nabyć zajmowany przez kogoś grunt, urządzić go, obsłużyć i go sprzedać, a na przykład w Polsce byłoby to naruszeniem praw własności politycznie nie do przyjęcia. To nie jest kwestia techniczna, lecz polityczna.

Kolejny problem to spojrzenie, nadzór strategiczny. Mówca posłużył się porzekadłem: „jak ktoś raz umoczy palec w miodzie, to już będzie od miodu uzależniony”. Tak było w Londynie. Poprzedni burmistrz Londynu Ken Livingstone wprowadził w życie, według pewnej logiki, szereg wielkich projektów, lecz obecny, po dziesięciu latach, stracił całkowicie kontrolę nad tym co się dzieje. Jeden z dziennikarzy ustalił, że na przebiegu jakiegoś rurociągu wydano 150 pozwoleń na budowę wieżowców. Dotąd ich nie wybudowano. To jest niezwykle ważna sprawa, jak przebiega koordynacja działań na poziomie metropolitalnym. I znowu, to jest sprawa polityczna, nawet w Wielkiej Brytanii, poza Londynem, nie ma władz metropolitalnych, z wielu zresztą powodów.

Ostatnim z mówców był **David Amborski**, który ustosunkował się do większości poruszanych w debacie zagadnień. Co to są korzyści z omawianych projektów? Co mają z nich ludzie? Na przykładzie „waterfrontów” Toronto czy Bostonu widać jak chroniona jest przestrzeń publiczna, jak wyposażona jest w różne miejsca publiczne i jak chętnie mieszkańcy tych miast z nich korzystają. To są korzyści publiczne. Dodatkowym elementem jest dostępne budownictwo mieszkaniowe. Na przykład na jednym z obszarów, West Docklands należącym do państwa, 20% jednostek mieszkalnych jest łatwo dostępnych. To jest po stronie korzyści, ale są również koszty. W przypadku Toronto okazało się, że system transportowy nie nadążył za potrzebami. Trzeba dać ludziom ułatwienia komunikacyjne, a to będzie kosztować.

⁶ Pol.: „zbudowane przy użyciu funduszy Jessica”; inicjatywa JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) – program wsparcia na rzecz trwałych inwestycji na obszarach miejskich realizowany z udziałem funduszy UE (przyp. red.).

„Chciałbym skomentować partnerstwo publiczno-prywatne, który to termin ma niedobre konotacje. Wielu ludzi mówi: «albo ono działa, albo nie działa». Na poziomie krajowym, regionalnym, istnieje wiele organizacji lokalnych, ale są one małe o wąskim zakresie działania i dla określonych celów pracują dobrze. Partnerstwo publiczno-prywatne można podzielić na wiele sposobów: w kategoriach odpowiedzialności, co do tego, jaka część ryzyka jest przenoszona na sektor prywatny, i które ma unikalne cechy. W Toronto partnerstwo publiczno-prywatne zastosowano do realizacji projektu budownictwa mieszkaniowego i tutaj zadziałało całkiem dobrze. Pewnie dlatego, że było to ogromne doświadczenie planistyczne przy konsultacyjnym, aktywnym udziale mieszkańców. Dzisiaj może służyć za przykład przy innych tego rodzaju realizacjach”.

Jeśli chodzi o przejmowanie wartości gruntu innym rodzajem polityki jest poprzedzenie wejścia z partnerstwem publiczno-prywatnym przez wspólną inwestycję w system transportowy. Wszędzie tam, gdzie państwo ma jakiś dostęp, może podejmować wspólne inwestowanie. Przykładem są tu stacje na linii kolejowej w Toronto. To samo zrobiono w Montrealu i Vancouver, jest też kilka przykładów ze Stanów Zjednoczonych. Może podobna sytuacja występuje w przypadku wojskowych nieruchomości w Europie.

Reasumując przebieg sesji **Michał Stangel** podkreślił, że paneliści w swoich wystąpieniach skłaniali się raczej ku wielkim projektom, pokazując swoje międzynarodowe doświadczenia z kompleksowych przedsięwzięć urbanistycznych. Zwracali przy tym uwagę na liczne niuanse techniczne i organizacyjne projektów, jak mechanizmy finansowania, współdziałanie różnych interesariuszy czy kwestie prawne regulujące przygotowanie i realizację wielkich przedsięwzięć urbanistycznych. W dyskusji pojawiły się jednak głosy, że ważne w miastach są zarówno ambitne, wielkie projekty urbanistyczne, dające wspólną wizję i skutkujące widocznymi zmianami w miastach, jak i zmiany instytucjonalne oraz sieci współpracy, dzięki którym miasta uczą się od swoich partnerów. Ważnym czynnikiem jest też dialog z mieszkańcami i ich edukacja.

SESJA PLENARNA III

Marek Wiland

KOSZMAR PARTYCYPACJI CZY KSZTAŁTOWANIE RELACJI W MIEŚCIE OBYWATELI?



Sesja odbyła się 20 czerwca 2018 roku w Teatrze Muzycznym w Gdyni. W panelu udział wzięli: Katarzyna Kajdanek, Iván Tosics i Marek Karzyński. Moderatorem dyskusji oraz autorem wprowadzenia w tematykę spotkania jest Marek Wiland.

Debata o partycypacji w procesach planowania i zagospodarowania przestrzennego może dotyczyć wszystkich. Każdy bowiem może być jej uczestnikiem, a jej uwzględnianie w procesach planistycznych jest od dawna wymogiem prawa. Dlatego urbaniści od lat uczestniczą w konsultacjach społecznych, co najmniej w zakresie wynikającym z przepisów o planowaniu przestrzennym. Nie znaczy to jednak, że dotychczasowe doświadczenia z partycypacją przy sporządzaniu dokumentów planistycznych nie budzą wątpliwości. To, że warto o partycypacji rozmawiać, wydaje się zatem oczywiste w naszym środowisku zawodowym.

Zazwyczaj pojęcie „partycypacji” bądź „partycypacji społecznej” (jak w ustawie o rewitalizacji) – w odniesieniu do planowania przestrzennego – rozumiane jest jako pozyskiwanie informacji o preferencjach osób uczestniczących w konsultacjach społecznych, w celu ich uwzględnienia lub co najmniej brania po uwagę w decyzjach planistycznych, podejmowanych przez odpowiednie organy. Jednakże jako „partycypację” można także traktować – jak wskazują słownikowe definicje tego pojęcia – ponoszenie kosztów realizacji zamierzeń planistycznych, które mają służyć ogółowi użytkowników przestrzeni, objętych tymi zamierzeniami. W naszym kraju regulacje dotyczące tego typu partycypacji dopiero zaczęły się pojawiać (www. ustawa o rewitalizacji), natomiast w szeregu krajów, w tym anglosaskich, ich stosowanie trwa już wiele lat.

Konflikt pomiędzy racjonalnością rozwiązań przestrzennych a partycypacją

Najbardziej oczywistym celem partycypacji, prowadzonej w trakcie sporządzania dokumentów planistycznych, jest znajdowanie rozwiązań przestrzennych odpowiadających lokalnym potrzebom. Ale szeroko i wnikliwie prowadzone konsultacje społeczne mogą skutkować także podniesieniem wiedzy uczestników tych konsultacji o uwarunkowaniach zagospodarowania przestrzennego oraz silniejszą integracją lokalnej społeczności, mogącą prowadzić m.in. do większej gotowości jej członków do brania na siebie przynajmniej częściowych kosztów

realizacji wypracowanych rozwiązań przestrzennych, a potem także do większej dbałości o zachowanie zrealizowanych inwestycji w dobrym stanie.

Niestety, szerokie konsultacje projektów dokumentów planistycznych mogą także prowadzić do przyjmowania różnych rozwiązań niewłaściwych czy wręcz patologicznych z punktu widzenia racjonalnej gospodarki przestrzennej. Wśród tych ostatnich warto wskazać przeznaczenie pod nową zabudowę, w tym przede wszystkim mieszkaniową, dotychczasowych gruntów rolnych. Z racji znacznie większej rynkowej wartości gruntów z prawem zabudowy w stosunku do takich samych gruntów bez tego prawa, wielu właścicieli tych ostatnich postuluje, by ich gruntom także przyznać to prawo. W efekcie już obecnie mamy w planach miejscowych, obejmujących około 30% powierzchni kraju, rezerwy terenów pod zabudowę mieszkaniową dla 60–100 mln nowych mieszkańców, a w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin – dla 165–300 mln nowych mieszkańców. To zaś wywołuje negatywne konsekwencje w wielu sferach, w tym środowiskowej, ekonomicznej i społecznej. Narzędziem eliminacji tej planistycznej patologii oczywiście nie powinna być likwidacja konsultacji społecznych w trakcie sporządzania dokumentów planistycznych, tylko wprowadzanie narzędzi ekonomicznych racjonalizujących podaż nowych gruntów przeznaczonych pod zabudowę, co od lat postuluje nasze środowisko. Jednym z tych narzędzi mogłoby być objęcie rezerw terenowych podatkiem od przeznaczenia terenu, określonego w dokumentach planistycznych i innych wskazaniach lokalizacyjnych.

Wydaje się więc, że sposobów eliminacji wyżej opisanej patologii w planowaniu przestrzennym należy szukać nie w rozbudowywaniu sposobów konsultacji społecznych, lecz w innych narzędziach oddziałujących na planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Warto się zatem także zastanowić, czy niektóre inne niepowodzenia związane z wdrażaniem partycypacji przy sporządzaniu dokumentów planistycznych, nie mają swoich źródeł w innych uwarunkowaniach procesów planistycznych.

Akty lokalizacji inwestycji a konsultacje społeczne

Od mniej więcej 2003 roku w Polsce przeniesiono ciężar lokalizacji zabudowy i zagospodarowania przestrzennego z planów miejscowych na decyzje lokalizacyjne. Po pierwsze, przesądzono, że stracą moc plany miejscowe sporządzone na podstawie ustawy z dnia 12 marca 1984 r. o planowaniu przestrzennym i ustaw poprzednich. Spowodowało to zmniejszenie stopnia pokrycia powierzchni kraju planami miejscowymi z ponad dziewięćdziesięciu do kilkunastu procent. W efekcie, na „uwolnionych” od planów miejscowych obszarach, lokalizację zabudowy i zagospodarowania terenu zaczęto ustalać w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. To radykalnie ograniczyło grupę osób, które mogły się wypowiadać w sprawie nowych inwestycji, a skutecznie je blokować lub modyfikować tylko wtedy, gdy naruszały ich interesy prawne. Nie sposób zatem uznać tę możliwość za choćby szczątkową formę konsultacji społecznych.

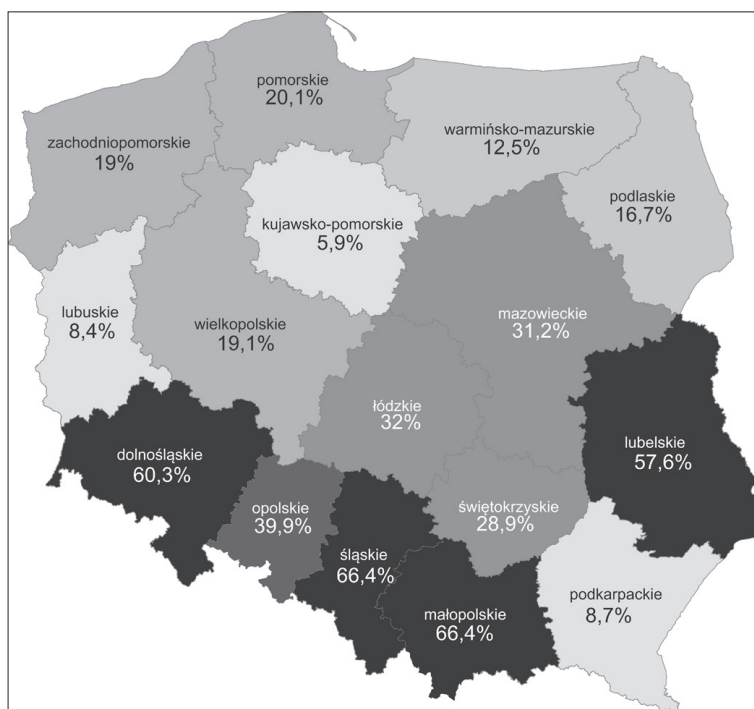
Podobnie jest z drugą grupą decyzji lokalizacyjnych, wydawanych na podstawie „specustaw”, których prawdziwy „wysyp” obserwujemy od 2003 roku, a szczególnie w ostatnich latach. W tym przypadku także zawiadamiane są z reguły tylko strony postępowania, choć niektóre z nich za pośrednictwem publikowanych obwieszczeń. To jednak nie znaczy, że przedłożone organowi stanowiska osób, które nie są stronami postępowania, mogą być przez organ brane pod uwagę. Dodatkowo – specustawy przewidują, że inwestycje lokalizowane na ich podstawie nie muszą liczyć się z ustaleniami obowiązujących planów miejscowych. W efekcie, jeżeli nawet przy sporządzaniu planu miejscowego zostaną przeprowadzone szerokie konsultacje społeczne, a jego uchwalona wersja zawiera dobrze wyważone kompromisowe rozwiązanie przestrzenne, to i tak to

rozwiązanie może być w każdym czasie przekreślone przez jakąś inwestycję „specustawową”, realizowaną bez konsultacji społecznych. Dlatego wydaje się, że nasze środowisko powinno szukać partnerów uważających, podobnie jak my, że należy rozwijać partycypację oraz planistyczne narzędzia lokalizacji inwestycji i kształtowania ładu przestrzennego, którzy także sprzeciwiają się zastępowaniu ich decyzjami lokalizacyjnymi, praktycznie wykluczającymi konsultacje społeczne.

Regionalne zróżnicowanie zapotrzebowania na plany miejscowe i jednocześnie na partycypację

Zasięg stosowania partycypacji w odniesieniu do planowania i zagospodarowania przestrzennego ograniczają zarówno poprzednio wymienione decyzje lokalizacyjne, jak lokalne i regionalne przyzwyczajenia. Na pewno może cieszyć, że największe pokrycie planami miejscowymi występuje w grupie miast na prawach powiatu, czyli największych. Wynosiło ono na koniec 2015 roku średnio 45,6% w skali kraju i tylko w dwóch województwach było niższe od 20% (łódzkie – 17% i świętokrzyskie 17,5%). Jeśli chodzi natomiast o gminy wszystkich typów, zróżnicowanie procentowego pokrycia planami miejscowymi – w poszczególnych województwach – jest znacznie większe. Najwyższe, ponad 60% pokrycie – na koniec 2015 roku – charakteryzowało województwa: śląskie, małopolskie i dolnośląskie, a najniższe – mniej niż 9% – kujawsko-pomorskie, lubuskie i podkarpackie. Przy tym trudno wyjaśnić skąd biorą się tak duże różnice, nawet w sąsiadujących ze sobą województwach.

W gminach i województwach, które cechują się niskim pokryciem planami miejscowymi było dotychczas stosunkowo mało okazji do przeprowadzania konsultacji społecznych przy sporządzaniu tych dokumentów



Ryc. 2. Stopień pokrycia planami miejscowymi powierzchni poszczególnych województw. Stan na koniec 2015 r. (oprac. autora na podstawie danych GUS).

planistycznych. Oczywiście takie konsultacje mogły być przeprowadzane przy okazji sporządzania studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Ale jeżeli zapisy tych studiów nie były wprowadzone do planów miejscowych, to ich wpływ na realizowane rozwiązania przestrzenne dotychczas bywał zazwyczaj znikomy. Można także przewidywać, że w gminach, w których rzadko są sporządzane plany miejscowe, społeczeństwo jest znacznie mniej przygotowane do włączania się w procedury partycypacyjne.

Informowanie jako wstęp do partycypacji

Warunkiem wstępnym, umożliwiającym komuś partycypację w jakimś projekcie, jest dostarczenie mu informacji na temat tego projektu oraz przedstawienie sposobów i terminów warunkujących możliwość udziału. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nakazuje przekazać tę informację co najmniej trzema metodami: „przez ogłoszenie w prasie miejscowej oraz przez obwieszczenie, a także w sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości”. W wielu wypadkach warto lokalnie tę listę odpowiednio uzupełnić, by informacja o możliwości uczestnictwa w konsultacjach dotarła do jak najszerszego grona potencjalnych zainteresowanych.

Niezależnie od tego pożądane jest, by poszczególni mieszkańcy, a także inne osoby mogły zamawiać informacje o prowadzeniu postępowań z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego w odniesieniu do określonych przez nich obszarów. Oczywiście w tych informacjach określone byłyby m.in. terminy, w których można uczestniczyć w konsultacjach. Wydaje się, że taka elektronicznie realizowana usługa, dostępna z portalu BIP, zachęcałaby do udziału w konsultacjach społecznych szereg osób, które dotychczas z reguły w takich działaniach nie uczestniczyły, w tym także tych, które gotowe byłyby współfinansować rozwiązania przestrzenne wypracowane w ramach partycypacji. Przy konstruowaniu takiej usługi może warto skorzystać z doświadczeń funkcjonujących systemów powiadamiania mieszkańców sms-ami o zagrożeniach powodziowych czy pogodowych.

Pierwszą osobą, która zabrała głos w panelu dyskusyjnym była **Katarzyna Kajdanek**. Oto jej wypowiedź: „Spoglądając z nieodległej perspektywy na spotkanie zatytułowane «Koszmar partycypacji czy kształtowanie relacji w mieście obywateli» dochodzę do wniosku, że – sądząc po reakcjach – część osób zgromadzonych na sali ten tytuł zrozumiała opacznie. Bywają one zaangażowane w proces konsultowania rozmaitych rozwiązań kierowanych do mieszkańców miast i często ten udział wieńczy frustracja powodowana tym, że «ludzie» nie uczestniczą albo gdy uczestniczą, to nie rozumieją, a jak się im tłumaczy, to nie słuchają, a jeśli już słuchają, to wybiórczo i tylko tego, co chcą usłyszeć itp. Z tym kojarzy im się koszmar partycypacji – że źle zaprojektowanymi spotkaniami, które niewiele mają wspólnego z partycypacją rozumianą jako współsprawowanie władzy z obywatelami. Koszmar partycypacji, tak jak go rozumiał Markus Miessen¹, to koszmar o charakterze strukturalnym, polegający na tym, że władze lokalne w fasadowych działaniach oddają mieszkańcom prawo decydowania o zasadniczo nieznających sprawach miejskich, pozostawiając sobie decyzje w obszarach prawdziwie istotnych. Z tej perspektywy nie ma znaczenia, czy w kolejnych edycjach budżetu partycypacyjnego zgłosuje 30% czy 15% mieszkańców. Na budżet partycypacyjny przeznaczają się około 0,5% budżetu miasta.”

¹ Markus Miessen (ur. 1978) – niemiecki architekt, autor książki *Koszmar partycypacji*, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2013 (przyp. red.).

Czy jednak i zakres władzy (*power*) przynależny władzy (*authorities*) nie jest uludą?

„W mojej ocenie – kontynuowała Katarzyna Kajdanek – żeby się czymś dzielić, to najpierw trzeba to mieć. Władze miast, by mogły się władzą podzielić, najpierw muszą ją mieć. Tymczasem miasta są silnie sprywatyzowane, polityka miast podlega polityce neoliberalnej z tak dużą dominacją sił rynkowych, że silna władza jest właściwie nieobecna, na przykład w sferze budownictwa mieszkaniowego. Jeżeli o tym, co i gdzie jest budowane i jak funkcjonuje sfera ekonomiczna i przestrzeń poddawana jej wpływowi, decydują organizacje transnarodowe i globalne korporacje, to trudno upierać się, że władza miast może się czymś podzielić, bo właściwie niewiele tej władzy jej zostało. Na przykład, wielkie korporacje nie liczą się z sytuacją na lokalnych rynkach pracy, i tak szybko, jak decydują się na lokalizację zakładu pracy przyciągnięte zwolnieniami podatkowymi, tak samo szybko są gotowe przenieść produkcję w inne, tańsze miejsce. Liczy się logika globalnej rentowności, a nie lokalnej spójności społecznej.

Przyjmując jednak perspektywę bardziej pozytywną, że jednak władze mają władzę i do podziału zapraszają mieszkańców, dotykamy tu istoty koszmaru partycypacji. Moim zdaniem – rozwinęła swoją myśl K. Kajdanek – partycypacja nadmiernie często przybiera po prostu kształt rozmowy – konsultacji kwestii bez znaczenia z punktu widzenia realnego współsprawowania władzy w mieście. Brak znaczenia może wynikać z tego, że rozmowa – konsultacja dotyczy zagadnienia tak drobnego, o charakterze wręcz miejskiej akupunktury, że zainteresowanie nim wyraża mikroskopijna grupa mieszkańców. Brak znaczenia może brać się stąd, że poruszane kwestie są niekontrowersyjne, np. dotyczą zieleni lub tego, jak bardzo chcemy mieć czyste powietrze. Brak znaczenia jest też związany z rozmową o kwestiach trudnych, technicznych, prawnych, wymagających wysokich kompetencji i zaangażowania ogromnej ilości czasu. Taki wysiłek jest w stanie wykonać bardzo niewielka grupa osób, więc znów ten akt «partycypacji» jest bez znaczenia w tym sensie, że nigdy nie doprowadzi do rewolucji w myśleniu o tym, czyje jest miasto i kto ma do niego prawo.

Nie znaczy to jednak, że nie należy prowadzić tego typu konsultacji. Należy. Nie należy jednak na nich poprzestawać, bo one są zaledwie wstępem, szkółką niedzielną przed prawdziwym wyzwaniem, jakim jest głęboka partycypacja. To, co zostało dotąd powiedziane nie powstrzymuje ani mnie, ani kolegów-socjologów z Wrocławia przed tym, żeby społeczne zaangażowanie mieszkańców badać i próbować je opisywać, i próbować też na tej podstawie formułować pewne diagnozy i odpowiedzi dla władz, jak działać na rzecz głębszego zaangażowania mieszkańców w poczucie odpowiedzialności za miasto i jego sprawę.”

Jak rozmawiać z mieszkańcami?

„Jeden z elementów wyraźnie pokazał – wyjaśniała dalej Katarzyna Kajdanek – że jeśli chcemy mieszkańców zaprosić do rozmowy, to ta rozmowa musi być prowadzona prostym językiem. To musi być rozmowa, to musi być ten wątek, w którym każdy z zaproszonych mieszkańców ma możliwość wypowiedzenia się, ale to nie jest możliwość w takim sensie, że jest wyznaczony czas i miejsce, lecz zapewniony jest komfort wypowiedzi polegający na tym, że niezależnie od tego, jakimi kompetencjami dana osoba dysponuje, może w rozmowę wejść. Dobrym przykładem jest recepta, żeby to były rozmowy blisko życia, na tematy czasami bardzo proste, które mogą wydawać się banalne, ale być może od tego właśnie trzeba rozpoczynać, aby nikt nie poczuł, że tematy, które są poruszane, są za trudne, przez co odstrasza, przez co udział w kolejnym takim spotkaniu staje pod znakiem zapytania.

Najczęściej zdarza się mieszkańcom spotykać i rozmawiać o problemach pojawiających się w miejscu zamieszkania. To nieformalne spotkania i nieformalne rozmowy, w sklepie, z sąsiadami, czyli małe styczości blisko miejsca zamieszkania. Drugi wysoki wynik, to jest uczestniczenie we wspólnym spędzaniu wolnego czasu: festyny, imprezy plenerowe. To pokazuje, że jeżeli chcemy zorganizować jakieś spotkanie, a przy okazji zasięgnąć języka i zaprosić mieszkańców do partycypacji, to festynowa forma spotkania dobrze działa: dmuchany zamek dla dzieci i fragment jakiejś atrakcyjnej przestrzeni, być może darmowe napoje i babeczki. Bardzo często ludzie przychodzą na takie spotkania głównie z powodu tych napojów i babeczek, ale wartość dodana z tego spotkania i z rozmowy może czasami zaskoczyć. Warto zwrócić też uwagę na to, jak niskie wsparcie w zebranych przez nas danych ma konsultowanie się i spotykane się z radą osiedla. Można to oczywiście interpretować jako efekt ogólnej kondycji rad osiedli, nie tylko we Wrocławiu, ale w ogóle w wielkich miastach. Ale też, być może, jako uogólniony dowód na niechęć zinstytucjonalizowanych, sformalizowanych form współpracy.”

O co chcą walczyć mieszkańcy?

„Można wyznaczyć trzy obszary. Na pierwszym miejscu jest obrona *status quo*. Czyli po prostu: więcej miejsc parkingowych, inwestycje typu asfalt, kable, rury, beton, czyli stan ulic, chodników itd. Ale z tych danych z Wrocławia wyraźnie też widać, że jest bardzo duże oczekiwanie, że pojawią się i będą realizowane zadania tworzące miasto zielono-niebieskie, czyli będzie więcej zieleni, czyste powietrze, lepszy dostęp do rzeki, wody itd. Natomiast to, co mieszkańców nie porusza jako element, o który chcieliby walczyć, tworząc swoją jakość życia, to jest aktywność innych mieszkańców.

Wracając do pytania o to, co może sprzyjać szerszemu włączaniu różnych grup społecznych w proces dyskusji o mieście, warto podkreślić, że każde działanie musi bazować na dobrze wykonanej diagnozie. Na jej podstawie należy wyznaczyć cele do osiągnięcia i określić zasoby, jakimi dysponujemy. Przede wszystkim należy odkryć i zrozumieć, jakie są bariery po stronie wszystkich stron uczestniczących w akcie partycypacji, które utrudniają lub uniemożliwiają realizację celów. I starać się te bariery usuwać. Konieczne jest też, maksymalnie szerokie, moim zdaniem, definiowanie tych grup, na których nam zależy. Tak częste jest opozycyjne traktowanie rowerzystów i pieszych. A przecież każdy jest po trosze pieszym. Osoby, które jeżdżą samochodami są pieszymi, piesi czasami wsiadają na rowery i są rowerzystami, rowerzyści są pieszymi – to nie jest tak, że dana rola determinująca nasze interesy i cele jest jedna i jest przypisana na stałe” – podsumowała swoje wystąpienie Katarzyna Kajdanek.

Kolejny panelista, **Iván Tosics**, skupił się na odpowiedzi na pytanie: uczestnictwo czy włączanie? Przy sporządzaniu dokumentów planistycznych i ich założeń przyjmuje się, że zwiększenie partycypacyjnego planowania urbanistycznego prowadzi do większej integracji społecznej i większej równowagi środowiskowej. Dlatego w miastach Unii Europejskiej konsultacje publiczne są obowiązkowym elementem większości procesów planowania.

Jednak badania przeprowadzone w ramach projektu 7PR Green Surge² wykazały, że związek między większym / głębszym udziałem mieszkańców a bardziej pozytywnymi wynikami społecznymi i środowiskowymi nie jest wcale prosty. Udział społeczeństwa często jest tylko formalny i nie zapewnia, że rzeczywiście nawiązano kontakty z różnymi grupami społecznymi, a ich pomysły zostały rzeczywiście uwzględnione. Syntetycznie przedstawiono to na dwóch przykładach planowania partycypacyjnego, w Budapeszcie i Berlinie.

Studium przypadku 1: Budapeszt, plac Teleki

„W jednej z najbardziej zaniedbanych dzielnic Budapesztu – opowiadał Iván Tosics – nowatorska procedura planowania partycypacyjnego została uruchomiona przez grupę młodych projektantów o nazwie Újirány (Nowy kierunek). Rezultat był bardzo pozytywny: wielu mieszkańców aktywnie zaczęło działać, a ich pomysły zostały ostatecznie zrealizowane. Co więcej, aktywni mieszkańcy utworzyli stowarzyszenie, które bierze odpowiedzialność za ochronę odnowionego placu.

Nie podjęto jednak żadnych prób aktywnego dotarcia do osób, które same nie włączyły się do procedury planowania partycypacyjnego (dotyczącej publicznej przestrzeni otwartej dla wszystkich). W rezultacie zmarginalizowane, ale liczne grupy społeczne, zamieszkujące ten obszar (Romowie, bezdomni, alkoholicy) zostały pominięte.

Konsekwencje braku grup defaworyzowanych w partycypacyjnym planowaniu wyraźnie widać w fizycznym wyniku procedury planowania. Poprzedni plac został zmieniony w nowy park. Meble parku zostały starannie zaprojektowane, aby nie pozwalały spać. Palenie i picie zostało surowo zabronione. Do tego nowy park jest zamykany, czyli nie umożliwia długotrwałego przebywania. W sumie, w wyniku konsultacji społecznych, wcześniejsi użytkownicy placu zostali z jego przestrzeni usunięci.”



Ryc. 3. (a) Teleki tér w Budapeszcie; (b) Helmholtz Platz w Berlinie.

Studium przypadku 2: Berlin, plac Helmholtza

„W ramach programu Zarządzanie Sąsiedztwem w Berlinie – wyjaśnił Iván Tosics – 15 lat temu, plac został zrewitalizowany przy szerokim wykorzystaniu działań partycypacyjnych. Urzędnicy i planiści dołożyli wielkich starań, aby włączyć do dyskusji wszystkie grupy użytkowników placu; w rezultacie dla wszystkich tych grup zapewniono oddzielne miejsca na placu; nawet alkoholicy, którzy należeli od dawna do tego obszaru, także dostali swój kąt.

Wraz z poprawą wartości wskaźników odzwierciedlających pozycję społeczną mieszkańców, obszar ten był pierwszym, który został wycofany z programu Zarządzanie Sąsiedztwem w Berlinie; nastąpiło to w 2007 roku. Zlikwidowano specjalny budżet na rozwiązywanie problemów społecznych na placu Helmholtza, a w konsekwencji specjalne działania społeczne zostały przerwane, a koordynujące i monitorujące je biuro sekretarza – zamknięte.

W wyniku zaniechania działań społecznych łagodzących konflikty grupy społecznie słabsze, które czasami były głośne i miały duże psy, przeniosły się z narożnika na obszar centralny placu. W tym samym czasie wśród mieszkańców zaczęły dominować grupy klasy średniej i coraz więcej osób chciało wyrzucić «elementy problemowe».

W ostatnich latach lokalne władze poczyniły znaczne wysiłki w celu przedyskutowania problemów ze wszystkimi grupami mieszkańców i użytkownikami placu. Zamiast natychmiastowego wyrzucania najsłabszych grup społecznych, celem stało się uzyskanie środków finansowych potrzebnych do ponownego wprowadzenia stałej opieki społecznej. Jeśli te starania okażą się sukcesem, można będzie zachować różnorodność sposobów wykorzystywania placu Helmholtza, w tym także na potrzeby najuboższych warstw społeczeństwa, które ponownie otrzymają swoje (oddzielone i mniej centralnie położone) miejsce.”

Dwa place – różne historie

„Budapeszteński przypadek można uznać za o wiele mniej udany, jeśli chodzi o włączenie grup znajdujących się w niekorzystnej sytuacji społecznej do procesu planowania i korzystania z placu. Nie można przy tym winić za to głównie młodego i entuzjastycznego zespołu projektantów, który koordynował proces partycypacyjny. W znacznie większym stopniu przyczyną był brak otwartej postawy lokalnych mieszkańców Budapesztu na integrację społeczną.

Co więcej, istnieje ogromna różnica w nastawieniu samorządów lokalnych obu miast: w Berlinie zarówno Senat, jak i samorząd powiatowy zobowiązują się do realizowania integracyjnych polityk obejmujących aktywne wspieranie słabszych warstw społecznych. Niestety, obecnie w Budapeszcie przeciwne podejście dominuje wśród rządzących polityków na wszystkich szczeblach administracji.”

Umożliwienie partycypacji samo w sobie nie wystarcza do włączenia wszystkich grup społecznych

„Lekcja, jaką można wyciągnąć z tych przypadków – podsumował Iván Tosics – jest taka, że umożliwienie partycypacji samo w sobie nie jest wystarczające, aby zapewnić integracyjne wyniki procesów planowania. Aby osiągnąć większą sprawiedliwość społeczną w planowaniu, mechanizmy uczestnictwa muszą zostać rozszerzone o aktywną pracę planistów i urzędników na rzecz grup społecznych znajdujących się w najbardziej niekorzystnej sytuacji, aby zapewnić, że ich interesy będą wystarczająco uwzględniane w procesie planowania, prowadząc do pożądanых rozwiązań przestrzennych, które będą naprawdę otwarte na potrzeby wszystkich warstw społeczeństwa.

Idąc za sugestiami np. Paula Davidoffa, dotyczącymi społecznie zaangażowanego planowania³, urbaniści nie powinni być neutralnymi wartościowo technokratami i jedynie realizować plany rządzących. Rolą urbanisty powinno być wspieranie interesów wielu grup społecznych, ze szczególnym uwzględnieniem problemów ubogich i różnych mniejszości. Urbaniści powinni zrezygnować z neutralności w planowaniu. Powinni aktywnie wspierać te grupy ludności, które nie są wystarczająco reprezentowane w zwykłych procesach partycypacyjnych. Potrzeby grup upośledzonych w społeczeństwie powinny być w szczególności brane pod uwagę przez planistów i pracowników socjalnych.”

Jako trzeci z panelistów głos zabrał **Marek Karzyński**, który nawiązując do poprzednich wypowiedzi stwierdził „Bardzo mi się ten wstęp spodobał – rzeczywiście powinniśmy zadbać o szeroką partycypację przy podejmowaniu decyzji, aby potem nie partycypować niepotrzebnie w kosztach decyzji nietrafnych. Te dwie formy partycypacji są bezpośrednio ze sobą związane, bo przyjęte rozwiązania planistyczne ktoś musi sfinansować.

Pytanie, czy partycypacja społeczna powoduje, że proces planistyczny staje się bardziej demokratyczny, czy prowadzi do lepszych rozwiązań planistycznych? Chciałoby się odpowiedzieć, że oczywiście tak. Taki jest kanon, obowiązujące przekonanie, bo partycypacja właśnie temu celowi ma służyć. Gdyby była przeprowadzona w idealnej formie i 100% mieszkańców wzięłoby w niej świadomy udział, to zapewne odpowiedź twierdząca byłaby prawdziwa. Praktyka jednak wskazuje, że odpowiedź nie jest wcale taka prosta.

Chciałbym zwrócić uwagę na pewne elementy stanowiące zagrożenie dla twierdzącej odpowiedzi na tak postawione pytanie.”

Miejsce partycypacji publicznej w procesie planistycznym prowadzonym zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

„Pierwszy problem, doskonale państwu znany – rozwinął myśl Marek Karzyński – wynika z przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, lokującym dyskusję publiczną z udziałem społeczeństwa w określonym miejscu procesu planistycznego. To miejsce nie jest satysfakcjonujące. Mieszkańcy spotykają się z projektem planu lub studium oraz na żywo z projektantami dopiero podczas wyłożenia «gotowego» projektu do publicznego wglądu. Publiczne prezentacje i dyskusje na etapie rozpatrywania wniosków, formułowania założeń planistycznych, przygotowywania projektu nie są wymagane ustawą i występują rzadko. Tylko niektóre samorządy lub biura planowania próbują je wprowadzać. Efekt tak spóźnionego uczestnictwa jest taki, że urabniści już na początku dyskusji są niechętni wprowadzaniu wszelkich zmian, bo wykonali już dosyć dużo pracy, są po uzgodnieniach, po opiniowaniu i jest to bardzo niekomfortowy moment na wprowadzenie zmian. Mało tego, część zmian może wiązać się z ograniczeniem pewnych praw, które były zakładane w przedstawionym projekcie, a wytłumaczenie komuś dlaczego ma mieć teraz gorzej niż mogło być, bo przecież tak było zapisane w poprzedniej wersji planu, bywa niezwykle trudne.

Proces rozpatrywania wniosków, przygotowania projektu planu jak i rozpatrywania uwag do projektu planu odbywa się «za zamkniętymi drzwiami», co nie sprzyja budowaniu atmosfery współpracy i zaufania. Składający wnioski czy uwagi dowiadują się o ich rozstrzygnięciu nie mając możliwości bezpośredniej dyskusji. Mówię o zapisach ustawowych, chociaż w praktyce takie możliwości pojawiają się. Próby rozszerzenia możliwości partycypacji są podejmowane, a także podejmowane są próby zmian legislacyjnych. Uważam, że jest zasadne, aby w jakiś sposób przymusić uczestników procesu, zwłaszcza decydentów, do wysłuchania i wzięcia pod uwagę głosu opinii publicznej. Niemniej jednak szczegółowe przepisy i restrykcyjne ich traktowanie wcale nie poprawia sytuacji. Zachodzi obawa, że udział społeczeństwa zostanie oceniony tylko z punktu widzenia wypełnienia sformalizowanej procedury. Mamy negatywne doświadczenia z planami, które były kwestionowane przez sądy administracyjne jedynie z tego powodu, że na sesji rady miasta, która rozpatrywała uwagi złożone do projektu planu, uwagi nie zostały enumeratywnie przytoczone, indywidualnie omówione i rozpatrzone (najlepiej w odrębnej uchwale). Pomimo że radni otrzymali w formie pisemnej pełną treść uwag wraz z omówionymi na komisjach rady propozycjami rozstrzygnięć, brak dyskusji na sesji rady mógł być powodem stwierdzenia nieważności uchwały w sprawie planu. Tak jakby radni nie umieli czytać, jakby byli dziećmi, którym

jeśli nie pokaże się palcem, to nie rozumieją nad czym głosują. Jestem jak najbardziej zwolennikiem poszerzania zakresu partycypacji, ale mam obawy czy możemy ją poprawić poprzez bardziej restrykcyjne zapisy ustawowe.”

Bariery zapisu planistycznego

„Kolejnym problemem uczestniczenia w dyskusjach nad planami miejscowymi – kontynuował M. Karzyński – są bariery zapisu planistycznego. Zapis jest trudny, często trudny do zinterpretowania nawet dla profesjonalistów, nie mówiąc już o zapisach nieprecyzyjnych lub niespójnych, o które spierają się prawnicy i sądy. Oczywiście istnieją różne możliwości przedstawienia zapisów planu w bardziej zrozumiałej formie. Wizualizacja, model, film, także wymienienie konkretnych planowanych inwestycji, w tym inwestycji celu publicznego, to wszystko może przybliżyć i rzeczywiście przybliżyć uczestnikom debaty ustalenia planu, chociaż ich nie zastępuje. Jest to jedynie pewne przybliżenie. Co możemy pokazać? Możemy pokazać jakiś „docelowy” stan statyczny, który wcale niekoniecznie zostanie osiągnięty, ponieważ często będzie realizowany w długim czasie. W planie jest też cały szereg zapisów parametrycznych i proceduralnych, które dopiero zostaną wypełnione treścią w przyszłości – w drodze projektów realizacyjnych, konkursów architektonicznych, umów z inwestorami, innych okoliczności, które mogą zmienić zaprezentowany obraz albo nawet spowodować zmianę planu. To jest problem w komunikacji pomiędzy uczestnikami procesu partycypacji.”



Ryc. 4. Przyszłość ul. Starowiejskiej w Gdyni – konsultacje społeczne w formie warsztatów projektowych.

Motywacje uczestników procesu partycypacji

„Czym kierują się aktywni uczestnicy dyskursu planistycznego, dlaczego przychodzą na dyskusję, kiedy piszą uwagi? Oczywiście, jak wiemy, najczęściej wtedy, kiedy są niezadowoleni. Coś co ma powstać niedaleko ich miejsca zamieszkania, ich miejsca do życia, rodzi potencjalne zagrożenie i motywuje do reagowania – zagrożenie nie czasami urojone, a czasami w pełni rzeczywiste, bo wynikające z obaw o mogące pojawić się uciążliwości.

Te uciążliwości to nie tylko zjawiska mogące istotnie pogorszyć stan otaczającego środowiska, takie jak hałas czy zanieczyszczenie powietrza, ale także zwykły wzrost ruchu albo liczby parkujących pojazdów. Dla osób, które borykają się na co dzień ze znalezieniem miejsca do zaparkowania, nowe zagospodarowanie może wiązać się z pogorszeniem warunków życia. Nie mówiąc już o ograniczeniu dostępu do dotychczas bezpłatnych, darmowych dóbr, np. do niezabudowanego terenu zielonego – miejsca wyprowadzania psów, który stanie się terenem przypisanym innej grupie użytkowników.

Obawy lub sprzeciw są w takiej sytuacji zjawiskiem naturalnym. W krajach zachodnich, które mają duże doświadczenie w zakresie społecznej partycypacji, pojawiło się szereg akronimów opisujących najczęstsze postawy uczestników: NIMBY (*Not In My Backyard*), PIBBY (*Put It in Blacks' Backyards*), LULU (*Locally Unwanted Land Use*), BANANA (*Built Absolutely Nothing Anywhere Near Anybody*) i inne. Obraz doświadczeń partycypacyjnych wynikający z tych skrótowców jest bardzo negatywny. Uczestnicy debat często przyjmują postawy wynikające jedynie z ochrony własnych interesów, mówiąc: to jest potrzebne, ale proszę nie u mnie. Przyjmuje to czasem nawet zabarwienie rasistowskie – grupy uważające się za lepsze próbują skierować problematyczne zagospodarowanie w kierunku innych, ich zdaniem mniej wymagających społeczności.

Dużo rzadszą postawą, a pożądaną i oczekiwaną, jest dbałość o ogólnie pojęty interes społeczny i rozwój zrównoważony, czy jakbyśmy mogli inaczej przetłumaczyć angielskie słowo *sustainable* – rozwój „samopodtrzymujący się”, kiedy plan rzeczywiście, dzięki udziałowi społeczeństwa, staje się lepszym planem. Przykładem, który poznałem przed laty, może być rewizja planu miejscowego okolic kopalni marmuru w miejscowości Kolmården w Szwecji. Pokłady cennego, zielonego marmuru są tam eksploatowane od kilkuset lat metodą szybów drążonych pionowo, w technologii otworowej. Kompania wydobywcza chciała poprawić swoje wyniki finansowe i zaproponowała metodę odkrywkową. Konieczne było opracowanie nowego planu miejscowego. Niezwykle rzadkim pokładom zielonego marmuru towarzyszy występujące na powierzchni unikatowe środowisko przyrodnicze, a metoda odkrywkowa oznaczałaby całkowite jego zniszczenie. Kampania protestacyjna rozpoczęta przez gospodynię domową zakończyła się rezygnacją z planów przedsiębiorstwa, bardzo silnego przecież uczestnika procesu partycypacyjnego. Jest to budujący przykład partycypacji, która dała znakomite efekty. Takiej partycypacji byśmy chcieli.”

Dylemat udziału organizacji pozarządowych?

„Jakkolwiek uważa się działalność NGO-sów za istotny przejaw demokracji – zauważył M. Karzyński – to należy zauważyć, że organizacje pozarządowe dążą do realizacji „swoich” celów i idei, które nie zostały zweryfikowane w procesie demokratycznym, a ich władze i struktury też nie są weryfikowane w otwartym procesie demokratycznym. NGO-sy prezentują wybrany, często wycinkowy punkt widzenia. Aby zilustrować problem odniosę się tylko do planowania ścieżek rowerowych w Gdyni. Ilekroć oglądamy projekty drogowe, widzimy, że pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. rowerowych, który jest tu obecny, działa intensywnie na rzecz wygody rowerzystów. Odczuwamy natomiast brak obrony interesów pieszych. Gdyby prezydent mógł powołać pełnomocnika ds. pieszych, to byłaby być może równowaga.

Istnieje także niebezpieczeństwo wpływania na działalność NGO-sów poprzez finansowanie przez wąskie grupy interesów. Zagrożeniem są organizacje «ekoterrorystyczne» prowadzące działalność pod szyldem NGO-sów, a których celem nie jest protestowanie w celu uzyskania lepszych rozwiązań, ale rezygnowanie z protestu za określoną gratyfikację.”

Zagrożenie nieracjonalnym wykorzystaniem zasobów

„Ostatnim problemem, na który chciałbym zwrócić uwagę – kończył Marek Karzyński – jest zagrożenie nieracjonalnym, niezrównoważonym wykorzystaniem zasobów, w tym przestrzeni. Musimy mieć świadomość, że niektóre negatywne zjawiska nie zostaną usunięte w procesie szerokiej partycypacji. Takim typowym przykładem jest podział gruntów rolnych. Jeżeli w gminie przeprowadzilibyśmy plebiscyt, czy dzielić grunty rolne pod zabudowę, to prawie wszyscy będą za i to bez ograniczeń, zgodnie z zasadą: ja nie będę wtrącał się do sąsiada, sąsiad nie wtrąca się do mnie, wszyscy jesteśmy zgodni, każdy dzieli jak chce. Nie sposób powstrzymać procesy podziałów gruntów rolnych na działki budowlane, a co za tym idzie procesy suburbanizacji, za pomocą metod partycypacyjnych.

Innym zagrożeniem jest fakt, że uczestnicy partycypacji zgłaszają najbardziej bolesne, aktualne problemy, nie patrząc w przyszłość. Obecnie najczęściej zgłaszanym problemem jest kongestia i brak miejsc parkingowych. Na jednym z osiedli objętych programem rewitalizacji proces uzgadniania z mieszkańcami projektu rewitalizacji osiedla doprowadził do likwidacji większości terenów zielonych na rzecz rozbudowy parkingów.

W przypadku dużych projektów istnieje niebezpieczeństwo przeniesienia dyskusji na płaszczyznę polityczną, emocjonalną, zamiast rozpatrywania opartego na wiarygodnych prognozach i analizach.

Na pytanie, czy partycypacja społeczna prowadzi do lepszych rozwiązań planistycznych chciałoby się odpowiedzieć twierdząco. Musimy jednak pamiętać o zagrożeniach, które powodują, że proces partycypacyjny nie jest gwarantem wyboru najlepszych rozwiązań. Dlatego interpretacja wyników tego procesu dokonana przez władze samorządowe, wybrane w procesie demokratycznym i posiadające weryfikowany okresowo mandat do reprezentowania interesów społeczności lokalnej, jest, moim zdaniem, ważna.”

Na zakończenie

„Ponieważ zabieram głos jako ostatni panelista – podsumował Marek Karzyński – chciałbym powiedzieć trochę przekornie: nasza profesja polega na projektowaniu, planowaniu zmian, planowaniu rozwoju, planowaniu sytuacji innych niż obecne. Ale chciałbym stanąć w obronie naszych największych przeciwników, czyli tych, którzy kryją się pod skrótowcem BANANA, a których dewizą jest: nie budować nigdzie niczego, *anywhere, anything*. Co stoi za motywacją tych ludzi? Czy są tylko przeciwnikami postępu, rozwoju, przyszłości? Jest jeden aspekt działania rozwojowego, deweloperskiego, który dotyka większość mieszkańców, a może, z pewnymi wyjątkami, wszystkich. Jest to zajęcie terenu i zmiana własności, zmiana dostępności tego terenu. Przedtem teren nie był ogrodzony, był jakby niczyj, choć coś tam w księdze wieczystej było zapisane, a teraz staje się terenem przypisanym komuś, nie daj Boże, ogrodzonym osiedlem. To jest rzeczywista strata. Tutaj trzeba przyznać rację oponentom. Dlatego istotne jest, żeby wtedy, kiedy się coś rozwija, żeby się rozwijało na rzecz wszystkich mieszkańców miasta, nie tylko tych nielicznych, bezpośrednio zainteresowanych. Dobrym przykładem jest niedaleko położony obiekt Baltic Plaza, gdzie w bardzo trudnej lokalizacji deweloper zrealizował zespół budynków, nie mówiąc już, jakie trudności musiał pokonać ze znalezieniem właścicieli itd. Zrealizował na podstawie szczegółowego planu obiekty z otwarciem na Kamienną Górę i z placem publicznym oraz podcieniami prowadzącymi do Pomnika Tajnego Hufca Harcerzy. Ta przestrzeń publiczna jest na prywatnym terenie dewelopera. Można powiedzieć, że realizując swój biznes dał bardzo atrakcyjną przestrzeń i wniósł coś w upiększenie miasta, wniósł coś dla mieszkańców.



Ryc. 5. Skwer im. Tajnego Hufca Harcerzy – przestrzeń publiczna na terenie nienależącym do miasta.

Warto w tym kontekście przypomnieć zachowanie się oponentów, którzy nie wierzyli w sukces tego przedsięwzięcia. Na czas budowy pomnik został przeniesiony na inne miejsce, ponieważ miał powstać podziemny parking. Wtedy pojawiło się oczywiście mnóstwo tak zwanych hejtów w Internecie, że pomnik już nie wróci na swoje miejsce. Kiedy plac został skończony i pomnik wrócił, to się ukazał wpis: «pomnik wrócił, co oni kombinują?»

Po wypowiedziach panelistów zabrali głos uczestnicy sesji. Jako pierwszy podzielił się swoimi rozterkami praktyka **Tomasz Ossowicz**, który uczestniczył w wielu działaniach partycypacyjnych (w ponad 300 dyskusjach) i wciąż ma wątpliwości, jak pozyskiwać wiedzę o tym, co społeczeństwo danego terytorium chciałoby uzyskać. Wskazał, że zazwyczaj w spotkaniach konsultacyjnych uczestniczą przede wszystkim osoby, które:

- występują we własnej indywidualnej sprawie,
- przychodzą, by zaprotestować przeciwko jakimś rozwiązaniom,
- są dobrze przygotowanymi aktywistami, którzy przychodzą na wiele różnych spotkań tego typu i to jest bardzo cenne.

Brakuje reprezentantów innych grup, bez których opinii wyniki działań partycypacyjnych przeważnie nie odzwierciedlają rzeczywistych potrzeb lokalnych społeczności. Z kolei, przy zastosowaniu sondaży, przy których łatwiej zapewnić bardziej reprezentatywne grono respondentów, nie sposób tych respondentów dopytać o pewne motywacje, ani tym bardziej z nimi negocjować.

Tomasz Ossowicz odniósł się do przypadku, w którym przy rozbudowanych konsultacjach dotyczących dużego parku o powierzchni 70 hektarów, wyłoniła się spontanicznie jego rada. Była ona świetnym partnerem do rozmów, bo znaleźli się w niej ludzie, którzy mieli kompleksową wizję tego parku i profesjonalne przygotowanie. Niestety ich wizja dzikiego parku kłóciła się z wymaganiami konserwatorskimi i zrealizowanymi już inwestycjami w oświetlenie, wykonane przy poparciu ponad 7 tysięcy mieszkańców w ramach budżetu obywatelskiego. Padła więc propozycja, by utworzyć radę parku, wyłonioną w wyniku powszechnych wyborów. To natomiast przeraziło członków obecnej, spontanicznie powstałej rady, gdyż w wyniku tych wyborów mogłaby być wyłoniona rada, która optowałaby za innym kierunkiem przekształceń parku.

Mówca zasygnalizował, że jego zdaniem, bardzo interesujący może być – z punktu widzenia wiarygodności wyników konsultacji społecznych – realizowany w Gdańsku panel obywatelski. Członków panelu wybiera się

poprzez losowanie i płaci im się za uczestnictwo w pracach tego panelu. Zatem, z wysokim prawdopodobieństwem, nie są to ludzie, którzy w ramach tych konsultacji przede wszystkim będą załatwiać „swoje sprawy”. Jego zdaniem warte rozważenia jest także, jak przy amerykańskim podejściu *advocacy planning*, tworzenie przedstawicielstwa strony społecznej, z którym władze mogą konsultować i negocjować optymalne rozwiązania. Niestety we Wrocławiu rady osiedli nie są w stanie pełnić tej funkcji, bo nie cieszą się dotychczas odpowiednio dużym poparciem mieszkańców. Być może zmieniłoby się to, gdyby przyznać tym radom większe kompetencje. Podsumowując swoją wypowiedź Tomasz Ossowicz stwierdził, że nie ma idealnego sposobu na dobrą partycypację, ale zdecydowanie należy ją poszerzać. Trzeba natomiast mieć dużo społecznego wyczucia przy dobieraniu narzędzia partycypacji w poszczególnych przypadkach.

Jako kolejny głos zabral **Piotr Fogel**, który na wstępie zasygnalizował, że nie należy próbować ubierać w ramy prawne sposobów konsultacji omawianych m.in. przez Tomasza Ossowicza. Następnie odniósł się do dwóch dotychczasowych edycji konkursu miast „Lider Zrównoważonego Gospodarowania Przestrzennego”. Już w pierwszej edycji miasta, które postawiły na partycypację, realizowały bardzo ciekawe projekty, znacząco rozbudowując jej narzędzia w porównaniu do wymogów ustawowych. W kolejnej edycji część z tych miast jeszcze poszerzyła zakres narzędzi partycypacji. To dodatkowo wzmacnia tezę, że nie ma potrzeby dalszego regulowania partycypacji w procesach planowania i zagospodarowania przestrzennego, bo może to ograniczyć kreatywność i efektywność lokalnych rozwiązań.

Marcin Radeberg zwrócił natomiast uwagę na występujący niekiedy u dużych inwestorów brak wyczucia na wrażliwość lokalnej społeczności. Reakcją na takie podejście jest często spontaniczne tworzenie komitetów protestacyjnych, które nierzadko skutecznie blokują planowane zamierzenia inwestycyjne.

Jedna z uczestniczek Kongresu nawiązała do specyfiki działania ruchów miejskich, zgadzając się z tym, że ruchy miejskie były i są różne. Potwierdziła także, że często ruchy miejskie spontanicznie się tworzą w wyniku sprzeciwu lub potrzeby zwrócenia uwagi na pewne kwestie. W jej ocenie, obecnie w działaniach miejskich ruchów jest coraz więcej chęci współpracy dla osiągnięcia pożądaných społecznie celów, co zbliża je do modelu skandynawskiego.

Helena Freino zadeklarowała się jako zwolenniczka partycypacji włączającej, a nie antagonizującej ludzi. Zwróciła też uwagę na fakt, że w naszym społeczeństwie dominuje niechęć do angażowania się we wspólne sprawy. Należy jednak dążyć do zmiany tego podejścia, bo dzięki temu znacznie łatwiej będzie można poprawiać warunki życia w naszym kraju.

Krystyna Solarek zwróciła uwagę, że uczestnicząc w licznych działaniach partycypacyjnych często używa przy rozmowach z interesariuszami różnych argumentów. Dotyczą one rozmaitych aspektów komfortu życia w mieście, jakości transportu, powiązań, zieleni, właściwej funkcji itd. Jednego argumentu natomiast nie używa z obawy, że będzie on wyśmiany – chodzi o piękno. Ale uważa, że urbaniści powinni przestać bać się używać tego argumentu. Mogą im w tym pomóc socjologowie, zadając ludziom na przykład pytanie, czy chcą mieszkać w ładnym otoczeniu.

Do osób, które są zdania, że z partycypacją nie jest tak źle dołączyła **Joanna Ludwiczak**. Przywołała przykład projektu „Przestrzeń dla partycypacji”, w którym w 2016 roku brało udział ponad 200 miast, a teraz jest ich chyba około 400. Niektóre miasta odchodzą już od budżetu obywatelskiego na rzecz bardziej efektywnych konsultacji.

Mirosław Gajdak zwrócił uwagę, że warto prowadzić także mniej sformalizowane działania partycypacyjne. Jednym z nich jest realizowany w Warszawie projekt „Zielonych ulic”, który jest bardziej otwarty niż działania partycypacyjne określone w ustawach. Do mieszkańców dociera się nie przez prasę, tylko przez Facebook czy inne współczesne media.

Sesję zakończyło krótkie podsumowanie dyskusji przez moderatora.

SESJA PLENARNA IV

Łukasz Medeksza

CZY POTRZEBNA JEST NAM POLITYKA MIEJSKA I KTO MA PRAWO JĄ DEFINIOWAĆ?



Czy potrzebna jest nam krajowa i unijna polityka miejska? Co powinna uwzględniać? Kto ma prawo ją definiować? Rozmawialiśmy o tym 22 czerwca 2018 roku podczas sesji VI Kongresu Urbanistyki Polskiej prowadzonej przez Jana Olbrychta, posła do Parlamentu Europejskiego. W dyskusji jako paneliści wzięli udział Andrzej Porawski, dyrektor biura Związku Miast Polskich, Evelyn Gustedt z ARL-Akademie für Raumforschung und Landesplanung z Hanoweru, Vít Řezáč, z czeskiego towarzystwa urbanistów oraz Łukasz Medeksza, sekretarz i współautor *Strategii Wrocław 2030*, członek ZG TUP.

Wokół polityki miejskiej w Polsce

Poniżej opisano pokrótce polską, krajową politykę miejską w kontekście politycznej i ekonomicznej sytuacji miast dużych oraz – osobno – średnich i małych. Wspomniano też prowadzone w 2018 i 2019 roku prace nad nowym systemem zarządzania polityką rozwojową kraju. Dalej omówiono dyskusję, która odbyła się podczas VI Kongresu Urbanistyki Polskiej w Gdyni, w czerwcu 2018 roku; głównym jej tematem była unijna polityka miejska. Tekst kończy krótkie podsumowanie.

Miasta mają być sprawne, spójne, silne

W Polsce głównym punktem odniesienia dla zagadnienia polityki miejskiej jest *Krajowa Polityka Miejska 2023*¹ (KPM), przyjęta pod sam koniec rządów koalicji PO-PSL w 2015 r. Inspiracją do niej była unijna *Karta Lipska* z 2007 r., a zwłaszcza zawarte w niej zalecenie, by polityka miejska prowadzona była na szczeblu krajowym (KPM, s. 9). Formalną podstawą KPM są przepisy *Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, które

¹ *Krajowa Polityka Miejska 2023*, Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 20 października 2015 r., Warszawa 2015, https://www.miiir.gov.pl/media/11579/Krajowa_Polityka_Miejska_2023.pdf. Dalej: KPM.

nakłada na ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego obowiązek prowadzenia polityki miejskiej i opracowywania projektów KPM.

Celem strategicznym KPM jest „wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców” (KPM, s. 12). Wynika z niego pięć celów szczegółowych, opisanych w formie przymiotników – polskie miasta mają być „sprawne”, „zwarte i zrównoważone”, „spójne”, „konkurencyjne” i „silne” (KPM). Cele te mają być osiągnięte w obrębie dziesięciu wątków tematycznych. Są nimi: kształtowanie przestrzeni, partycypacja publiczna, transport i mobilność miejska, niskoemisyjność i efektywność energetyczna, rewitalizacja, polityka inwestycyjna, rozwój gospodarczy, ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu, demografia, zarządzanie obszarami miejskimi. Wszystkie te wątki podporządkowane są z kolei tematowi nadrzędnemu, jakim jest poprawa jakości życia mieszkańców (KPM, s. 15–16). Za wdrażanie KPM odpowiada rząd, jednak oprócz niego politykę tę ma realizować wiele podmiotów – w tym zwłaszcza samorządy miast i województw oraz partnerzy społeczni i biznes (KPM, s. 99–101). KPM określa dodatkowo trzy zasady prowadzenia polityki miejskiej: zasadę integralności („podporządkowanie polityki miejskiej polityce rozwoju”), zasadę zintegrowanego podejścia terytorialnego i zasadę wielopoziomowego zarządzania (KPM, s. 11).

Można się spierać o użyteczność KPM, zwłaszcza że dokument ten nie wskazuje własnych instrumentów finansowania tych wszystkich celów i wątków (przeważnie odwołuje się do instrumentów już działających – takich jak RPO, sektorowe programy operacyjne, ZIT-y czy kontrakty terytorialne). Niemniej, jest on użytecznym kompendium głównych kierunków zmian w polskich miastach. Może być dobrą inspiracją przy tworzeniu samorządowych strategii, programów czy planów inwestycyjnych oraz w staraniach o środki zewnętrzne.

Istotnym, formalnym punktem odniesienia dla polityki miejskiej jest też przyjęta w 2017 r. przez rząd PiS *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* (SOR) – najważniejszy obecnie krajowy dokument strategiczny². W ramach celu szczegółowego II („Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”) znajdujemy w niej obszar zatytułowany „Rozwój zrównoważony terytorialnie”³. Dotyczy on m.in. miast. SOR deklaruje tam spójność z KPM (SOR, s. 190). Proponuje działania adresowane zarówno do aglomeracji (w tym kontynuację ZIT-ów), jak i do zagrożonych kryzysem miast średnich.

Należy odróżnić politykę miejską rozumianą formalnie, zapisaną pod tą właśnie nazwą w dokumentach takich jak KPM czy SOR – od krajowej polityki miejskiej prowadzonej *de facto*, poprzez rozmaite decyzje i interwencje bezpośrednio wpływające na funkcjonowanie miast. Kilka przykładów z ostatnich lat: tzw. ustawa 2.0, która znacząco zmienia ustrój i sposoby działania uczelni wyższych i ich finansowanie (duże miasta są ośrodkami akademickimi); tzw. Lex Deweloper, który w imię ułatwiania inwestycji mieszkaniowych osłabia politykę przestrzenną gmin; reforma oświatowa, która wywołuje sporo zamieszania w szkołach prowadzonych przez gminy (oświata jest jedną z największych pozycji w budżetach miast); programy rozwoju największych rzek jako szlaków transportowych (mogą wzmocnić portowe funkcje wielu ośrodków miejskich). Polityka miejska nie jest więc polityką sektorową (tak jak – powiedzmy – polityki zdrowotna czy rolna), ale jest z natury wielosektorowa, wielodzielnicowa. Można by ją zatem zdefiniować jako miejski wymiar rozmaitych polityk krajowych.

Polityka miejska jest też w oczywisty sposób wielopodmiotowa. Wskazuje na to wprost KPM – wyliczając podmioty, które ją prowadzą i umieszczając wielopoziomowe zarządzanie wśród trzech zasad, które powinny jej przyświecać.

² *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017, <https://www.mii.gov.pl/media/48672/SOR.pdf>. Dalej: SOR.

³ SOR, s. 172–216, zwłaszcza s. 189–196.

Miasta duże: sukces, ale i nowe wyzwania

Bardzo silnym, do jakiegoś stopnia wręcz *de facto* autonomicznym podmiotem polityki miejskiej są władze polskich miast. Wynika to przede wszystkim z ustroju samorządowego, który daje im spory zakres decyzyjności (w wyznaczonych obszarach) i politycznej samodzielności. Tę pozycję dodatkowo wzmacniają aktualne trendy w ekonomii i polityce.

Duże miasta w Polsce są coraz bogatsze. Czołowe z nich już dawno przekroczyły średni wynik unijnego PKB *per capita* (liczonego według parytetu siły nabywczej). I tak Warszawa miała już w 2015 roku ten wskaźnik na poziomie 196%, podczas gdy w 2007 roku wynosił on 153%; analogicznie w tych latach: Kraków 111 i 85%, Poznań – 135 i 106%, Wrocław 112 i 77%⁴. Rosną budżety tych miast, co pozwala im przeznaczać coraz więcej pieniędzy na inwestycje. Planowane na 2019 rok wydatki inwestycyjne w największych polskich miastach (nie licząc Warszawy) sięgają około miliarda złotych na miasto⁵.

Jednocześnie wybory samorządowe jesienią 2018 r. pokazały wyraźną różnicę preferencji politycznych między dużymi miastami a resztą kraju. Być może zasadna byłaby teza, że podział na Polskę A i B (gdzie „Polską B” był wschód) ustępuje właśnie miejsca podziałowi na Polskę wielkomiejską i tę – powiedzmy – bardziej powiatową⁶. Polaryzacja polityczna w kraju przenosi się siłą rzeczy na relacje miast z rządem.

Pod względem ekonomicznym duże miasta rosną więc w siłę. To jednak nie oznacza, że można je uznać za samowystarczalne finansowo. Przeciwnie: im większa ich rola i moc przyciągania, tym więcej nowych wyzwań. Miasta wciąż zabiegają – i będą zabiegać – o poważne środki zewnętrzne na takie cele jak rozwój transportu publicznego, ochrona środowiska (zwłaszcza poprawa jakości powietrza i adaptacja do zmian klimatycznych) czy rewitalizacja zdegradowanych dzielnic. Listę takich dwunastu dużych wyzwań stojących przed europejskimi miastami zawiera przyjęty w 2016 r. *Pakt Amsterdamski*. Są tam takie tematy jak „włączenie migrantów i uchodźców”, ubóstwo, gospodarka o obiegu zamkniętym czy cyfryzacja⁷. Jednocześnie w największych polskich miastach wyraźnie wzrosły oczekiwania mieszkańców. Nie wystarczy już wzrost PKB, trzeba poprawiać jakość codziennego życia – i to w miarę możliwości w całym mieście, w jego dzielnicach i osiedlach. Ten kierunek wyraźnie widać zarówno w najnowszych strategiach dużych polskich miast, przyjmowanych w ostatnich paru latach, jak i w polityce ich władz. To zaś z kolei wpływa na wzrost wydatków inwestycyjnych i zwiększa potrzeby finansowe. Co więcej, nie jest wcale powiedziane, że ta ekonomiczna *prosperity* utrzyma się. Miasta muszą wciąż dbać o wzmacnianie własnej bazy podatkowej i odporności na zewnętrzne wstrząsy.

Wewnętrzna sytuacja polityczna w Polsce nie jest korzystna, bo prowadzi do konfliktów. Można ją jednak wykorzystać także dla dobra kraju. Konflikt polityczny da się przekuć w twórczą konkurencję inwestycyjną

⁴ Dane Eurostatu.

⁵ Por. Wrocław 2019. *Projekt budżetu miasta na 2019 rok*, Wrocław 2018, [https://www.wroclaw.pl/biznes/files/dokumenty/14200/9-18%20\(2\).pdf](https://www.wroclaw.pl/biznes/files/dokumenty/14200/9-18%20(2).pdf), s. 7; PAP, *Budżety miast 2019. Prezydenci miast przedstawili projekty budżetów na 2019 r.* [w:] Serwis Samorządowy PAP, 20.11.2018., <http://samorząd.pap.pl/depesze/redakcyjne.finance/187638/Budzety-miast-2019-Prezydenci-miast-przedstawili-projekty-budzetow-na-2019-r>.

⁶ Oczywiście preferencje wyborcze w poszczególnych powiatach też są bardzo różne. Próbuje jedynie opisać jakimś prostym, a zarazem niewartościującym słowem tę część kraju, która jest poza dużymi miastami. Widać to szczególnie dobrze na Dolnym Śląsku, stereotypowo zaliczanym dotąd do „Polski A”, jednocześnie relatywnie bogatym jak na standardy krajowe. Po ostatnich wyborach mamy tu podział na – z jednej strony – większe miasta, które przeważnie są bastionami politycznego centrum, PO lub lewicy oraz – z drugiej strony – poziom regionalny, gdzie wygrał PiS i w efekcie samorządem województwa rządzi koalicja PiS i Bezpartyjnych Samorządowców.

⁷ *Pakt Amsterdamski. Agenda Miejska Unii Europejskiej* [w:] T. Majda, I. Mironowicz (red.), *Manifesty urbanistyczne. W poszukiwaniu współczesnego modelu miasta*, Biblioteka Urbanisty, Towarzystwo Urbanistów Polskich, Warszawa 2017, s. 133–134.

między rządem a samorządami na terenie miast i w ich najbliższym otoczeniu (infrastruktura transportowa, energetyczna, ciepła, zagospodarowanie rzek, ośrodki badawczo-rozwojowe, instytucje kultury...). Rosnącą siłę ekonomiczną miast można zaś wykorzystać do zawierania wieloletnich miejskich kontraktów inwestycyjnych (w układach miasto–rząd, miasto–region lub miasto–region–rząd), na wzór kontraktów terytorialnych.

Wciąż jest niewiadomą przyszła wieloletnia perspektywa finansowa UE (2021–2027). Dla dużych miast szczególnie istotny będzie kształt mechanizmu ZIT, adresowanego właśnie do nich. Istotna będzie zarówno wielkość środków dostępnych tą drogą, jak i ich podział tematyczny oraz sposób zarządzania nimi. Te kwestie mają znów bezpośredni związek z polityką, bo decydują o zakresie zależności dużych miast od sił rządzących krajem i regionami przy pozyskiwaniu pieniędzy na cele rozwojowe.

Miasta małe i średnie: widmo degradacji

Całkiem odrębnym tematem stały się w ostatnich latach ośrodki mniejszej wielkości. Impulsem do tego był w dużej mierze głośny „raport Śleszyńskiego”, czyli sporządzone przez Polską Akademię Nauk opracowanie, w którym wskazano aż 122 średnie miasta zagrożone degradacją⁸. Są wśród nich całkiem duże i znane ośrodki – jak choćby Przemyśl, Grudziądz, Chełm, Nowy Targ, Zakopane, Konin, Radom, Sosnowiec czy Jelenia Góra.

W rezultacie małe i średnie miasta stały się jednym z tematów najpierw wspomnianego już SOR, a następnie konsultowanego na przełomie 2018 i 2019 r. projektu nowej *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego*⁹ (KSRR). Ten drugi dokument już otwarcie przesuwając swoje zainteresowanie z dużych ośrodków na te mniejsze. Czytamy w nim m.in.: „Polityka regionalna od 2010 roku, zgodnie z modelem (polaryzacyjno-dyfuzyjnym), skupiała działania rozwojowe przede wszystkim na aglomeracjach największych miast i zakładała, że impulsy rozwojowe będą przenikały z dużych ośrodków wojewódzkich na słabiej rozwinięte obszary otaczające. Jednak zasięg oddziaływania impulsów rozwojowych płynących z obszarów wysokorozwiniętych (w szczególności z ośrodków wojewódzkich) na otoczenie (ośrodki niższego rzędu) był niewystarczający, co przyczyniło się do pogłębienia różnicowań wewnątrzregionalnych. (...) W większym niż dotychczas stopniu [w KSRR] wykorzystany zostanie potencjał sieci osadniczej obejmującej ośrodki o różnej wielkości, znaczeniu i pełnionych funkcjach, w tym regularna struktura polskiej sieci miast, które sprzyjają procesom konwergencji społeczno-gospodarczej całego terytorium kraju”¹⁰.

Projekt KSRR całkowicie pomija większość dużych miast w katalogu proponowanych „obszarów strategicznej interwencji” (OSI). Status OSI miałyby zyskać: „obszary zagrożone trwałą marginalizacją”, „miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze”, Śląsk i wschodnia Polska¹¹. Podobnie jak SOR, także KSRR chce zachęcać

⁸ P. Śleszyński, *Delimitacja miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, opracowano na potrzeby Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, 2016, https://www.power.gov.pl/media/66970/Delimitacja_miast_srednich_tracacych_funkcje_spoleczno_gospodarcze_2.pdf. Zob. też: PAP, *Czarne prognozy. PAN: 122 miastom w Polsce grozi zapasć* [w:] Serwis Samorządowy PAP, 09.08.2017., http://samorząd.pap.pl/depesze/wiadomosci_centralne/176441/Upadek-miast-PAN-122-miastom-w-Polsce-grozi-zapasc-spoleczno-gospodarcza.

⁹ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony, Projekt z 17.12.2018 r.*, https://www.mii.gov.pl/media/67208/KSRR_17_12_2018_projekt.pdf. Dalej cytuję jako: KSRR.

¹⁰ *Ibidem*, s. 38.

¹¹ *Ibidem*, s. 48–49.

kapitały zewnętrzne do inwestowania w średnich miastach, w tym poprzez pobudzanie tamtejszego potencjału w zakresie innowacyjności¹².

Te propozycje rządu – co oczywiste – nie budzą entuzjazmu władz dużych miast.

Nowe strategie: ku recentralizacji?

Pod koniec października 2018 r. rząd przyjął dokument zatytułowany *System zarządzania rozwojem Polski*¹³. W powiązaniu z przygotowywanymi na przełomie 2018 i 2019 r. stosownymi zmianami w ustawach¹⁴, nakłada on całkiem nowe ramy na strategiczne zarządzanie polskimi miastami. Dwa najbardziej charakterystyczne kierunki tych rządowych propozycji to: **integracja** strategii z dokumentami planistycznymi oraz **centralizacja** zarządzania strategicznego.

Integracja oznacza, że dotychczasowe najważniejsze dokumenty planistyczne dla kraju (KPZK), województwa (plan) i miasta (studium) miałyby zostać połączone ze strategiami. W ten sposób powstałyby – odpowiednio – Koncepcja Rozwoju Kraju (KRK; z niej z kolei ma wynikać średniookresowa Zintegrowana Strategia Rozwoju Kraju – ZSRK), Zintegrowana Strategia Rozwoju Województwa (ZSRW) i Zintegrowana Strategia Rozwoju Lokalnego (ZSRL). Co ciekawe, ta ostatnia ma nie tylko powiązać i zastąpić dotychczasowe studium i strategię, ale ma być również obligatoryjna – w przeciwieństwie do wciąż nieobligatoryjnych, dotychczasowych strategii gminnych¹⁵.

Centralizacja oznacza, że wszystkie te dokumenty mają tworzyć spójny system. „Między poszczególnymi poziomami zarządzania spójność podejścia w polityce rozwoju będzie przede wszystkim wynikała ze sposobu odniesienia się do celów rozwojowych wskazanych w ZSRK w przypadku ZSRW oraz celów rozwojowych ZSRW w przypadku ZSRL. Zarówno strategia na poziomie regionalnym, jak i lokalnym, będzie pokazywała, w jaki sposób – realizując cele własne – odnosi się do projektów strategicznych/ustaleń wskazanych w ZSRK. Spójność strategii wojewódzkich ze ZSRK będzie badana przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, natomiast spójność strategii lokalnych ze strategią wojewódzką będzie zarząd województwa” – czytamy w *Systemie zarządzania rozwojem Polski*¹⁶.

Integracja może być dobrą wiadomością dla miast – podnosi rangę strategii i porządkuje lokalne zarządzanie strategiczne. Jednak centralizacja budzi niepokój. Można zadać pytanie, czy tak skonstruowany system strategii nie narusza zasady subsydiarności. I czy w przypadku dużych miast (a może i regionów) jest w ogóle potrzebny. Miasta są w stanie samodzielnie wskazywać własne cele strategiczne, a nawet – do pewnego stopnia – samodzielnie finansować ich osiągnięcie (również pozyskując na własną rękę odpowiednie środki zewnętrzne). Oczywiście – jak już wspomniałem, nawet największe miasta same nie poradzą sobie z największymi wyzwaniami. Ale tu być może otwiera się pole do porozumień inwestycyjnych z innymi szczeblami administracji (zwłaszcza regionami i rządem). *System zarządzania rozwojem Polski* przewiduje takie narzędzie, w postaci **porozumienia**

¹² *Ibidem*, s. 69–70. Por. też SOR, s. 194–196. Jednym z narzędzi tej polityki jest przekształcanie dotychczasowych, terytorialnie wydzielonych Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE) w obejmującą cały kraj Polską Strefę Inwestycji (PSI). Zob. <https://www.gov.pl/web/przedsiębiorczosc-technologie/polska-strefa-inwestycji>.

¹³ *System zarządzania rozwojem Polski* [w:] Uchwała nr 162/2018 Rady Ministrów z dnia 29 października 2018 r. w sprawie przyjęcia „Systemu zarządzania rozwojem Polski”.

¹⁴ Np. w czasie pisania tekstu – w lutym 2019 r. – Unia Metropolii Polskich analizowała rządowe propozycje zmian w Ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

¹⁵ *System zarządzania*, op. cit., s. 14–18.

¹⁶ *Ibidem*, s. 15.

terytorialnego, tyle że ogranicza je do relacji gmin z województwami (pozostawiając kontrakty terytorialne w roli narzędzi współpracy województw z rządem)¹⁷. Być może lepszym modelem byłoby dopuszczenie bezpośrednich porozumień miast z rządem, przy jednoczesnej dbałości nie tyle o *spójność* strategii miejskich z wojewódzkimi i rządowymi, ile o ich „niesprzeczność”. To delikatniejsza formuła, pozostawiająca miastom znaczną swobodę w formułowaniu własnych celów strategicznych.

Dyskusja: Czy potrzebujemy unijnej polityki miejskiej? Jakiej?

Jan Olbrycht: „Ta sprawa [unijnej polityki miejskiej] wzbudza ogromne kontrowersje z różnych powodów. Po pierwsze, rodzi się natychmiast opór ze strony miast i stowarzyszeń miast różnego typu, które uważają, że jeżeli UE będzie chciała robić politykę wobec miast, to jest to złamanie zasady subsydiarności, próba wejścia w kompetencje władz miejskich. W związku z tym trzeba bardzo wyraźnie podkreślić, że polityka wobec miast nie jest zastąpieniem polityki miast, lecz jej wspieraniem. Oczywiście, jeżeli jest ona przemyślana. Z drugiej strony, jest opór władz regionalnych, które uważają, że polityka miejska ma o tyle sens, o ile jest prowadzona w ramach polityki regionalnej. Inaczej mówiąc, cały zestaw funduszy europejskich, instrumentów, narzędzi, które są przewidziane w polityce regionalnej powinien obejmować również miasta. Nie ma więc specjalnej potrzeby, żeby robić europejską politykę miejską.

Ale realia są inne, ponieważ od dłuższego czasu instytucje europejskie prowadzą swoją politykę miejską, tylko jej tak nie nazywają. Wpierw wprowadziły określone programy, dajmy na to URBAN I, II i III – to programy z poprzednich kadencji parlamentu i poprzednich ram finansowych. Potem elementy miejskie trafiły do programów krajowych. To lata 2007–2013. Teraz, w latach 2014–2020, mamy do czynienia ze wzmocnieniem tzw. wątków miejskich w różnych politykach. Działa specjalna rezerwa funduszu regionalnego dla miast, które popularnie w Polsce nazywają się ZIT-ami¹⁸. Mamy również propozycje innowacyjnych rozwiązań z poziomu europejskiego. W ostatnich latach pojawiły się elementy polityki miejskiej na poziomie ONZ, który poprzez swój UN-Habitat ustalił tzw. Nową Agendę Miejską – to wynik rozwinięcia jedenastego celu milenijnego. Natomiast UE rozpoczęła w czasie prezydentury holenderskiej swoją agendę miejską i ma zamiar ją dalej rozwijać.

W UE na razie toczy się dyskusja i nie ma w rozporządzeniach mowy o żadnej polityce miejskiej. Równocześnie jednak zajmująca się tą tematyką Dyrekcja Generalna zmieniła nazwę i nie nazywa się już Dyrekcją Generalną Polityki Regionalnej, ale Dyrekcją Generalną Polityki Regionalnej i Polityki Miejskiej, co oznacza, że wątek miejski w działaniach europejskich się poszerzy. Przewiduje się też zwiększenie puli środków na specjalne działania typu ZIT po 2021 r. i do tego dodaje się nowe elementy tzw. instrumentu miejskiego, który będzie obejmował finanse, po pierwsze, na URBACT, po drugie, na tzw. nowe inicjatywy, innowacyjne elementy miejskie, i po trzecie, zapewne wzmocniona zostanie europejska agenda miejska.”

Andrzej Porawski: „Polskie miasta oczywiście oczekują polityki miejskiej. I to takiej ze wszystkich szczebli: europejskiego, krajowego i regionalnego. Poziom krajowy wprowadził to pojęcie w przyzwoity sposób sześć lat temu na Kongresie Urbanistyki Polskiej w Lublinie. Wtedy pani minister Elżbieta Bieńkowska zapowiedziała zmiany prawne, które potem zostały wprowadzone. Poprzedni rząd przygotował dokument o nazwie *Krajowa Polityka Miejska 2023*, który jest spisem pobożnych życzeń i nie zawiera żadnego konkretnego. Obecny rząd,

¹⁷ *Ibidem*, s. 28.

¹⁸ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (przyp. red.).

mimo że baliśmy się, iż pominie zupełnie politykę miejską, wręcz przeciwnie – przynajmniej w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* zawarł elementy konkretnych działań w stosunku do konkretnych miast. Rodzi się pytanie o realizację tych zamierzeń, bo na razie nie jest z tym dobrze, a przynajmniej nie tak, jak byśmy oczekiwali. Natomiast polityka w stosunku do miast średnich jest bardzo jasno zapowiedziana, tylko dosyć niekonsekwentnie. Bo jeśli ma się wzmacniać w sposób zintegrowany rozwój miast średnich, a jednocześnie wyprowadza się z tych miast niektóre instytucje, osłabia szkoły wyższe działające w tych miastach – patrz Ustawa 2.0 ministra Gowina itp. – no to brakuje w tym wszystkim spójnego podejścia. Pierwotne zapowiedzi, jeszcze przed wyborami, budziły grozę, ponieważ mówiły np. o specjalnym programie dla miast, które utraciły status miast wojewódzkich. Ale my wiemy, jaka jest sytuacja miast, które utraciły ten status – mniej więcej połowa z nich ma się lepiej niż obecne miasta wojewódzkie. Owszem, druga połowa ma się znacznie gorzej. To nie powinna być polityka adresowana do wszystkich, tylko do tych, które bardziej tego potrzebują.

Poziom regionalny jest mniej zaawansowany. Do tej pory sześć województw na szesnaście opracowało dokumenty, które w tytule mają politykę miejską. To m.in. śląskie, małopolskie, podlaskie – ku mojemu zdumieniu, bo podlaskie jako jedyne województwo w poprzedniej perspektywie nie miało rewitalizacji w swojej strategii. Oczywiście te dokumenty nie mają żadnej mocy wiążącej, bo potem i tak górę bierze konkurs projektów, ale skoro się pojawiły, to może zapowiadają pewną zmianę w myśleniu.

Sektorowe polityki krajowe są ze sobą słabo zintegrowane. Polska jest wciąż jeszcze krajem polityk resortowych i oczywiście polityka mieszkaniowa ma swój miejski wymiar, polityka transportowa ma też swój miejski wymiar, ale w tych politykach sektorowych nie widać spójnej myśli dotyczącej ich oddziaływania na miasta. Chociaż znaczenie tych polityk dla miast, zwłaszcza niektórych, jest bardzo duże.”



Ryc. 6. Paneliści IV sesji plenarnej. Od lewej: Jan Olbrycht, Andrzej Porawski, Łukasz Medeksza, Vít Řezáč, Evelyn Gustedt (fot. J. Ziarnicki).

Evelyn Gustedt: „Na poziomie unijnym najważniejsze jest to, co właśnie teraz robimy: wymiana. Choć jest też tak, że choć rozmawiamy ze sobą, to niekoniecznie się rozumiemy, bo mamy w głowach różne definicje tych samych zjawisk. Polityka miejska może być inaczej rozumiana w Niemczech, a inaczej w innych krajach. Tym bardziej potrzebujemy wymiany wiedzy i poglądów. Dlatego takie programy jak INTERREG czy URBACT

są bardzo pożyteczne. Nie dlatego, że prowadzą do nowych regulacji, ale właśnie dlatego, że umożliwiają tę wymianę. Wzmacniają więzi społeczne. Jeśli zależy nam na wspólnym, europejskim społeczeństwie, to potrzebujemy wspólnych wartości – ale nie można ich nikomu narzucać. Stajemy też w obliczu tych samych, wspólnych wyzwań. Przykładem jest wpływ zmian klimatycznych na miasta. W dużych ośrodkach jest sporo urzędników i kompetentnych ekspertów, którzy wiedzą, jak poradzić sobie z tym tematem. Ale jeśli pójdziemy do mniejszych miast, to – owszem – również znajdziemy tam wykształconych fachowców, ale jest ich niewielu, więc zajmują się wieloma tematami jednocześnie. Jak mają poradzić sobie z tematem zmian klimatycznych? Jak mają wzmacniać odporność swoich małych miast? Tym bardziej potrzebna jest nam wymiana wiedzy i kontakty między fachowcami działającymi na szczeblu UE z ludźmi w różnych miejscach Europy.”

Vít Řezáč: „Czesi są jedną z najbardziej eurosceptycznych nacji. UE jest często przywoływana w Czechach jako wymówka przy okazji nietrafionych inwestycji publicznych. Sądzę, że dla wielu miast bywa też podpórka przy kształtowaniu ich własnych polityk. Czasem łatwiej jest uzasadniać jakieś projekty koniecznością realizacji programów unijnych. Dzięki temu lokalne władze czują się zwolnione z części odpowiedzialności za własne miasta i ich rozwój. To zjawisko jest bardzo niedoceniane przez naszych polityków. Wydaje mi się, że czas zmienić tę sytuację. Wdrażanie programów unijnych powinno wynikać bardziej z potrzeb miast, niż być wyłącznie produktem skomplikowanej układanki programów unijnych lub krajowych.”

Łukasz Medeksza: „Wielkim minusem środków zewnętrznych jest to, że przyzwyczajają samorządowców do bierności intelektualnej. Zamiast kreować własny pomysł, własną wizję, samorządy ustawiają się pod takie środki, jakie są dostępne. Nie chcę generalizować, ale da się takie zjawisko zaobserwować. Nazywam je roboczo strategiami bierności. A czy jest potrzebna unijna polityka miejska? Zaryzykowałbym tezę, że w głębokim interesie polskich miast jest, żeby taka polityka miejska była. Miasta, zwłaszcza duże, są chyba trochę przerażone tym, co się może zdarzyć w ciągu kilku najbliższych lat, czyli perspektywą znaczącego zmniejszenia puli dostępnych środków z UE. Z kolei z punktu widzenia polityki krajowej znacznie większą rolę będą odgrywać wyzwania w miastach małych i średnich, a nie w dużych. A przecież w dużych jest jeszcze wiele do zrobienia, *vide* polityka antysmogowa, transport publiczny czy rewitalizacja. To jest szczególnie case Wrocławia, z którego pochodzę, gdzie na te obawy nakłada się dodatkowo fakt, że Dolny Śląsk już przekroczył próg, poniżej którego dostaje się te główne środki unijne. Mamy już 76% unijnego PKB. Jeżeli to kryterium w ogóle się utrzyma, to Dolny Śląsk straci duże wsparcie, co jest tym gorsze, że południe naszego regionu, liczone odrębnie, to jest jakieś 55% unijnego PKB, czyli jest ono jedną z najbiedniejszych części Europy.”

J. Olbrycht: „Według moich aktualnych informacji, regiony przejściowe, którym należy się unijne wsparcie, to będą regiony mające między 75% a 100% PKB, co całkowicie zmieni geografię, ponieważ okaże się wtedy, że pomocy potrzebuje 85% Francji, północna Holandia oraz cała Finlandia. W związku z tym ilość pieniędzy na te przejściowe regiony będzie trochę mniejsza. Ale jednocześnie zostanie zmieniony sposób dofinansowania. Propozycja jest taka, żeby w regionach słabo rozwiniętych to finansowanie sięgało maksimum 70%, a w przejściowych, żeby szło jeszcze niżej – w okolice 55–60% dofinansowania. Ilość pieniędzy dla Polski generalnie spadnie. Zmieniła się filozofia Unii. Wcześniej była taka, że wspieramy Europę Środkowo-Wschodnią i nowych członków, żeby się pieli w górę, a ponieważ pną się radykalnie w górę, więc trzeba ich nagrodzić, stąd to kryterium w postaci PKB. Teraz, w wyniku intensywnych działań w naszej części Europy, nowa filozofia brzmi tak: skoro te państwa robią takie postępy, nie należy już im tak pomagać. W związku z tym przesuwają się akcent z PKB na inne kryteria. Ilość pieniędzy dla nas maleje, ale usilnie pracujemy, żeby utrzymała się dotychczasowa filozofia ich podziału.”

A. Porawski: „Polityka miejska w UE jest słaba i miękka. Różne jest też podejście do niej w poszczególnych państwach członkowskich. Skandynawia uważa, że jest ona niepotrzebna, bo miasta są tak silne, że żadne

interwencje ze szczebla państwowego, a tym bardziej europejskiego, nie są potrzebne. Również kraje federalne, w tym zwłaszcza Niemcy, mówią, że szczebel europejski nie jest im w tym celu potrzebny, bo one nawet na szczeblu krajowym słabo zajmują się tą tematyką. Chyba najwięcej instrumentów mają landy i tam się prowadzi prawdziwą politykę miejską. Jest kilka krajów, które chciałyby, żeby była miejska polityka europejska, ale mają jej różne wizje. Natomiast w całej Unii został wprowadzony instrument ZIT. Wynosi minimum 5% unijnych środków na rozwój regionalny. Jest przeznaczony na specjalne, zintegrowane narzędzia wsparcia miast. Ale tylko dwa kraje na 27 wprowadziły go w wystarczającej skali, czyli w wysokości 5 lub więcej procent – to Republika Czeska i Polska. Jednocześnie są w UE państwa, które w ogóle nie przeznaczyły pieniędzy na ZIT. Już choćby ten przykład pokazuje, że europejska polityka miejska nie jest na tyle silna, żeby ktoś się nią specjalnie przejął.”

V. Řezáč: „Pozytywnym aspektem dyskusji o programach unijnych jest to, że stawia ona pytania, które w innym przypadku mogłyby w ogóle nie pojawić się w naszych krajach. Przykładem są pytania o spójność społeczną i zmiany klimatu. Być może odpowiedzi na te pytania nie satysfakcjonują każdego, ale najważniejsze, że w ogóle omawiamy te tematy.”

Klaus Kunzmann: „Najlepsza polityka miejska polega na tym, że najpierw przegląda się polityki sektorowe pod kątem ich wpływu na miasta. Polityki konkurencyjności, transportowa czy rolna mają potężny wpływ – zarówno na duże, jak i na małe ośrodki. Zanim więc zaczniemy narzucać jakąś ogólną politykę miejską, zadbajmy o to, by zrobić porządek z politykami sektorowymi. Zwróćmy się chociażby do Komisji Europejskiej: «Zmieńcie, proszę, waszą politykę transportową, bo wspiera jedynie duże miasta; zmieńcie politykę konkurencyjności, bo wspiera jedynie duże miasta; zmieńcie politykę rolną, bo zabija małe miasta na obszarach wiejskich».”

J. Olbrycht: „Administracja unijna ma ten sam problem, co administracje krajowe. Działa silosowo, sektrowo. Ogromnym wyzwaniem jest koordynacja jej polityk w wymiarze miejskim.”

Iván Tosics: „Jest zapotrzebowanie na nową politykę miejską, ale nie w formie ogólnych regulacji. Są pewne problemy wspólne dla państw europejskich. Przykładem są przestarzałe granice administracyjne miast. Trzeba przejść do geografii funkcjonalnej. Potrzebna jest unijna polityka metropolitalna, która pomogłaby miastom współpracować z otaczającymi je obszarami. Ale nie powinna ona być przymusowa. Warto dać odpowiednie narzędzia miastom w tych krajach, w których władze państwowe w niewystarczającym stopniu odpowiadają na miejskie wyzwania. Takiej właśnie miejskiej polityki bardzo bym sobie życzył.”

E. Gustedt: „Jest pewien problem z takimi obszarami funkcjonalnymi, czy – jak je niektórzy nazywają – *soft spaces* [miękkimi przestrzeniami]. Mieliśmy na ten temat wiele dyskusji na konferencjach AESOP¹⁹. Z naukowego punktu widzenia sprawa jest prosta: «wyznaczmy obszar funkcjonalny dla dowolnego tematu». Tyle że takie podejście nie rozwiązuje kwestii odpowiedzialności za prowadzone polityki. Ludzie potrzebują władz, na których można polegać i mają demokratyczny mandat. Władze miast i regionów wybieramy w wyborach. Ale jak będą wybierani przedstawiciele obszarów funkcjonalnych? Nie chcę przez to powiedzieć, że te obszary to wyłącznie marzenie. Rozumiem potrzebę ich funkcjonowania. Ale jednocześnie dostrzegam trudności, które trzeba by przezwyciężyć, jeśli zechcemy takie obszary uruchamiać.”

A. Porawski: „Myślę, że nowe regulacje unijne nie są nam szczególnie potrzebne. Mamy zdecydowany nadmiar własnych. A jak już dostajemy regulacje unijne, to jeszcze dodatkowo je wzbogacamy i komplikujemy. Ważne, żeby regulacje dotyczące instrumentów unijnych stwarzały pewne zachęty i dodatkowe motywy do działania. U nas np. współpraca w obszarach funkcjonalnych zaczyna występować w coraz większym stopniu, przybiera różne formy, mimo braku stosownych rozwiązań prawnych. Jeśli takie podejście będą dodatkowo

¹⁹ AESOP – Association of European Schools of Planning (przyp. red.).

wspierać instrumenty finansowe, to będzie to dodatkowo wzmacniać współdziałanie w obszarach funkcjonalnych. Unijna polityka powinna stymulować te sprawdzone kierunki działania i wymianę doświadczeń. URBACT jest za słaby finansowo, a mimo to miasta interesują się tą wymianą doświadczeń, dużo z niej czerpią.”

Ł. Medeksza: „Zwróciłbym uwagę na ryzyko, jakim jest narastająca złożoność systemu, zarówno na poziomie UE, jak i w obrębie państw. Pojawił się bardzo ważny i ciekawy temat legitymizacji działania władz odpowiedzialnych za obszary funkcjonalne. W Polsce formalizacja takich obszarów oznaczałaby utworzenie czwartego szczebla samorządu terytorialnego. Czy w związku z tym będziemy organizować również czwarty szczebel powszechnych wyborów władz tych obszarów, czy będziemy je wybierać w inny sposób? Jeśli zaś mówimy o dalszej ewolucji polityki miejskiej na szczeblu unijnym, to pojawia się pytanie, czy nie tworzymy w ten sposób systemu równoległego do obecnej polityki spójności, która bazuje jednak na regionach. Czy polityka miejska będzie nadal związana z regionalną, czy pójdzie jakimś własnym torem? Czy finanse np. na ZIT-y będą nadal, jak to jest w Polsce, częścią Regionalnych Programów Operacyjnych, czy pojawi się jakaś inna, wydzielona pula specjalnie dla ZIT-ów? Miasta chciałyby oczywiście odrębnej puli, bo prezydenci nie musieliby wtedy – mówiąc kolokwialnie – handryczyć się z marszałkami o kasę, mieliby partnera bezpośrednio w Komisji Europejskiej.”

J. Olbrycht: „Według propozycji sprzed tygodnia, wszystko, co będzie szło do miast będzie w ramach polityki spójności. Zaś ZIT-y to nie będzie minimum 5, ale minimum 6% [środków na rozwój regionalny]. Oprócz tego będą pieniądze na URBACT i na działania innowacyjne. Będzie też dyskusja, czy nie wprowadzić zapisu o obszarach metropolitalnych. To niekoniecznie muszą być nowe szczeble samorządu, to mogą być obszary współpracy, współdziałania pomiędzy istniejącymi już jednostkami. Polityka miejska będzie szła trochę inaczej, raczej śladem Europejskiej Agendy Miejskiej, czyli tzw. partnerstw, które dyskutują na temat bardzo różnych spraw dotyczących miast – takich jak migracje, bieda, transport, jakość powietrza. Te partnerstwa będą w dalszym ciągu działały i będą poszerzały zakres zainteresowania miasta na różne polityki. Ale czy to wymusi współpracę w ramach polityk sektorowych? Miejmy taką nadzieję. Raczej nie pojawi się nowy, unijny dział budżetowy o nazwie „polityka miejska”, natomiast pojawią się propozycje dla miast w ramach polityki spójności. I będą one nieco poszerzone.

Tomasz Sławiński: „W Polsce najważniejsza jest teraz zmiana możliwości działania miast wewnątrz; chodzi o to, żeby miasta mogły stać się w większym stopniu zarządcami gruntów. Żeby prowadziły politykę zmierzającą do kupowania gruntów, żeby mogły stać się deweloperem albo pre-deweloperem, który grunty kupuje, a później dystrybuuje, sprzedaje itd. W pewnym sensie zaczęła się w to wpisywać ta nowa specustawa mieszkaniowa. Powinniśmy skupić się na tym, jak zmienić politykę wewnętrzną, tę, którą miasta prowadzą wobec siebie, wobec swojego terytorium tak, żeby to sprzyjało właściwemu zagospodarowaniu przestrzeni. To jest chyba najbardziej istotne – i to niezależnie od skali miasta.”

J. Olbrycht: „Oto dylemat: czy polityka miejska powinna dać miastom więcej swobody w zagospodarowaniu terenu, gospodarce gruntami, poszerzaniu możliwości ruchu transportowego, budowaniu parkingów – czy nie? Czy miasta będą trzymane w ryzach przez przepisy o zasięgu krajowym, jeżeli chodzi o zagospodarowanie przestrzeni, prawo budowlane itd.? W jakim kierunku powinna iść polityka miejska?”

A. Porawski: „Powinna dawać miastom narzędzia i odpowiednią swobodę w ich wykorzystaniu. Sytuacja w gospodarce nieruchomości w Polsce powinna być szczególnie kreatywnie wykorzystana. Dzięki Michałowi Kuleszy polskie gminy są właścicielami największej chyba w Europie, w porównaniu z innymi państwami, ilości nieruchomości. Dochody gmin z majątku to jest 8% wszystkich dochodów (wg danych Ministerstwa Finansów). Natomiast gospodarka nieruchomościami w miastach to niestety w zdecydowanej większości administrowanie. Niektóre miasta zaczynają dostrzegać konieczność lepszego wykorzystania tego zasobu. Jest jeden przykład

absolutnie ekstraordynaryjny: Wyszaków – miasto, które pisząc swoją strategię kilkanaście lat temu dostrzegło, że komunalne „ciapki” rozrzucone po mieście i nijak nie wykorzystane, nie stanowią potencjału, który mógłby dla miasta pracować. Jakimś cudem burmistrz Wyszakowa przekonał do tego radnych i rada przez kilka lat inwestowała w zakupy gruntów, jednocześnie próbując pozbyć się tych, które uznała za nieciekawe. Postanowili komasować grunty w tych częściach miasta, gdzie mieli stosunkowo najlepszą infrastrukturę, przynajmniej tę podstawową, a pozbywali się nieruchomości w miejscach gorzej wyposażonych. Po kilku latach wytworzyli trzy strefy rozwoju gospodarczego, w tym jedną o formule Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Ściągnęli tam mnóstwo podmiotów gospodarczych. W ciągu kilku lat powstało tysiąc miejsc pracy. Zaczęli też nagle mieć dużo wyższe przychody ze sprzedaży majątku. Te nowe miejsca pracy znacząco zmieniły sytuację społeczną. Zmniejszyły liczbę klientów pomocy społecznej. Wyszakowowi pomogła oczywiście dobra lokalizacja przy S8 z Warszawy, ale ich polityka gospodarowania nieruchomościami, zamiast administrowania nimi, to jest naprawdę rzecz ekstraordynaryjna. Wyszaków jest już opisany w naszym opracowaniu wykonanym wspólnie z Instytutem Rozwoju Miast²⁰. Przed wojną ustawa o planowaniu przestrzennym, czy jak ona się wtedy nazywała, była bardziej związana z ustawą o gospodarce nieruchomościami. Dzisiaj nie ma *de facto* powiązania między tymi ustawami. A mogłoby być. Przydałoby się też większe powiązanie podatku od nieruchomości ze sposobem użytkowania terenu.”

Marek Karzyński: „Słabością naszego systemu planowania i gospodarowania przestrzenią jest między innymi to, co dla gości z zagranicy może być pewnym zaskoczeniem, że plan może przeznaczać jakiś teren pod zabudowę, a właściciel terenu, rolnik, może dalej uprawiać ten grunt i płacić podatek od gruntu rolnego. Nie ma żadnego nacisku na to, żeby to było powiązane z przeznaczeniem w planie miejscowym.”

A. Porawski: „Zwracam uwagę, że Wyszaków swoją politykę przeprowadził w istniejących realiach prawnych. Nie potrzebował dodatkowych instrumentów. Wałbrzych stworzył regionalny ZIT większy od ZIT-u wrocławskiego i uzyskał – mimo oporu ówczesnego Ministerstwa Rozwoju – status instytucji pośredniczącej. Pokazał, że mimo wszystkich braków prawnych, da się wykreować – jeżeli jest potencjał, wola, jeżeli są ludzie – ciekawą aglomeracyjną politykę rozwoju w obszarze funkcjonalnym.”

Podsumowanie

Polityka miejska jest wielopodmiotowa i wieloprzeciwkowa. Tę prowadzoną z poziomu krajowego – lub za jego pośrednictwem – można roboczo podzielić na trzy główne rodzaje, które są zarazem trzema stopniami coraz głębszej ingerencji w funkcjonowanie miast.

Pierwszy stopień – to polityki sektorowe prowadzone m.in. w miastach. Byłby to więc wspomniany wcześniej „wymiar miejski” różnych polityk krajowych. Mogą, choć nie muszą wymagać zmian ustawowych – można je prowadzić w ramach obecnego prawa.

Drugi stopień, to polityki unijne i wynikające z nich podziały środków z UE. Towarzyszą im odpowiednie przepisy. Niektóre wymagają też wielopodmiotowych porozumień. Przykładem jest ZIT, który jest ni mniej, ni więcej ingerencją w ustrój samorządowy za pomocą unijnej polityki spójności. Na ile ta ingerencja okaże się trwała – pokaże czas.

²⁰ Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa to obowiązująca od 1 stycznia 2018 r. nowa nazwa Instytutu Rozwoju Miast po połączeniu z Instytutem Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (przyp. red.).

Trzeci stopień – to przekuwanie polityk miejskich w konkretne ustawy. Przykłady takich ingerencji w poszczególne sektory zostały przywołane już na początku tekstu (Ustawa 2.0, „Lex Deweloper”, reforma oświatowa...). W ostatnim czasie te zmiany zaczynają sięgać coraz głębiej. W 2018 r. weszły w życie nowe przepisy dotyczące funkcjonowania władz gmin, m.in. wydłużenie ich kadencji do pięciu lat oraz obowiązek przedstawiania corocznego raportu o stanie gminy, który ma być podstawą głosowań nad wotum zaufania dla wójta, burmistrza, prezydenta. Na przełomie 2018 i 2019 r. trwały prace nad zmianami m.in. *Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* oraz *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Szły w kierunku stworzenia całkiem nowego systemu dokumentów strategicznych i planistycznych w całym kraju, również w miastach. Tego typu zmiany nie ograniczają się już do pojedynczych sektorów – wpływają na całe życie miasta.

A skoro tak, to być może w kolejnym kroku warto będzie zadać pytanie o cały polski ustrój samorządowy. Oczywiście – z punktu widzenia samych samorządów, zwłaszcza dużych miast, zadawanie takiego pytania jest ryzykowne w obecnej sytuacji politycznej. Lepiej zachować niedoskonałe *status quo*, niż nieopatrznie zachęcić do odgórnej recentralizacji państwa. Niemniej, na dłuższą metę nie da się uniknąć pytań o ustrój. Zwłaszcza w sytuacji, gdy – jak pokazałem – jest on stopniowo modyfikowany kolejnymi ustawami. Być może zbliżamy się do momentu, gdy to nie polityka rozwojowa będzie prowadzona w ramach istniejącego ustroju, ale ustrój stanie się narzędziem polityki rozwojowej. Jakie ustroje miejskie będą wynikać z przyszłej krajowej polityki miejskiej?

Okazją do przyjrzenia się tym wszystkim tematom będą prace nad kolejną *Krajową Polityką Miejską*. Zgodnie z *Ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, „podlega [ona] aktualizacji nie rzadziej niż raz na 7 lat, z uwzględnieniem okresu programowania Unii Europejskiej oraz strategii rozwoju Unii Europejskiej, a także może podlegać aktualizacji w każdym czasie, jeżeli tego wymaga sytuacja społeczno-gospodarcza kraju”. W 2019 r. miną cztery lata od uchwalenia KPM. W 2020 r. kończy się obecny okres programowania UE. Konsekwentnie budowany jest nowy system krajowych dokumentów strategicznych – przykładem są wspomniane już, prowadzone na przełomie 2018 i 2019 r. konsultacje nowej KSRR. W tej sytuacji podjęcie prac nad nową KPM wydaje się być kwestią czasu. Krótkiego.

SESJA PLENARNA V

Izabela Mironowicz

MIEJSKIE IMAGINARIUM. CZY MAMY OPOWIEŚĆ O JUTRZE MIASTA?



Sesja odbyła się trzeciego dnia Kongresu, 22 czerwca 2018 roku, w Teatrze Muzycznym w Gdyni. W dyskusji panelowej uczestniczyli Sławomir Gzell, Klaus Kunzmann, Joris Scheers i Laura Verdelli. Moderatorami debaty byli Marek Stępa, wiceprezydent Gdyni oraz Izabela Mironowicz.

Znane wszystkim współczesnym urbanistom wizje miast sprzed wieku zaczęły budować nie tylko, a może nawet nie przede wszystkim, urbanisci – którzy jako odrębny zawód dopiero kształtowali swoją profesjonalną tożsamość – ale raczej społecznicy, filantropi, dziennikarze, fabrykanci i politycy.

Początku procesu tworzenia „profesjonalnych” manifestów, formułowanych nie przez indywidualnych wizjonerów-reformatorów, ale przez „ukonstytuowane” środowisko urbanistów należy oczywiście szukać w Karcie Ateńskiej z 1933 roku, która bardzo precyzyjnie konstruowała zrationalizowaną wizję, jak miasta powinny się rozwijać, jakie wskaźniki osiągać i co miałyby oferować mieszkańcom.¹

Czy dzisiaj urbanisci są tymi, którzy roztoczą atrakcyjną wizję miast, czy – podobnie jak w czasach Howarda – miejską opowieść będą raczej snuli inni: aktywiści, wielkie instytucje, ponadnarodowe firmy?

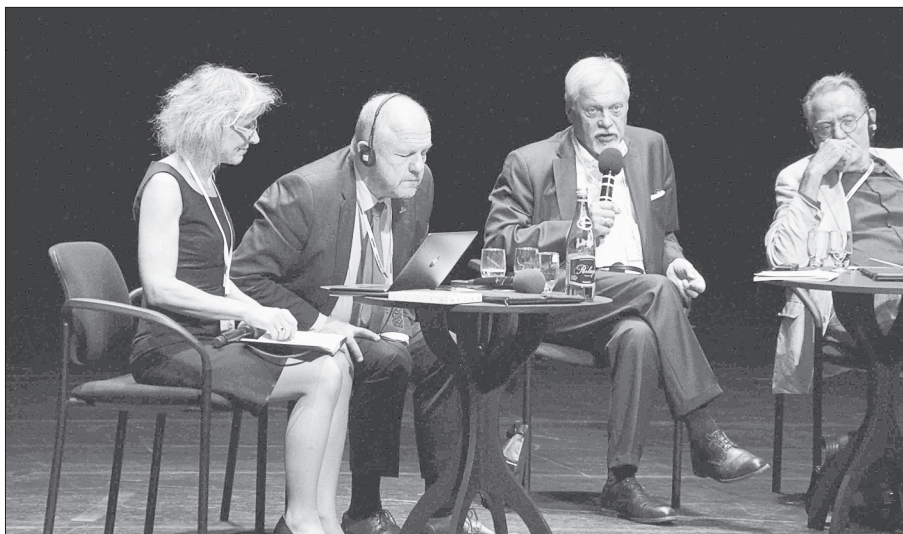
Pytanie, czy umiemy dzisiaj choćby rozpocząć kształtowanie narracji o mieście w przyszłości, stanowiło fundament dyskusji zamykającej VI Kongres Urbanistyki Polskiej.

Tę sesję plenarną prowadziła autorka niniejszej relacji wspólnie z Markiem Stępą, wiceprezydentem Gdyni, który jest nie tylko długoletnim samorządowcem, ale także doświadczonym urbanistą. Do panelu zostali zaproszeni: **Sławomir Gzell**, urbanista i architekt, teoretyk rozwoju miast, doświadczony projektant i profesor na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej; **Klaus R. Kunzmann**, architekt, urbanista, planista, wieloletni profesor na Technische Universität w Dortmundzie, założyciel i pierwszy szef prestiżowej Katedry Planowania Europejskiego na tymże uniwersytecie, wreszcie założyciel i pierwszy prezydent Europejskiego Stowarzyszenia Szkół Planowania², organizacji skupiającej uczelnie europejskie kształcące urbanistów i planistów; **Joris Scheers**, specjalista z zakresu rozwoju miast i planowania przestrzennego, przez wiele lat pracujący dla rządu Flandrii jako zastępca Architekta Rządowego, profesor wizytujący na Katholieke Universiteit Leuven oraz były prezydent,

¹ Zbiór tego rodzaju dokumentów opublikowano w tomie 15 serii „Biblioteka Urbanisty” pt. *Manifesty urbanistyczne*, TUP, Warszawa 2017 (przyp. red.).

² Nazwa oficjalna: Association of European Schools of Planning (AESOP).

a obecnie sekretarz generalny Europejskiej Rady Urbanistów³ i wreszcie **Laura Verdelli**, architektka, architektka krajobrazu, urbanistka, specjalistka w dziedzinie dziedzictwa kulturowego, pracująca w wielu programach międzynarodowych w Europie, Afryce, Ameryce Południowej i Azji, obecnie profesor w Instytucie Planowania Przestrzennego i Środowiska na Uniwersytecie w Tours.



Ryc. 7. Paneliści V sesji plenarnej. Od lewej: I. Mironowicz, M. Stępa, S. Gzell, K. Kunzmann (fot. J. Ziarnicki).

Otwierając debatę **Izabela Mironowicz** poruszyła zagadnienie znaczenia miast dla współczesnych społeczeństw oraz realnej przestrzeni. Podkreślając, że jest to zapewne pogląd nieco ekscentryczny, uważa, że miasta stanowią dziś jedyne realne byty terytorialne. Rola państw nie jest zupełnie jasna, zarówno w historii jak i obecnie – zmieniają się ich granice, kompetencje, nie dostrzegamy ich znaczenia terytorialnego albo się ono bardzo zmienia. W szczególności dotyczy to Europy, której integracja zmienia i będzie zmieniać rolę państw. To samo dotyczy regionów – nie możemy ich dotknąć, ich granice są umowne, trzeba szukać specjalnych metod i narzędzi, żeby je zdefiniować.

Natomiast miasta w historii, a także dzisiaj, są fizycznie dotykane, stanowią realne środowisko życia większości ludzi na świecie, a w Europie bardzo znaczącej większości. Dlatego przyszłość miast wydaje się taka ważna. Nie wiemy, jak będą się zmieniały zależności pomiędzy państwami i regionami, choć jest oczywiste, że nie znikną one jutro czy za rok, bo tworzą instytucjonalne ramy społeczeństw, ale to co widzimy na pewno, to fakt, że miasta zmieniają się bardzo dynamicznie. Zatem pytanie o przyszłość miast trzeba jakoś usytuować w odniesieniu do systemowych zmian, z jakimi mamy do czynienia.

Marek Stępa nie podzielił poglądu, że misja państw narodowych się wyczerpuje; uważa że ich rola w życiu społeczności określanej jako naród identyfikujący się z konkretnym terytorium i wspólną historią ma z pewnością jeszcze długą przyszłość. Należy tu zauważyć, że realna władza miast jest dzisiaj ograniczana zarówno przez państwa i regiony, jak i przez inne podmioty, na przykład międzynarodowe – czy ponadnarodowe – korporacje czy organizacje. Te instytucje ograniczają oczywiście władzę państwa i regionów, zatem wyraźnie widać, że tworzy się nowy systemowy porządek, ale jego organizacja nie jest jeszcze ostatecznie zdeterminowana.

Odnosząc się do tej wypowiedzi I. Mironowicz zwróciła uwagę, że relacje „państwo – byty ponadnarodowe – miasta” są bardzo dynamiczne. Na przykład państwa są jeszcze zainteresowane organizacją wielkich i kosztownych wydarzeń, jak igrzyska olimpijskie, na których korzysta ponadnarodowa organizacja⁴, ale niekoniecznie miasta, które zgodnie z tradycją formalnie aplikują o przyznanie im tego wydarzenia, lecz jako samorządne byty często są niechętne takim pomysłom. Zatem wzajemne relacje nie są jeszcze zdefiniowane, one się dopiero budują.

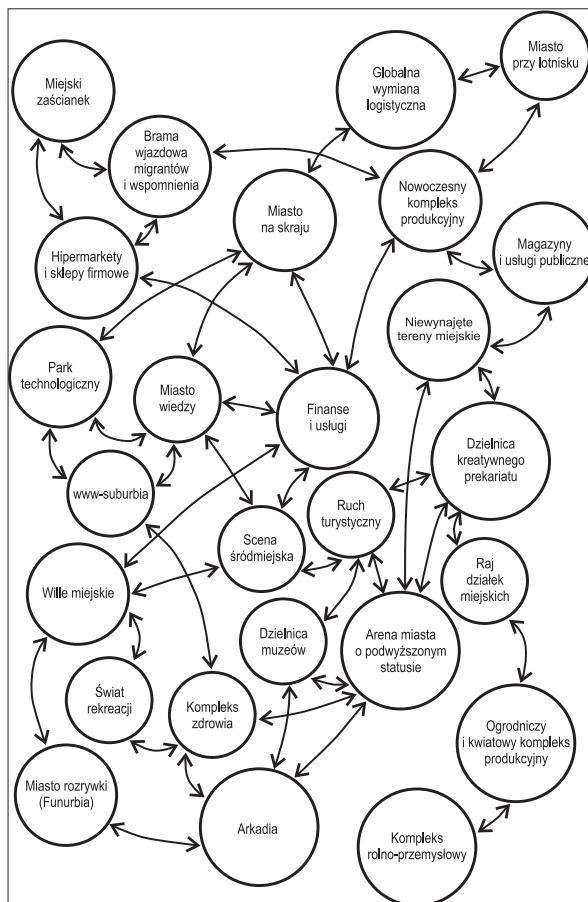
To uzupełnienie dało zaproszonym panelistom pole do roztoczenia ich wizji miasta jutra.

Pierwszy głos zabrał **Klaus Kunzmann**, który nakreślił wizję rozciągniętą pomiędzy łagodną krainą szczęśliwości a przerażającą dystopią.

„Jak będzie wyglądać miasto przyszłości? – zapytał Klaus Kunzmann. Miasto przyszłości będzie mieć nieostre granice i będzie stanowić fragment większego policentrycznego regionu miejskiego rozciągającego się na przestrzeni ponad 60 kilometrów. Regiony miejskie tego rodzaju będą gospodarczym zagłębieniem konkurującym z innymi regionami miejskimi na świecie. W zależności od wewnętrznych lokalnych uwarunkowań i o wiele bardziej niż ma to miejsce dzisiaj, miejski region będzie w przyszłości czymś w rodzaju kołażu, archipelagu składającego się z wielu miejskich wysp, rejonów, o specyficznych funkcjach. Każdy taki rejon, o zagęszczonej strukturze i funkcjonalnie zróżnicowany, będzie miał swoje uzasadnienie i powiązania z podobnymi wyspami w obrębie szerszego regionu miejskiego. Powstanie wewnętrzna turystyka miejska, dzielnice oferujące dostępne mieszkania, miasta przy lotniskach i grodzone osiedla dla zamożnych mieszkańców, ale także rejonu małomiasteczkowe lub dzielnice wiedzy i świata rekreacji.”

Komentując przedstawiony schemat panelista podkreślił, że wszystkie obszary zurbanizowane będą w przyszłości cechować się wymieszaniem funkcji. Mieszkalnictwo, produkcja, usługi, rozrywka, handel i obiekty kultury, jak również miejskie parki i tereny wypoczynku zostaną dobrze zintegrowane. Różne formy wymiany gospodarczej będą charakteryzować lokalną gospodarkę w tych obszarach. Szczególnie będzie preferowana lokalna produkcja żywności.

„Co do zasady region miejski jest i pozostanie kosmopolityczny – stwierdził Kunzmann – chociaż niektóre rejonu miast będą miejscem koncentracji mniejszości etnicznych, utrzymujących więzi z odpowiednimi mniejszościami w innych regio-



Ryc. 8. Archipelag regionu miejskiego (wg K.R. Kunzmann, 2010).

⁴ Międzynarodowy Komitet Olimpijski.

nach miejskich. Społeczeństwo obywatelskie będzie mieć mocną pozycję i będzie uczestniczyć we wszystkich problemach rozwoju danego obszaru.”

W drugiej części wypowiedzi Klaus Kunzmann scharakteryzował poszczególne funkcje tych nowych obszarów zurbanizowanych.

„Te zurbanizowane i na wpół zurbanizowane wyspy stanowiące miejski kolaż będą w sensie społecznym silnie spolaryzowane. Będą mieć własne, w znacznym stopniu niezależne władze, nadzorujące wszystkie lokalne działania i komunikujące się z władzami, które istnieją i pracują w danym rejonie, jednak pod silnym nadzorem i według wskazań władz regionalnych, odpowiadających z kolei za relacje z władzami państwowymi i europejskimi.

Podstawowym zadaniem regionu miejskiego będzie krzewienie wiedzy. Szeroki wachlarz kierunków edukacji zawodowej i akademickiej, prowadzenie placówek oświatowych zaoferuje kształcenie podstawowe, wyższe i ustawiczne nieodpłatnie dla wszystkich obywateli.

Poruszanie się na obszarze regionów miejskich będzie uzależnione od dogodnej i niezawodnej komunikacji zbiorowej oraz rowerowej. Wybór środków transportu będzie lokalnie optymalizowany przez informację elektroniczną. Na terenie całego regionu miejskiego zafunkcjonuje łatwy dostęp do systemu wspólnego użytkowania samochodów osobowych (*car sharing*). Większość mieszkańców będzie pracować tam, gdzie mieszka. Stopniowo zmniejszy się liczba mieszkańców zmuszonych dojeżdżać swoimi samochodami do miejsca pracy.

Podstawową formą zakupów stanie się *e-shopping*. Zmieni on strukturę konsumpcji. Supermarkety i sklepy firmowe zostaną przekształcone w wielofunkcyjne miejsca konsumpcji, komunikacji i rozrywki.

Usługi publiczne przejdą w ręce silnych instytucji publiczno-prywatnych. Podstawą ich działania będą zdecentralizowane systemy energetyczne i zaopatrzenia w wodę, co zapewni ich zrównoważone i odporne na zakłócenia funkcjonowanie.

Zdrowie mieszkańców to wielkie wyzwanie dla regionów miejskich przyszłości, zwłaszcza wobec obserwowanego starzenia się ludności. Potrzebne będą liczne placówki i służby świadczące usługi, doradztwo i edukację w tym zakresie.

Trzeba przyjąć, że mieszkańcy miasta przyszłości będą lepiej wykształceni i będą mieli więcej czasu na aktywne uczestniczenie w jego w bogatym życiu kulturalnym korzystając ponadto z licznych placówek kulturalnych i ośrodków aktywności społecznej położonych w danym rejonie zurbanizowanym.

Mieszkanie w mieście przyszłości będzie bezpieczne. Wszystkie miejsca publiczne znajdą się pod nadzorem kamer przez 24 godziny na dobę, równocześnie będąc chronione przez publiczne i prywatne służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo.”

Kończąc swoje wystąpienie Klaus Kunzmann podkreślił, że w miastach przyszłości zachowanie warunków do życia zależy od stałej ich naprawy, a obserwowane tendencje zmierzające do wprowadzania gospodarki współdzielenia (*sharing economy*)⁵ sprzyjają szerszemu wykorzystywaniu zasobów, które tereny zurbanizowane posiadają.

Wizję tę wyprowadził on ze współczesnych trendów, które opierają się na „brandingu” i tematyzacji miast poszukujących ikonicznych budowli star-architektów, które pozwolą na powiązanie wygenerowanej przez miejskich marketingowców marki miasta z konkretnym obiektem lub obiektami po to, by uzyskać globalną rozpoznawalność. Podkreślił przy tym rolę mediów, często pomijaną w dyskursie o miastach.

⁵ *Sharing economy*, w polskiej terminologii ekonomicznej zwana zwykle gospodarką współdzielenia, „to przejaw przedsiębiorczości będący formą innowacji społecznej dyskонтującą zdobycze cyfryzacji” – M. Poniatowska-Jaksch, R. Sobiecki (red. nauk.), *Sharing economy (gospodarka współdzielenia)*. Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016, s. 169 (przyp. red.).

Joris Scheers zwrócił w swojej wstępnej wypowiedzi uwagę, że zapewne nie ma jednej spójnej narracji o przyszłości miasta, jest raczej wiele opowieści dotyczących konkretnych miast i ich społeczności. Punktem wyjścia do konstruowania każdej z tych opowieści musi być jednak rzetelna diagnoza, ustalenie stanu, w jakim miasto się znajduje. Akurat Gdynia stanowi znakomity przykład takiego specyficznego stanu — jest położona w szerszym kontekście urbanistycznym, powiązana z Gdańskiem i Sopotem, ale także mniejszymi miastami, we współpracujący organizm. To stanowi oczywiście ważną część tej specyficzności. Musimy zdać sobie sprawę, że miasta tworzą swoje narracje przyszłości w skrajnie odmiennych warunkach. W Europie inne uwarunkowania powstają w ramach miejskich „konglomeratów” jak obszar Manchester-Leeds, Zagłębie Ruhry, Flandria czy północne Włochy, a zupełnie inne w miastach o monocentrycznej strukturze jak Paryż czy Londyn. Nie warto zatem, zdaniem Scheersa, tracić energii na ustalenia definicyjne czym jest małe, średnie lub wielkie miasto czy obszar metropolitalny, trzeba natomiast uważnie przyglądać się każdej konkretnej morfologii miasta, jego relacjom wewnętrznym i zewnętrznym, ze środowiskiem przyrodniczym, z otaczającym obszarem. Dlatego owa opowieść o przyszłości miasta musi być skonkretyzowana, nie będzie już jednej opowieści dla wszystkich.

Odnosząc się do kwestii państw narodowych Joris Scheers podkreślił, że są one „wynalazkiem” i konceptem XIX-wiecznym, ówczesnie użytecznym i potrzebnym. Jednak jak każdy koncept tak i państwo narodowe, jakie znamy dzisiaj, powstaje, ewoluuje, a z czasem się wyczerpuje. I taka, jego zdaniem, jest przyszłość państw europejskich. Jest to tym bardziej oczywiste, jeśli rozważy się pojmowanie koncepcji państwa w takich krajach jak Rosja, Stany Zjednoczone, Chiny czy Indie. Warto też rzucić okiem na mapę i ocenić dobrze skalę Europy w wymiarze globalnym. Przyszłość będzie europejska albo nie będzie jej wcale.

Jako następna głos zabrała **Laura Verdelli**, która w wypowiedzi o miejskich narracjach przyjęła za punkt wyjścia nie spojrzenie profesjonalnego urbanisty, ale zwykłego człowieka, którego wyobraźnia kształtowana jest przez kino czy literaturę. W konkluzji, w pewnym stopniu, zgodziła się z przedmówcą, że nie jest dziś możliwy powrót do wszechogarniającej narracji dla wszystkich miast, nie jest też możliwe tworzenie metanarracji, krytycznie analizujących przedstawiane wizje przyszłości miast. Podstawowe tezy jej wypowiedzi, ujęte przez autorkę w punktach, przedstawiają się następująco.

1. Opowieść o mieście ciągle trwa, lecz wszystkie jej wątki, które dotyczą dzisiaj miasta przyszłości, tworzą w naszej wyobraźni raczej mroczny obraz (filmy, a zwłaszcza literatura). Niezależnie od tego, patrząc wstecz, nasza codzienność i warunki życia w miastach są znacznie lepsze niż były w czasach minionych. Być może, jako gatunek, nie chcemy zmian jako idei. Jedyne pozytywne i optymistyczne wizje koncentrują się na odwróceniu się od wzrostu (poczynając od filmu *Green Beautiful*⁶, w którym sprawiedliwość społeczna i nieobecność pieniądza buduje harmonijną i szczęśliwą przyszłość) jako jedynej drogi rozwoju, pokazując, że inne prowadzą do alienacji i są bardziej antyutopijne niż utopijne.

2. Można mieć wrażenie, że miasta prawie nie zmieniły się odkąd przestrzeń jest bardziej „odporna” niż społeczeństwo. Społeczeństwa zmieniają się, często w sposób nagły i bezwzględny, ale zmiany te ani w rzeczywistości ani natychmiast nie wpływają na samą przestrzeń, tylko na narrację o przestrzeni, która zmienia percepcję i jej obraz, zanim sama ta przestrzeń ulegnie zmianie.

3. Aby nastąpiły zmiany w teorii planowania (zwłaszcza te bardziej ambitne), jest niezbędne wywieranie wpływu na powolną ewolucję przestrzeni. Lecz dzisiaj nie mamy już wcale teorii planistycznych lub wizji. Zniknęły one nawet z naszych akademickich kierunków nauczania, zastąpione przez „problemy współczesnej urbanistyki” lub „teorie projektowania”. Mamy wiele narracji, lecz nadal brakuje metanarracji.

⁶ Film francuski z 1996 roku pod tytułem *La belle Verte* w reżyserii Coline Serrau opisujący życie na utopijnej planecie (przyp. red.).

4. Wiodące dziś opowieści, lansowane przez mainstreamowe media, mówią o innowacyjnym, odpornym (*resilient*) i inteligentnym (*smart*) mieście. Nie wskazują wprost na przestrzeń, ale silnie na nią wpływają, jako że ich rozpowszechnione modele funkcjonują dokładnie tak jak reklama i, choćby to zdanie było nieco deterministyczne, zwracają naszą uwagę na kryteria ilościowe: cyfryzację, wydajność energetyczną budynków, samochody przyszłości (latające auta Franka Lloyd Wrighta, dziś zastępowane przez samochody o napędzie elektrycznym), które są ściśle związane z konsumpcjonizmem i łatwo obiektywizują dokonania miast, gdy tymczasem idea miasta jest złożona i nie daje się tak prosto zobiektywizować.

5. Ponadto, w przeszłości, presja wywierana na miasta była pokonywana, dostosowywana lub modyfikowana tak, by była zgodna z różnymi kontekstami. Dzisiaj, wraz z globalizacją, spotykamy się coraz częściej ze zjawiskiem „kopiowania i wklejania” (*copy and paste*) bez czasu na adaptację, a efekty globalne tych działań stanowią dobre sugestie dla rozproszonych kontekstów. Globalizacja tworzy także wspólną wyobraźnię. Brzmi to deterministycznie, ale patrząc na jakiegokolwiek „miasto” można dostrzec, że tożsamość miasta jest określana przez turystyczne walory folklorystyczne w ramach zestandaryzowanych usług w skali światowej (Moser i Bausinger⁷). Metanarracja w myśleniu krytycznym, zwłaszcza w czasach postmodernizmu, jest opowieścią o narracji na temat historycznych znaczeń, doświadczeń i wiedzy, która legitymizuje społeczeństwo poprzez spodziewane spełnienie głównej idei (jeśli nawet jeszcze niezrealizowanej).

6. Metanarracja nie będzie możliwa, dopóki główne argumenty wiodących opowieści nie zostaną „zdepolityczowane” i do tego czasu nie może też być poddana dyskusji.

Jako ostatni z panelistów zabrał głos Sławomir Gzell, który wyraził zdziwienie, ale jednocześnie zadowolenie, że przygotowując odpowiedzi na pytanie o jutro miasta i o tworzenie miejskich narracji rozmówcy z różnych miejsc mają do powiedzenia prawie to samo. Nawiązując do wypowiedzi przedmówców wyraził jednak zdecydowaną potrzebę budowania idei, która osadzałaby wszystkie te lokalne miejskie narracje w jakimś szerszym kontekście.⁸

„Intencją mojej wypowiedzi – zaznaczył na początku S. Gzell – jest podtrzymanie nurtu, że opowieści o mieście jest bardzo dużo. Gdybym miał je uszeregować nie w jakiejś specjalnej kolejności, ale po prostu wymienić, to zacząłbym od mieszkańców. Słuchać ich masowe głosy, mniej lub bardziej świadome, a zręczny słuchacz – a powinniśmy być takim zręcznym słuchaczem – powinien z tych rozmaitych opowiadań, głosów, tych narracji, złożyć jakieś dobre opowiadanie albo chociaż jakiegokolwiek opowiadanie. Ważne jest, aby wyczuwać, że wśród tych głosów mieszkańców wyróżniają się głosy miejskich aktywistów. Dodam od razu, że słowo «wyróżniają się» nie w każdym przypadku ma wydźwięk pozytywny, ale to jest zupełnie inna sprawa.

Po drugie – kontynuował – wydaje mi się istotne, co też już usłyszeliśmy, że istotną rolę odgrywają w tym procesie media. Osobną rolę pełnią w nim dziennikarze, ci znawcy dnia codziennego, mówienia codziennego. Kiedy rozpoczynam dzień od czytania gazety, to staram się z tej gazety wyłowić, jako mieszkaniec Warszawy, wszystko to, co miasta dotyczy. A jak jestem w innym mieście, to szukam tamtejszych lokalnych wiadomości. Na przykład ostatnio w Berlinie, znalazłem taki tytuł: *Zukunft ist alles*, czyli przyszłość jest wszystkim. Jak powiedziałem, rozpoczynam dzień od wyszukiwania takich wiadomości o mieście z tego powodu, że moim zdaniem nikt tak jak dziennikarz nie wynajduje problemów, które dręczą miasto, nikt tak jak dobry dziennikarz nie dotrze tam, gdzie trzeba, nie wsadzi nosa tam, gdzie trzeba. I bez znajomości tych informacji będziemy z pewnością trochę ubożsi, a na pewno nie będziemy wiedzieli na bieżąco tego, co w mieście jest istotne.

⁷ Hans Moser i Herman Bausinger, niemieccy etnologowie, twórcy pojęcia folkloryzm (przyp. red.).

⁸ Wypowiedź opracowana na podstawie stenogramu.

Po trzecie, wydaje mi się, że warto czytać książki, które są biografiami miast. Przykładów jest cała masa. Z książek tych dowiadujemy się nie tylko o strukturze fizycznej miasta, ale również o życiu miasta, o przyzwyczajeniach ludzi, o wielu różnych sprawach, które w mieście się pojawiają. Jako przykład przywołam książkę, która wydawałoby się nie ma nic wspólnego z urbanistyką, ale po przeczytaniu okazuje się, że ma bardzo dużo. Jest to książka napisana przez Erica Larsona, z pogranicza horroru i kryminału, *Diabeł w białym mieście*, która w detaliczny sposób opisuje budowę kolumbijskiej Wystawy Światowej z 1893 roku w Chicago, tego wielkiego założenia urbanistycznego, którego oddziaływanie zmieniło wiele miast amerykańskich i nie tylko miast.⁹

Po czwarte – rozwinął Sławomir Gzell – wydaje mi się, że opowiadania, które musimy znać, tworzą ci wszyscy, którzy tworzą tzw. sektorowe opracowania dla miast. Różnego rodzaju. Niektórzy z nich przyznają się do tego, że są w stanie opisać miasto dzisiejsze, ale co do przyszłości, to niespecjalnie chętnie się wypowiadają. Rozmawiałem na ten temat, bo potrzebna mi była opinia uczonego męża, z bardzo znanym socjologiem, który powiedział, że opisze to co dzieje się w Warszawie czy gdziekolwiek indziej, ale co do przyszłości, to odmawia zajęcia stanowiska, ponieważ warsztat, którym on operuje, nie pozwala na prognozowanie przyszłości. Jakie jest miasto – owszem, jakie będzie – nie bardzo. Mimo to nie możemy z tych sektorowych opowiadań rezygnować.

Po piąte – dodał – chciałbym tutaj wspomnieć o ojcach miast, o radach miast, wszystkich tych samorządowych władzach, które też o przyszłości miasta oczywiście mówią. Czasami mamy im za złe, że dzień po wyborach, nagle, wiedzą już wszystko i nie pytają nikogo, jak przyszłość miasta będzie wyglądała. Sam byłem radnym w Warszawie, więc nie jest to całkowicie nieznana mi dziedzina zajmowania się miastem.”

Kontynuując swoją wypowiedź S. Gzell zauważył: „Mimo że mamy tak dużo tych rozmaitych opowieści, to one się niestety nie sumują w taką wielką opowieść, w wielotomową może powieść. Żle by było, gdybyśmy szukali tej wspólnoty poprzez uzyskiwanie jakichś kompromisów, nawet pomiędzy tymi wykluczającymi się opowieściami. Musimy, i taki jest moim zdaniem obowiązek urbanisty, uzyskiwać coś, co nie będzie właśnie takim kompromisem, tylko czymś zupełnie nowym, czymś co powstaje na zasadzie synergii, na zasadzie zbierania informacji i tworzenia tej nowej opowieści. Przed chwilą nazwy rozmaite tej mega- lub metaopowieści były przypominane.

Wiem – nadmieniał – że obserwujemy zachowania mieszkańców miast. To bardzo dobrze, może powstanie jakaś urbanistyka behawioralna – bo mamy tendencję do tworzenia nowych gałęzi wiedzy. Ale to nie jest ważne. Mnie się wydaje, że to czego oczekujemy, to jest ta wielka idea miejska. To jest coś, co potrzebujemy od zaraz, bo inaczej utoniemy w rozproszonym mieście, ten *sprawl* nas po prostu połknie.

Swoje wykłady na Politechnice Warszawskiej z przedmiotu, który nazywa się «Urbanistyka współczesna» zaczynam od zdjęcia, na którym trzech dżentelmenów stoi po kostki w błocie, a za nimi coś się buduje i nie bardzo wiadomo co to jest. Ci trzej dżentelmeni to są: Ebenezer Howard, Raymond Unwin i Barry Parker. Stoją na polu, gdzie rozpoczęła się budowa Letchworth i w zasadzie nikt oprócz nich nie rozumie, że oni są w mieście-ogrodzie. Bo widzimy ich stojących na polu w lepkiej mazi, polu ze świeżo powyrywany burakami, a przecież oni są w mieście-ogrodzie. Jak wielkiej wiary trzeba było wśród tych, którzy zaangażowali się w budowę tego miasta, jak wielkiej pewności i jak wielka to musiała być idea, że przecież, jak dobrze wiemy, tych miast-ogrodów powstało potem całe mnóstwo.

Takich idei, nie będę tu ich wymieniał, bo wszyscy je znamy: miasto liniowe i funkcjonalne itd., i za każdym razem, oprócz tego, kto tę czy inną nazwę wymienił, pojawiała się masa ludzi wołających: «Tak, tak, ma rację, będziemy budowali, bo to jest zupełnie nowa idea...». Całe szczęście, że te idee, które wydawały się zamknięte,

⁹ E. Larson, *Diabeł w białym mieście*, Wyd. Sonia Draga, Warszawa 2014.

okazały się takie nie być. One mogą być uzupełniane, są otwarte, czekają na rozmaite nowości. Czasami jest to jakaś nowość prawdziwa, a czasami nie. Obawiam się, że dzisiaj nie za bardzo wyciągamy wnioski z doświadczeń, o których wspominałem; naukę, że istotą urbanistyki jest synteza wielu opowiadań, które pojawiają się w mieście i wokół miasta. Że niepotrzebnie ulegamy jakiemuś pojawiającemu się sloganowi, który przecież nie spełnia wszystkich oczekiwań, które mamy wokół tej właśnie wielkiej idei.”

Na zakończenie S. Gzell stwierdził, że moglibyśmy zadać sobie pytanie, dlaczego tak łatwo ulegamy rozmaitym sloganom. „Wydaje mi się, że ta diagnoza jest potrzebna, bo inaczej nie znajdziemy właściwej pożywki dla dzisiejszego miasta. A jakie ono miałoby być – zakończył swoją wypowiedź – to wołałbym nie mówić, ponieważ najłatwiej jest w takim przypadku nie trafić w dziesiątkę. I powinniśmy być szczęśliwi, gdybyśmy trafili chociaż w ósemkę, ale najczęściej trafiamy w okolice dwójki, jedynki albo tuż poza tarczę. Niestety.”

Marek Stępa, podejmując ostatni wątek wypowiedzi Sławomira Gzella, postawił pytanie o opozycję pomiędzy kierunkiem, w jakim miasta będą, a w jakim powinny zmierzać. O ile trudno prognozować w jakim kierunku miasta pójdą, o tyle łatwo jest dyskutować, jaki kierunek rozwoju miast uważamy dziś za pożądany. Na czoło w tym kontekście wysuwa się pytanie, czy czeka nas globalna unifikacja miast, czy też zachowają one swoją odrębność i czy należy tę odrębność jakoś chronić.

Joris Scheers, zabierając głos w dyskusji, wskazał na pojęcie powiązania, łączności (*connectivity*), które może okazać się słowem-kluczem dla przyszłości miast. W przeszłości myśleliśmy o powiązaniach pomiędzy mieszkańcem a miastem w tempie dziennikarza, o którym wspominał Sławomir Gzell, raportującego życie miasta. Dziś młodzi ludzie działają na innym poziomie połączeń, zarówno z miastem jak i pomiędzy sobą. To już ma, i jak się wydaje, będzie miało w przyszłości, znaczący wpływ na kształtowanie się przestrzeni miasta. Ponadto, inne zjawiska będą wpływały na owe powiązania, a w konsekwencji na kształt przestrzeni. Jako przykład można przytoczyć nowy i bardzo nowoczesny uniwersytecki szpital opieki dziennej, niedawno otwarty w Leuven. Szpital ten jest nastawiony na obsługę miliona pacjentów rocznie. Oczywiście to oznacza, że będą oni tworzyć nowe wzorce mobilności, nie tylko we Flandrii, ale także w sąsiednich regionach. Jednak niemal w dniu otwarcia jeden z lekarzy nowo otwartego obiektu stwierdził, że być może w świetle postępu technologicznego jaki zachodzi w diagnostyce ten supernowoczesny obiekt jest od początku przestarzały, bo wobec możliwości, jakie stwarzają nowe technologie rola lekarza jako takiego będzie musiała być może ulec znaczącemu przededefiniowaniu. Niewykluczone, że pacjenci zamiast przyjeżdżać gdziekolwiek będą diagnozowani i poddawani skutecznej terapii we własnych domach. Zatem owo pojęcie *connectivity* może mieć wiele różnych wymiarów.

Wątek skoku technologicznego, który wzmacnia powiązania różnego rodzaju podjęła Izabela Mironowicz, starając się nieco szerzej go przedyskutować. Wydaje się bowiem, o czym wspomina Joris Scheers w swojej wstępnej wypowiedzi, że pewne procesy jednak się wyczerpują lub może raczej wypełniają, dobiegają kresu. Migracja ze wsi do miast trwała przez setki, a nawet tysiące lat. Jednak odkąd w wielu miejscach w Europie wskaźnik urbanizacji przekroczył 95% niemożliwe jest, aby proces ten trwał dalej, nie ma po prostu już więcej „paliwa”, które ten proces napędzało. To samo dotyczy technologii. Stare technologie nie oferowały możliwości rozszerzenia ludzkiego poznania świata w takim stopniu, w jakim oferują to współczesne urządzenia. Bez trudu poruszamy się po nieznanym świecie z interaktywnymi mapami w naszych smartfonach, tłumaczymy komunikaty w obcych językach przez wrzucenie zeskanowanego tekstu do translatora. Może powinniśmy zatem przestać myśleć o mieście jako o miejscu dla ludzi, a zacząć myśleć o nim jako o miejscu dla hybryd, jakie stworzy człowiek i technologia?

Laura Verdelli zwróciła uwagę, że myśląc o pewnych globalnych procesach, w tym także rozwoju technologicznego, warto odnieść się do samej historii miast. Powstały one, czy też „zostały wynalezione” w różnych

miejscach Ziemi niezależnie od siebie. Pomimo wspólnej idei, jaka stała za ich powstaniem, różniły się jednak formą, bo zostały „wyprodukowane” przez różne społeczności. Dzisiejsze technologie także mogą mieć podobną charakterystykę. Niby rozmaite rozwiązania wyglądają tak samo, ale znaczą co innego dla różnych społeczeństw i różnie są przez te społeczeństwa wykorzystywane. To daje nadzieję na to, że miasta, pomimo stosowania rozwiązań „kopiuj i wklej”, zachowają jednak swoją odrębność.

Klaus Kunzmann wyraził przypuszczenie, że trzeba uważnie obserwować zmiany technologiczne, bo zapewne przyczynią się one do tego, że miasto przyszłości będzie musiało mieć bardzo adaptacyjny charakter, choć nie wiadomo jeszcze do czego miałyby się ono dostosowywać. Można sobie wyobrazić miasto jutra jako kolaż społeczności. Każdy człowiek będzie mógł dołączać do różnych społeczności, które odpowiadałyby, na danym etapie życia, jego potrzebom. W ten sposób tworzyłyby się płynne społeczności, które mogą różnić się w zależności od położenia czy języka, jakiego używają. Zadaniem urbanisty byłoby w takiej sytuacji zapewnienie jakiejś elastyczności, która pozwoliłaby się realizować takim scenariuszom. Dodatkowo, ten twór powinien dawać mieszkańcom uprawnienia do decydowania o swoim miejscu i jego funkcjonowaniu. Jednym słowem koniec z planami dla wielu generacji, bo już dzisiaj w wielkich miastach połowa gospodarstw domowych jest jednoosobowa i trzeba chyba zakładać, że ten model małej rodziny o zmiennej konfiguracji będzie się rozwijał. A to z kolei wpłynie na to, jak mamy kształtować miasta.

Podsumowując ten wątek dyskusji, **Izabela Mironowicz** wskazała na dwa słowa-klucze, które z niej wynikły: powiązania (*connectivity*) i kontekstualizacja (*contextualisation*). To one miałyby wieść urbanistów w przyszłość. Te słowa-klucze wzmocniły wcześniejsze tezy kilku panelistów, że raczej nie wygenerujemy żadnej wielkiej miejskiej idei, a nastąpi integracja wielu miejskich opowieści.

Sławomir Gzell wyraził wątpliwości, czy nastąpi integracja. Zauważył, że możliwe jest też współistnienie narracji i idei, które są niejako „równoległe”, nie przecinają się. Przywołał swój artykuł napisany niegdyś dla czasopisma „Polityka” po tytule *Miasto rozpacz i miasto radości*, w którym zarysował wizję spolaryzowanego miasta składającego się z części dla bogatych i dla biednych. Ci pierwsi zorganizowaliby sobie przestrzeń — oczywiście przy pomocy urbanistów — na kształt rajskiego ogrodu, podczas gdy ci drudzy musieliby przyjąć wszystkie „niechciane”, ale potrzebne dla miasta funkcje: wysypiska śmieci, cmentarze czy rzeźnie. Taka dystopijna wizja nie ma zresztą związku z działalnością urbanistów, ona może zostać zrealizowana po prostu jako konsekwencja pewnej obranej przez społeczeństwo ścieżki rozwoju.

Integracji wizji nie sprzyja także technologia, która w specyficzny sposób unieważnia czas i przestrzeń. Już dzisiaj jednym przyciśnięciem klawisza można przenieść się w inne miejsce i czas, przejść się w wirtualnej rzeczywistości ulicami Pekinu czy zajrzeć do średniowiecznego miasta. Więc może przyszłe życie w miastach będzie jedynie rodzajem gry komputerowej, która będzie dawała mieszkańcom to, czego akurat w danej chwili pragną? Tyle, że w wirtualnej rzeczywistości.

Sławomir Gzell, poddając w wątpliwość wpływ urbanistów na przyszłość miasta, bardzo mocno jednak postulował, aby urbaniści wzięli odpowiedzialność za obraz miast, za to jak one będą wyglądały. Nie chodzi przy tym o „przyjemne renderowane obrazki” miast przyszłości, ale o uczciwy i rzetelny obraz prawdziwego miasta. Uroda, piękno – to są słowa obecnie wykluczane z naszego słownika, a powinny być pieczołowicie zachowane.

A zatem zrodziło się oczywiste pytanie, jakie obrazy miasta powinni czy będą tworzyć urbaniści.

W tej sprawie głos zabrał **Tomasz Ossowicz**, który przyznał, że porzucił swój wcześniejszy pogląd, że zmiany zawsze mają charakter ewolucyjny, powolny. Obserwując rzeczywistość doszedł do przekonania, że niektóre zmiany zachodzą skokowo, są szybkie i radykalne. Zilustrował to swoją krótką oceną trendów urbanistycznych

w Polsce w ciągu ostatnich 30 lat. Lata 90., czyli pierwsza dekada po zmianie ustroju społeczno-gospodarczego, to był czas załatwiania najpotrzebniejszych rzeczy, „łatania dziur”. Uczono się samorządności. Jednak pierwsza dekada XXI wieku przyniosła radykalny wzrost aspiracji – wszyscy chcieli, aby miasta polskie przypominały miasta europejskie. Pojawiały się centralne inwestycje, rewitalizowano centra miast, które dziś wyglądają zupełnie nieźle. Wybudowano stadiony, hale sportowe i koncertowe, fontanny. Niektórzy marzyli o olimpiadzie, inni udowadniali swoją europejskość nie godząc się na nią. Jednak w ostatnich latach nastąpił silny społeczny odwrót od tej pogoni. Kilka lat temu większość mieszkańców chciała, aby zbudowano nowy stadion we Wrocławiu, dzisiaj prezydenta odsądza się od czci i wiary za to, że go wybudowano. Innymi słowy – zmieniło się nastawienie. Zdaniem Tomasza Ossowicza nastąpił zwrot ku lokalności, ku życiu na osiedlach. Zmieniła się – i to szybko – hierarchia wartości. Ta lokalność idzie w parze z poczuciem obywatelskości. Zmieniają się także wzorce użytkowania przestrzeni, nastawienie do mobilności, potrzeby mieszkaniowe.

Oczywiście w tej sytuacji trudno jest powiedzieć, czy jesteśmy w ogóle w stanie wyobrazić sobie kierunek przyszłych zmian.

Podjmując wątek kierunku zmian **Izabela Mironowicz** wskazała także na te, które jeszcze kilka lat temu były nie do wyobrażenia. Barcelona, a w ślad za nią inne miasta, dostrzegają negatywne, a wręcz destrukcyjne aspekty rozwoju turystyki. Dotychczasowy dogmat, że turyści to bogactwo miasta, został całkowicie zakwestionowany. Miasta podejmują działania, które jeszcze 10 lat temu w Europie, pławiącej się w dogmacie neoliberalnym, były nie do pomyślenia. Nie tylko zniechęcają turystów do odwiedzania miasta, ale podejmują aktywną politykę antyturystyczną. Wyciągnęły lekcje z doświadczeń Wenecji, którą turyści swoją admiracją zabili. Zrobili z pięknego, dumnego niegdyś miasta wydmuszkę, pozbawioną już prawdziwego życia. Klaus Kunzmann kiedyś sarkastycznie doradzał, aby sprzedać Wenecję korporacji Disneya, która byłaby zainteresowana adaptacją tego co zostało na wenecki park rozrywki. Fakt, że zabiliśmy tak piękne miasto musi rodzić pytanie o odpowiedzialność. To wiąże się z przywołanym przez Tomasza Ossowicza poczuciem obywatelskości. Stawiamy pytania czy będziemy mieli dość energii, aby te wszystkie zabawki technologiczne napędzać. Czy nasze mózgi będą umiały produkować w przyszłości energię? Czy wystarczy nam wody, aby przetrwać jako biologiczne istoty? Czy jeszcze będziemy istotami biologicznymi?

W nawiązaniu do tych pytań **Piotr Lorens** zauważył, że już dzisiaj może powstać wątpliwość, czy nasze uzależnienie od technologii nie wpływa na sposób korzystania z przestrzeni, nie wspominając o codziennych zachowaniach. W końcu każdy widzi na ulicy ludzi wpatrzonych w ekrany telefonów komórkowych, nie zwracających uwagi na otaczającą rzeczywistość. Innymi słowy ten zwrot ku wirtualnej rzeczywistości już trwa i sami w tej zmianie uczestniczymy. Piotr Lorens nawiązał też do dyskutowanej wcześniej kwestii lokalności, zaznaczając, że jest to wymiar niewystarczający do zapewnienia bezpiecznej i odpowiedzialnej przyszłości miast. Jeśli bowiem będziemy się koncentrować tylko na własnej ulicy, podwórku czy osiedlu, to kto będzie dbał o zagadnienia całościowe, jak choćby przywołane przed chwilą bezpieczeństwo energetyczne. Trzeba się zatem zastanowić, na ile odpowiedzialny jest ten zwrot ku lokalności i jak dalece może on wpływać na kształtowanie całego miasta, zwłaszcza w obliczu konfliktu interesów. W tej sytuacji ważna jest dyskusja, która uświadomi na przykład miejskim aktywistom szerszy kontekst podejmowanych decyzji oraz jasno zdefiniuje sprawę odpowiedzialności za nie.

Jan Kempa zaproponował, aby myśląc o przyszłości miasta powrócić do pewnych pytań podstawowych: po co nam jest miasto? Co dokładnie oznacza „jutro miasta” – prognozę, plan, marzenie, pytanie?

Nawiązując do tego pytania **Joris Scheers** przypomniał, że przecież to nie urbanisci budują miasta – tworzą je społeczeństwa oraz wygenerowane przez nie relacje i instytucje. A zatem odpowiedź na pytanie, po co nam

miasto, jest pytaniem o to, po co społeczeństwu w różnych miejscach na Ziemi są miasta. Jako urbaniści dotykamy zaledwie kilku warstw tego złożonego problemu i musimy rozumieć własne ograniczenia.

Klaus Kunzmann wyraził pogląd, że nie potrzebujemy miast jako takich, potrzebujemy natomiast specyficznych miejsc. Dzisiaj już samo pojęcie miasta jest jakby przestarzałe, żyjemy w funkcjonalnych obszarach miejskich, w mieście-regionie. Oczywiście globalizacja także wywiera wpływ na naszą miejską rzeczywistość. Mamy zatem skalę globalną, skalę regionalną, bo to ona raczej niż skala miasta ma dzisiaj znaczenie, i skalę lokalną, jakby osiedlową. Tę ostatnią jesteśmy w stanie pojąć, postawić jej konkretne wymagania i wyrazić wobec niej oczekiwania. Mówiono tutaj już wcześniej o nikłym wpływie urbanistów na przekształcanie rzeczywistości. Ale nie wspomniano jeszcze o kwestii skali. Ważne decyzje o sposobach przesyłania energii czy infrastrukturze transportowej nie są przecież podejmowane przez urbanistów. Na poziomie krajowym czy europejskim nie mają oni w zasadzie żadnego wpływu. A przecież konsekwencje tych decyzji będą bezpośrednio wpływały na przyszłość miast. Ciekawe jest, że w Niemczech ostatnio kompetencje w zakresie planowania zostały przesunięte z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Lokalnych Społeczności¹⁰. I to jest bardzo zręczne posunięcie, bo ludzie identyfikują się ze swoimi „małymi ojczyznami”, z lokalnymi społecznościami. Wszystkie te zjawiska są powodem, dla którego koncepcje urbanistów co do przyszłości miasta mają charakter akademicki i powinniśmy jasno to sobie uświadomić.

Kontynuując próbę sformułowania odpowiedzi na pytanie, po co nam jest miasto, **Sławomir Gzell** zauważył, że rola miasta – jakiegokolwiek by ono było – jako „maszyny rozwoju” pozostanie.

Jan Kempa zauważył, że pojęcie Heimat jakiego użył Klaus Kunzmann jest zapewne dobre i można go rozumieć na kilku poziomach. Ta lokalna społeczność na pierwszym poziomie oznacza ulicę, ale na następnych oznacza osiedle, dzielnicę, miasto.

W końcowej części debaty **Izabela Mironowicz** przypomniała, że Europejska Rada Urbanistów od kilku lat przygotowuje i aktualizuje dokument pod nazwą „Karta Planowania Europejskiego” (*The Charter of European Planning*).

Opisuje w nim swoje postrzeganie i rozumienie tego, co się w miastach dzieje, jak urbaniści mogliby reagować na zachodzące zjawiska i procesy. Nie mówi, jakie miasto przyszłości ma być, ale czym się należy kierować przygotowując wyobrażenie tego miasta. Innymi słowy – raczej podaje zasady leżące u podstaw podejmowanych działań niż gotowe, czy choćby tylko typowe rozwiązania.

W „Karcie...” jest osobny rozdział, w którym mówi się o roli urbanisty, o tym kim my powinniśmy być w kontekście zmieniającego się świata i zachodzących procesów. „Karta...” wymieniała cztery role urbanisty, jednak w ostatniej edycji pojawiła się na samym początku dodatkowa, piąta rola, którą nazwano „lider zmian” (*urban planner as a leader of change*). Urbanista został więc zdefiniowany jako ten, który przygotowuje zmiany i kieruje zmianami. Takie podejście oczywiście nas zbliża, z jednej strony, do tego, o czym wspominał Klaus Kunzmann, że musimy się komunikować, a z drugiej, do odpowiedzialności za całe miasto. Urbanista musi być kimś, kto mówi: „kończą nam się zasoby, musimy być oszczędni, musimy moderować nasze potrzeby, nie stać nas na życie takie, jak do tej pory”. Musimy podejmować działania, które niekoniecznie są dla nas i dla lokalnych społeczności przyjemne. Jednocześnie jednak, o czym była mowa w ostatniej wymianie zdań, żyjemy w wielkich społecznościach. My, personalnie, jak mówią biolodzy, jesteśmy w stanie rozpoznać kilkadziesiąt osób i dokładnie ustalić i wynegocjować zakres potrzeb pomiędzy taką grupą osób. Ale jeżeli żyjemy w wielkich

¹⁰ Oficjalna nazwa ministerstwa brzmi od 2018 roku: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (przyp. red.).

miastach, to jak mówi Yuval Harari, musimy mieć wspólną opowieść, inaczej nie wiemy, jak się zachować.¹¹ Musimy wierzyć, że istnieje coś, co daje nam poczucie, że jesteśmy razem. Nie możemy negocjować ze wszystkimi warszawiakami, ze wszystkimi mieszkańcami Sydney, czy ze wszystkimi mieszkańcami jakiegokolwiek innego miasta. Nie znamy ich. Musimy mieć spoiwo, które pozwoli nam myśleć o mieście jutra. To spoiwo, być może, jest gdzieś w wartościach. W ten sposób wszystkie ostatnio dyskutowane wątki zbiegają się w jeden.

Klaus Kunzmann *ad vocem* zauważył, że wszystkie dokumenty tego rodzaju: karty, manifesty, są co do zasady słuszne, jednak ich wpływ na rzeczywistość, a więc także na przyszłość miast, jest nikły. Ich język jest biurokratyczny, żargonowy, nie jest w stanie porwać masowej wyobraźni.

Joris Scheers wyjaśnił, że traktuje „Kartę...” w kategoriach niemal filozoficznych, określających za czym się opowiadamy. Wydaje się, że takich dokumentów jako urbaniści potrzebujemy. Ponadto „Karta...” pozycjonuje urbanistów europejskich w perspektywie globalnej. Pokazuje nasze wartości i zasady. Czy „Karta...” będzie miała jakiś efekt — trudno powiedzieć. Zresztą jak mielibyśmy go zmierzyć? Możemy jednak wytworzyć wspólną narrację. Może „Karta...” nie jest porywającym czy nawet inspirującym dokumentem, ale ważne, że wytwarza pewne pole semantyczne, w którym możemy się rozwijać i komunikować.

„Karta...” ma jeszcze jeden dodatkowy aspekt – wspiera i promuje europejską tożsamość. Joris Scheers wyraził głębokie przekonanie, że taka tożsamość istnieje i ma ogromną wartość. I że ma swój wymiar miejski.

Włączając się w dyskusję **Laura Verdelli** wyraziła pesymistyczny pogląd, że zapewne ludzkość nie będzie efektywnie szukać oszczędnościowych rozwiązań, dopóki nie stanie twarzą w twarz z katastrofą. Niestety, jako społeczeństwo nie kierujemy się racjonalnością. Zauważyła ponadto, że rozmaite karty i manifesty nie mają realnego wpływu na rzeczywistość także dlatego, że dzisiaj nie ma jednej dobrej odpowiedzi na rozmaite wyzwania. Jest zapewne wiele dobrych odpowiedzi.

Sławomir Gzell zwrócił uwagę, że jedynym sposobem, w jaki można zapobiec katastrofie, jest edukacja. I to permanentna edukacja właśnie w dziedzinie urbanistyki. W naszym kraju, niestety, często zauważa się swego rodzaju skostnienie tam, gdzie powinno się widzieć raczej tzw. wolną myśl, pojawiającą się w miejscu, w którym mówimy o urbanistyce czy projektowaniu. Po drugie – ważne jest poczucie wolności. Wreszcie po trzecie – uważna obserwacja życia i funkcjonowania miast. W konkluzji zauważył, że określenie „lider zmiany” to zapewne najciekawsze i najlepsze krótkie określenie zawodu, który uprawiamy.

Marek Stępa zauważył jednak, że „lider” wymaga charyzmy, zdolności przywództwa, których nie da się nauczyć jako części profesji. Ale być może urbaniści mogą doradzać tym liderom, jeśli sami takiej charyzmy nie mają.

Izabela Mironowicz zakończyła sesję stawiając pytanie, które pozostało bez odpowiedzi. Coraz częściej w progresywnych działaniach miejskich na czoło wysuwają się kobiety. To one nadają ton zmianom w Barcelonie, Paryżu czy Madrycie. Zmieniają one hierarchię ważności miejskich problemów, odpowiadają na wyzwania inne niż te, które wydawały się ważne wczoraj. Może przyszłością urbanistyki są raczej liderki niż liderzy zmian? Zobaczymy.

¹¹ Yuval Noah Harari (ur. 1976), izraelski myśliciel, autor m.in. książki *Homo deus: krótka historia jutra*, Wyd. Literackie, Kraków 2018.

SESJE MOBILNE

SESJA MOBILNA 1

Barbara Audycka, Justyna Sobczak-Kozłowska

„MIESZKANIE PLUS” A ROZWÓJ PRZESTRZENNY MIAST

Celem sesji była dyskusja nad założeniami i realizacją rządowego programu „Mieszkanie Plus” w kontekście zachodzących obecnie zmian w mieszkalnictwie społecznym w Polsce i Europie. Prelegenci i uczestnicy omówili ramy programu w świetle zorganizowanych konkursów architektonicznych i porównali go z innymi inwestycjami w obszarze mieszkalnictwa społecznego (w tym budownictwem TBS i komunalnym). Podsumowali efekty współpracy operatora programu z samorządami i przyjrzeni się uważniej lokalnym studiom przypadku z Gdyni, Wałbrzycha i Gliwic. Wreszcie dokonali oceny towarzyszących zmian legislacyjnych w obszarze planowania przestrzennego, regulacji najmu i mechanizmach finansowania nieruchomości na wynajem.

Podczas części wyjazdowej zaprezentowano gdyńskie inwestycje mieszkaniowe realizowane w trzech modelach finansowania: klasycznym modelu deweloperskim, modelu kooperatywy mieszkaniowej, w którym przyszli mieszkańcy wspólnie budują dom wielorodzinny¹ i w publiczno-prywatnym modelu Mieszkanie Plus. Część wyjazdową prowadziła Justyna Sobczak-Kozłowska z Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, a o Kooperatywie Mieszkaniowej Pomorze opowiedziała dr Barbara Audycka z Instytutu Mieszkalnictwa.

Prelegentami w części konferencyjnej byli: **Stanisław Niemczyk** i **Krzysztof Nowak**, reprezentujący spółkę BGK Nieruchomości odpowiedzialną za wdrożenie programu oraz **Alina Muzioł-Węclawowicz**, ekspertka ds. polskiej polityki mieszkaniowej z Politechniki Warszawskiej. Zaprezentowano także studia przypadków – **Justyna Sobczak-Kozłowska** opowiedziała o urbanistycznym wymiarze inwestycji Kacze Buki w Gdyni, **Robert Szymala** z UM Wałbrzych – o wałbrzyskich programach mieszkalnictwa społecznego, a **Tomasz Bradecki** z Politechniki Śląskiej wskazał na zagrożenia płynące z rozlewania się inwestycji poza granice miasta na przykładzie gliwickich Żernik i Szaszy. Sesję poprowadziła **Barbara Audycka**.

Sesja miała miejsce w szczególnym momencie – w przededniu uchwalenia tzw. specustawy mieszkaniowej, czyli ustawy o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących, silnie ingerującej w system planowania przestrzennego. Pierwotne zapisy ustawy pozwalały na tworzenie zabudowy mieszkaniowej na terenach, dla których miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przewidywał inną funkcję pod warunkiem uzyskania zgody wojewody. W zamian ustawa wprowadzała maksymalne odległości do przystanku komunikacji publicznej, przedszkola i szkoły. Ustawa pozostawiała inwestorom dowolność, jeżeli chodzi o wysokość budynków – liczba kondygnacji może równać się liczbie kondygnacji

¹ Więcej o kooperatywach mieszkaniowych m.in. [w:] A. Twardoch, *Oddolne budownictwo mieszkaniowe: potencjał i perspektywy*. [w:] B. Audycka, M. Ruszkowska-Cieślak (red.), *Mieszkalnictwo w Polsce. Dobre praktyki*. Fundacja Habitat for Humanity Poland, Warszawa 2017.

najwyższego budynku w promieniu 3 km. Po silnej reakcji środowiska urbanistów oraz innych interesariuszy polityki mieszkaniowej zapisy ustawy zostały złagodzone. Przegłosowana w lipcu 2018 roku ustawa nie pozwala już na sprzeczność ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego – nadal jednak możliwa jest sprzeczność z planem miejscowym – oraz różnicuje warunki realizacji inwestycji w zależności od wielkości miejscowości. Mimo to znaczna część ekspertów uznała te zmiany za kosmetyczne.

Temat specustawy zdominował dyskusję podczas sesji mobilnej, prowadząca wskazała jednak także na inne elementy programu „Mieszkanie Plus”, które niosą ze sobą ryzyko ekonomiczne i społeczne. Obejmują one m.in. ustawę o Krajowym Funduszu Nieruchomości oraz ustawę o pomocy państwa w ponoszeniu wydatków mieszkaniowych w pierwszych latach najmu. Ta pierwsza wprowadziła mechanizm najmu instytucjonalnego, który znacznie ogranicza bezpieczeństwo zamieszkiwania najemców – u podstawy takiego najmu leży bowiem oświadczenie, w którym przyszły najemca zobowiązuje się do opróżnienia mieszkania w trybie pozasądowym (w ciągu dwóch tygodni) oraz zrzeka się prawa do lokalu socjalnego i pomieszczenia tymczasowego. Z kolei pomoc w pierwszych latach najmu może stać się pułapką dla najemców trwale niezdolnych do ponoszenia wysokich kosztów czynszu – dopłata bowiem maleje po trzech latach, a kończy się po dziewięciu. Potencjalnym zagrożeniem ekonomicznym jest natomiast tworzona ustawa o REIT-ach, czyli zwalnianych z podatku dużych podmiotach inwestujących w najem. W połączeniu, wszystkie trzy zapisy prowadzą do ogromnej nierównowagi na rynku najmu, na który wprowadza się ludzi niezamożnych, mogących utracić możliwość regularnego płacenia czynszu, pozbawiając ich zarazem bezpieczeństwa zamieszkiwania.

Alina Muzioł-Węclawowicz wskazała na to, że program „Mieszkanie Plus” paradoksalnie wpłynął na zahamowanie inwestycji w obszarze mieszkalnictwa społecznego. Wobec braku centralnego mechanizmu dotacyjnego, decydująca okazała się ścisła finansowa współpraca z samorządami, które inwestując w program innowacyjny – lub oczekując na niego – wstrzymały inne działania, takie jak tworzenie budynków komunalnych lub TBS-ów. Istniejące programy budownictwa społecznego w wielu gminach zdążyły rozwinąć się w mechanizmy skuteczne i cieszące się dużym zaufaniem społecznym. Zwiększenie oferty mieszkaniowej dla średniozamożnych jest zadaniem pilnym i niezbędnym, jednak w obecnym kształcie program „Mieszkanie Plus” nie gwarantuje jego realizacji.

Krzysztof Niemczyk z BGK Nieruchomości zaprezentował koncepcje urbanistyczno-architektoniczne trzech osiedli tworzonych w ramach programu: katowicki Nowy Nikiszowiec, warszawskie Nowe Jeziorki oraz krakowskie Kliny. Nowy Nikiszowiec jest jedną z dwóch inwestycji „Mieszkania Plus” w Katowicach. Osiedle mieszczące około 1000 mieszkań powstanie na terenach przekazanych przez Katowickie Towarzystwo Budownictwa Społecznego i będzie architektonicznie nawiązywać do robotniczej zabudowy Nikiszowca. Z kolei warszawskie Nowe Jeziorki są już na zaawansowanym etapie realizacji: osiedle powstaje na terenie południowego Ursynowa, na granicy z gminą Lesznowola, tuż obok stacji kolejowej. Docelowo ma się składać z 19 budynków mieszkalnych (2700 mieszkań) wraz z infrastrukturą społeczną (szkoła, przedszkole, boisko) oraz handlowo-usługową. Projekt osiedla Kliny zatwierdzono w sierpniu 2018: na działce w południowej części miasta powierzchni 18 ha powstanie do 1000 mieszkań oraz obiekty sportowe i kulturalne.

Reprezentujący BGKN Stanisław Niemczyk dodał, że program „Mieszkanie Plus” jest pierwszym programem mieszkaniowym, w którym podstawową jednostką nie jest budynek, lecz osiedle. Założenia urbanistyczne projektowane w ramach programu są wielofunkcyjne i, podobnie jak osiedla modernistyczne, mają sprzyjać wielowymiarowej dostępności mieszkań i komfortowi mieszkańców.

Głosy w dyskusji koncentrowały się wokół zagrożeń płynących z radykalnego ograniczenia roli miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wskazywano na to, że modelowe osiedla w Warszawie, Krakowie

i Katowicach są tylko jednym z elementów programu, w pozostałych przypadkach nie ma gwarancji kontroli jakości i dostępności budownictwa. Ponadto specustawą mieszkaniową objęte są nie tylko inwestycje „Mieszkanie Plus”, ale wszystkie inwestycje mieszkaniowe, również komercyjne. Może to prowadzić do wzmocnienia nieładu przestrzennego oraz, szczególnie przy tak dużym popycie, wpłynąć niekorzystnie na jakość budowanych mieszkań². Z drugiej strony, chwalono spójność zaprezentowanych programów BGKN oraz projekty wyłonione w konkursach.

Zaprezentowane w drugiej części konferencji studia przypadków odnosiły się do warunków wpływających na realizację inwestycji mieszkaniowych w modelu społecznym. Studium przypadku, które najbardziej całościowo wpisuje się w problematykę sesji – jako bezpośrednio związane i z programem „Mieszkanie Plus”, i z warsztatem urbanistycznym – przedstawiła **Justyna Sobczak-Kozłowska**, wskazując na przykładzie części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni – tzw. Kacze Buki, na miastotwórcze działanie programu „Mieszkanie Plus”.

W Gdyni realizowane jest pierwsze przedsięwzięcie inwestycyjne w ramach programu „Mieszkanie Plus”. Partnerem programu jest prywatny inwestor. Budowa obejmuje sześć budynków mieszkalnych wielorodzinnych, których lokale zostaną przeznaczone na długoterminowy wynajem, w tym z opcją ich wykupu w ramach pilotażowego programu „Mieszkanie Plus”. Podczas wizyty studialnej uczestnicy przedmiotowej sesji mobilnej w ramach VI Kongresu Urbanistyki Polskiej mieli okazję zobaczyć m.in. tę inwestycję.



Ryc. 9. Wycieczka studialna do Kaczych Buków – budowa w programie Mieszkanie Plus.

Realizacja ma miejsce w jednej z południowych dzielnic Gdyni – Wielkim Kacku, w części zwanej Kacze Buki. W tym rejonie miasto graniczy z Gdańskiem i z gminą Żukowo. Od strony wschodniej sąsiedztwo Kaczych Buków stanowią lasy będące otuliną Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Obecne zagospodarowanie Kaczych Buków stanowią głównie tereny rolne z zabudową siedliskową, w północnej części zabudowa usługowo-przemysłowa (zajezdnia autobusowa, straż pożarna, budynek biurowo-produkcyjny – nowe technologie). W 2012 roku rozpoczął się proces realizacji zabudowy mieszkaniowej na podstawie ustaleń planu miejscowego – głównie budynki wielorodzinne zawierające do 4 mieszkań. W południowo-wschodniej części przeważają tereny lasów i zadrzewień. Pod względem struktury własności Kacze Buki stanowią w większości grunty prywatne, w tym tereny gospodarstw rolnych. Udział gruntów gminnych jest niewielki.

Kacze Buki są korzystnie położone pod względem dostępności komunikacyjnej. Dojazd do obwodnicy Trójmiasta zajmuje około 5, a do centrum około 20 min.

² Obecnie możemy już śledzić pierwszy przypadek zgłoszenia inwestycji mieszkaniowej w trybie specustawy. Chodzi o budynek mieszkalny zaplanowany we Wrocławiu przy ul. Czochralskiego. Plan miejscowy nie dopuszczał na tym terenie zabudowy mieszkaniowej ze względu na poziom hałasu. Dokumentacja: <http://bip.um.wroc.pl/inwestycja-mieszkaniowa/35073/lokalizacja-budynku-mieszkalnego-wielorodzinnego-wraz-z-garazem-podziemnym>.

W tym rejonie planowane są duże inwestycje drogowe o znaczeniu ponadlokalnym. Po zachodniej stronie Kaczych Buków – poza granicą Gdyni – projektowany jest węzeł drogowy Chwaszczyno, który połączy obwodnicę metropolitalną z trasą kaszubską. W północno-zachodniej części Kaczych Buków będzie przebiegał odcinek drogi krajowej S6, łączący węzeł Chwaszczyno z węzłem Wielki Kack. Od strony południowej, poza granicą miasta, projektowana jest droga klasy głównej – Nowa Kielnieńska. Budowa ww. tras wpłynie na dobre skomunikowanie tej części miasta z całym regionem, a także na rozwój zabudowy usługowej na terenach położonych wzdłuż nich.

Ponad 170-hektarowy obszar Kaczych Buków jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego uchwalonym w 2007 roku. W planie tym, tereny na obrzeżach wzdłuż planowanej drogi krajowej i drogi głównej zostały przeznaczone pod usługi, funkcje przemysłowe i składowe. Pozostałe powierzchnie przeznaczono pod zabudowę mieszkaniową, usługi uzupełniające oraz tereny zielone. Ustalenia planu przewidują wykształcenie lokalnego centrum tej części dzielnicy (funkcje usługowo-mieszkaniowe) w formie zabudowy o najwyższej intensywności. Tereny zabudowy wielorodzinnej o maksymalnej wysokości do 4 kondygnacji otoczone są terenami zabudowy jednorodzinnej i małymi domami mieszkalnymi. Ustalono duży udział powierzchni biologicznie czynnej, pomimo sąsiedztwa lasów.

Program „Mieszkanie Plus” w Gdyni zainicjował kilka działań, m.in. podpisanie listu intencyjnego, przygotowanie realizacji dróg na tym obszarze, zaplanowanie wprowadzenia komunikacji autobusowej i koordynację projektowanej infrastruktury technicznej.

Ze względu na słabo rozwiniętą infrastrukturę techniczną oraz brak dróg o docelowej szerokości w liniach rozgraniczających, działania inwestycyjne w tym rejonie zaczęły się dopiero kilka lat po uchwaleniu planu miejscowego. Pierwsze pozwolenia na budowę inwestycji mieszkaniowych wielorodzinnych zostały wydane w 2012 roku. Do dziś zrealizowano ich tu zaledwie kilka. Budowa 172 mieszkań w ramach programu „Mieszkanie Plus” rozpoczęła się 2017 roku. W tym czasie miasto rozpoczęło przygotowanie do realizacji układu drogowego i sieci uzbrojenia terenu na Kaczych Bukach. Zakładane jest etapowanie tego procesu. W pierwszej kolejności wytypowane zostały drogi publiczne, których budowa jest niezbędna do wprowadzenia komunikacji zbiorowej, która obsłuży istniejącą i realizowaną zabudowę, w tym budynki z programu. Rozpoczęto przygotowanie dokumentacji do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Jednym z działań miasta rozpoczynających proces realizacji układu drogowego i infrastruktury jest wykup gruntów pod drogi. Przebieg linii rozgraniczających poszczególnych ulic został ustalony w planie miejscowym. Do miasta należały jedynie wąskie pasy w ich przekrojach. Miasto rozpoczęło procedurę ich wydzieleni i wykupów. Działania te są niezbędne do umożliwienia projektowania i realizacji sieci z uwzględnieniem docelowego przekroju poszczególnych odcinków dróg publicznych.

Proces wydzieleni napotkał na przeszkody, które będą skutkowały wydłużeniem procedury przejęcia gruntów. Część postępowań podziałowych została wstrzymana przez zażalenia właścicieli gruntów przeznaczonych w obowiązującym planie pod drogi, na postanowienia opiniujące zgodność projektowanych wydzieleni z ustaleniami obowiązującego planu miejscowego.

Realizacja inwestycji w programie „Mieszkanie Plus” na Kaczych Bukach zwróciła uwagę na konieczność koordynacji planowanej infrastruktury technicznej. Istniejące sieci biegną chaotycznie, bez uwzględniania przebiegu kolejnych, które będą musiały być później prowadzone. W kilku rejonach sieci dublują się, co jest efektem niewystarczającej koordynacji w przeszłości oraz położeniem na skraju aglomeracyjnej sieci wodno-ściekowej. Biorąc pod uwagę wszystkie uwarunkowania oraz zakładając docelowe urządzenie ulic, opracowano typowe przekroje dla najważniejszych dróg. Ustalono docelowe urządzenie poszczególnych ulic i wskazano dla nich położenie wszystkich niezbędnych sieci uzbrojenia terenu, w tym miejskiej sieci ciepłowniczej.

Warto zadać pytanie, czy program „Mieszkanie Plus” jest miastotwórczy. Odpowiadając na nie należy zauważyć, że sama zabudowa mieszkaniowa, jaką przewiduje przedmiotowy program, jest funkcją endogeniczną i nie ma charakteru miastotwórczego. Rolę taką będą pełniły tereny zabudowy usługowej, obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, które zgodnie z obowiązującym planem miejscowym będą stanowiły bufor pomiędzy ponadlokalnym układem drogowym a terenami mieszkaniowymi.

Program „Mieszkanie Plus” wpisuje się w politykę miasta, zainicjował przystąpienie do miejskich inwestycji. Fakt, że inwestycja z programu „Mieszkanie Plus” jest realizowana na terenie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, ma duże znaczenie. Dzięki temu obok mieszkań powstaną tu usługi towarzyszące, które zaspokoją potrzeby mieszkańców, a także inne obiekty usługowe, np. biurowce. Jest to szansa na zapewnienie miejsc pracy dla znacznej części mieszkańców Kaczyc Buków. Istotnym czynnikiem wpływającym na potencjał rozwojowy Kaczyc Buków jest usytuowanie względem układu komunikacyjnego oraz czasowa dostępność do centrum.

Daria Kieżun

PRZEKAZ WIZUALNY W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Sesja mobilna „Przekaz wizualny w przestrzeni miejskiej” poświęcona była zagadnieniom szeroko pojętej komunikacji wizualnej w przestrzeni – od skali architektonicznej, poprzez urbanistyczną, po kontekst krajobrazowy. Punktem wyjścia do dyskusji było postawienie pytań dotyczących omawianej problematyki. Czy skazani jesteśmy na wizualny śmietnik w przestrzeni miast? Czy informacja wizualna musi być „złem koniecznym” dla architektury? Jakie są formalne i alternatywne media komunikacji wizualnej? Czy mamy realne narzędzia do kształtowania ładu przestrzennego w zakresie informacji komercyjnej, ideologicznej, artystycznej? Kto powinien decydować o sposobie, jakości i ilości informacji, na którą jesteśmy „skazani”?

Partnerami dyskusji, która miała być próbą odpowiedzi na postawione pytania byli m.in. **Jacek Piątek** (współprowadzący, partner merytoryczny sesji), plastyk miejski miasta Gdynia, **Jacek Wielebski** – projektant (Traffic Design), autor systemowych rozwiązań wizualnych w przestrzeni publicznej (m.in. Gdynia, Warszawa), **Maja Zabokrzycka** (Infopunkt Nadodrze, Wrocław), **Rafał Janowicz** (Politechnika Gdańska), architekt, autor publikacji *Komunikacja marketingowa w architekturze* oraz **Marek Kuzaka**, prezes AMS SA. Wśród pozostałych uczestników sesji przeważali przedstawiciele organizacji samorządowych i pozarządowych. Analizując wybrane przykłady, w kontekście obowiązujących w Polsce przepisów oraz odwołując się do międzynarodowych praktyk, prelegenci starali się przedstawić podstawowe tezy aktualnej problematyki, jaką jest przekaz wizualny w przestrzeni polskiego krajobrazu.

Sesja składała się z dwóch części. Pierwszą stanowiła piesza wycieczka szlakiem współczesnych gdyńskich komunikatów wizualnych oraz interwencji z pogranicza designu, sztuki i architektury. Przewodnikiem spaceru był **Jacek Wielebski** (Traffic Design), współautor interwencji i jeden z inicjatorów projektu, jakim jest realizowany od paru lat redesign gdyńskiej ulicy. Kompleksowe działania, na które składają się zaprojektowane i wykonane murale, szyldy czy neony były pretekstem do przedstawienia w praktyce złożoności zjawiska, jakim jest próba estetyzacji przestrzeni publicznej. Realizacje Traffic Design odwołujące się do modernistycznych wzorców, poprzez współczesną interpretację, umiejętnie zachowują ciągłość stylistyczną, nie tracąc przy tym podstawowej funkcji, jaką jest czytelny komunikat i atraktor handlowy. Działania z pogranicza sztuki i rzemiosła odwołują się bezpośrednio do modernistycznych praktyk interdyscyplinarnego projektowania, przez lata utraconego, czego pokłosiem jest dzisiejszy chaos wizualny i estetyka tandety. Poprzez zrozumienie i inteligentną syntezę zastanego kontekstu, gdyńscy projektanci przywracają kulturę liternictwa, świadomego zastosowania materiału i formy. Przedstawione realizacje pokazują, że można połączyć różne interesy w „grze o miasto”.

Część druga sesji miała charakter panelu dyskusyjnego, w trakcie którego prelegenci przedstawili, poprzez doświadczenia własnej praktyki, główne problemy i wyzwania, jakie spotykają dziś projektantów, samorządowców i podmioty komercyjne.

W nawiązaniu do realizacji Traffic Design, doświadczenia z podobnym projektem przedstawiła **Maja Zabokrzycka** (Infopunkt Nadodrze Łokietka 5, Wrocław). Projekt „Witryny Nadodrza” (wpisany w wieloletni program rewitalizacyjny) realizowany ze środków gminy Wrocław zakładał m.in. redesign witryn sklepów, punktów usługowych i zakładów rzemieślniczych. Oprócz widocznej poprawy estetycznej wybranych do realizacji miejsc, projekt uzyskał wielowymiarowe efekty dodatkowe. Wzmoczona integracja sąsiedzka, napływ nowych użytkowników i dobre przykłady (akceptacja społeczna zaproponowanych rozwiązań) spowodowały powstanie podobnych, oddolnych inicjatyw. Bez dodatkowego programu finansowego, indywidualni użytkownicy lokali usługowych zaczęli „odświeżać” witryny, wpisując się w zainicjowany trend. Mały efekt domina.

Jacek Piątek, plastyk miejski Gdyni, w swojej prezentacji przedstawił *casus* Gdyni, która prócz dobrych praktyk, takich jak m.in. współpraca ze wspomnianym Traffic Design, boryka się z uniwersalnymi problemami reklamy wielkoformatowej czy niekontrolowanym oszoldowaniem. W praktyce, brakuje narzędzi do dyscyplinowania „niedostosowanych”. W wielu przypadkach nie ma niezbędnych, wymaganych prawem zgłoszeń i uzgodnień na umieszczenie reklamy, ale również widoczna jest niewydolność organów dyscyplinujących (nadzór budowlany). Remedium na chaos reklamowy miała być ustawa krajobrazowa, która pozwoliłaby określić pewne ramy i ucywilizować proces, jakim jest „brandowanie” miasta.

Reklama w przestrzeni publicznej jest jedyną, której nie można „wyłączyć”, co stanowi o wyjątkowej sile reklamy zewnętrznej. Jak zauważył **Rafał Janowicz** (Politechnika Gdańska), przestrzeń jest produktem, a interes firm reklamowych jest inny niż interes miasta (efektywność *versus* wartość). Zadaniem jednostek samorządowych, tj. biura promocji miasta, powinno być wyraźne wskazanie, czyj interes powinien być reprezentowany w przestrzeni publicznej, a w konkretnym przypadku, jak przestrzeń wizualizuje wartości marki jaką jest miasto (w dyskutowanym przypadku – Gdynia). W warunkach dowolności wynikającej z prawa przestrzeń jest dewastowana, a kontekst kulturowy zastępowany jest przekazem marketingowym. W efekcie pożądane wartości (krajobrazowe, kulturowe) w przekazie (wizualnym) traktowane są wybiórczo przez strategię marketingową firmy. Przykładem przestrzeni niechronionej niczym (regulacjami prawnymi) są przestrzenie galerii handlowych, gdzie kolejna reklama musi przebić poprzednią („efekt choinki”). Nie chodzi oczywiście o eliminację reklamy, ale o stworzenie dla niej odpowiednich miejsc i ram (niezbędny *consens* między interesem społecznym a kapitałowym).

Istnieją podmioty, które mimo braku prawnych regulacji (ograniczeń), próbują dostosować się do nadchodzących zmian. Nie wydaje się, że jedynie próba korzystnej interpretacji zapisów ustawy krajobrazowej stała się przyczyną zmian strategii marketingowych. Było nią raczej umiejętne sondowanie nastrojów społecznych, interpretacja trendów oraz reagowanie na zawrotne tempo rozwoju technologii, co wiąże się z redefinicją pewnych pojęć (przestrzeń) i aktualizacją typologii (prosument). Tytuł kongresu „Jutro miasta” stał się pretekstem do prezentacji aktualnej polityki prowadzonej przez AMS SA – lidera reklamy *out of home* w Polsce i partnera Kongresu. Krótkie przypomnienie historii marketingu stanowiło dla **Marka Kuzaki** wstęp do charakterystyki obowiązujących dziś strategii. Reklama istniejąca od tysięcy lat coraz częściej jest wizualizacją marki, niekoniecznie konkretnego produktu. Pojęcie gospodarki 4.0 jest dziś podstawą reklamy („Trend 4.0”). Bezpośrednią przyczyną jego powstania stał się rosnący problem wynikający z braku siły roboczej. Antidotum ma stanowić optymalizacja produkcji poprzez, m.in., wysoko rozwiniętą technologię, wykorzystywaną tak, by połączyć wszystkich użytkowników procesu gospodarczego. Różni to wyraźnie poprzednie generacje marketingu: w koncepcji marketingu 1.0, główny motyw strategii stanowił produkt. Lata 90. XX wieku przyniosły ewolucję koncepcji – równie ważny

jak produkt staje się bezpośredni odbiorca – klient. Kolejna faza (marketing 3.0) daje nam klienta aktywnego, który ma wpływ na to, co będzie kupować. W najnowszym trendzie klient zostaje zastąpiony przez prosumenta (producent + konsument). Mimo że jest to jeszcze mocno teoretyczna strategia, przykłady pewnych kampanii reklamowych pokazują, że nie tak odległa od rzeczywistości. Omawiany trend 4.0 w marketingu opiera się na 3 głównych czynnikach: nowym typie przestrzeni, jaką stanowi przestrzeń on-line, ekologii (przestrzeń wykorzystywana w sposób ekologiczny) oraz technologii (dodatkowa funkcjonalność – reklama kontekstowa). W przedstawionych przykładach Marek Kuzaka pokazał, jak AMS stara się dopasowywać do tych tendencji. Projekt zintegrowanych technologicznie tzw. mebli miejskich dowiódł, że taka forma reklamy ma najwyższą akceptację społeczną. Kolejny przykład – „Przystanek Wyspiańskiego”, jako wielofunkcyjna reklama z okazji 100. rocznicy urodzin St. Wyspiańskiego, wykorzystująca współczesne nośniki – offline i online (efekty sensoryczne, tj. warstwa wizualna, wbudowany głośnik z informacją głosową, imitacja wiatru, zapachy, etc.) pokazał, że niezbędne jest stworzenie regulacji prawnych nowej generacji, na miarę potrzeb gospodarki 4.0.

Prezentowane alternatywne formy reklamy, jakkolwiek ciekawe, efektowne i „bezkonfliktowe”, nie rozwiązują tymczasem problemu reklamy wielkoformatowej.

Interes ekonomiczny może pokrywać się z interesem społecznym tylko przy istnieniu określonej formuły. Taką mogłaby stanowić uchwała krajobrazowa. Przykłady implementowania zapisów ustawy przez samorządy w Polsce są bardzo różne: od szczegółowych zapisów po ogólną chęć „zmierzenia się z problemem”. **Piotr Fogel** zaprezentował wyniki przeprowadzonych w Polsce badań efektów wdrażania ustawy krajobrazowej poprzez jednostki samorządu terytorialnego. Celem badania było wysondowanie, na ile gminy są w stanie zrozumieć zapisy ustawy krajobrazowej i na ile dadzą się one bezpośrednio zastosować w podejmowanych przez samorządy uchwałach. Badania przekrojowo pokazały świadomość problemu reklamy zewnętrznej w samorządach. Ewidentny problem komunikatów wizualnych przedstawiany jest najczęściej przez przedstawicieli miast wojewódzkich, miast na prawach powiatu i miast powiatowych. W małych gminach i wsiach problematyka często nie jest w ogóle dostrzegana, co prawdopodobnie jest efektem braku funkcjonowania wyspecjalizowanych komórek zajmujących się przestrzenią. Z badań wynika, że jedynie 13% wszystkich respondentów (przedstawicieli samorządów) rozpoczęło prace nad uchwałą reklamową, a 31% chce cokolwiek w tym kierunku zrobić. Jako argumenty przeciwko wprowadzeniu regulacji (w tym opłat) wskazano m.in. możliwość wystąpienia niepotrzebnych konfliktów czy wystarczające regulacje w obowiązujących planach miejscowych.

Dodatkowo wskazano na problem związany z inwentaryzacją przestrzeni (często niezdigitalizowaną). Według przedstawicieli izby gospodarczej badanie, na które odpowiedziało tylko 17,4% samorządów nie do końca jest reprezentatywne. Wątpliwość co do reprezentatywności badania wzbudziła również kwestia subiektywnej oceny urzędników, nie sprawdzona oceną porównawczą czy badaniem jakościowym. Przykłady wybranych miast (Gdynia, Sopot) pokazują, że samorządy nie chcą ogólnych, sztywnych reguł, lecz indywidualnych rozwiązań. Część uczestników sesji nie podzielała takiego stanowiska. Ani edukacja, ani świadomość urzędników nie będą wystarczające przy silnej presji ekonomicznej – jedynie dzięki wyraźnym regulacjom będzie można uniknąć chaosu przestrzennego i wizualnego. Pytanie, czy kapitał znajdzie furtkę by ustawy nie stosować... Skoro jednak, mimo całkowitego zakazu billboardów w niektórych stanach USA (m.in. Hawaje, Maine) czy miastach (m.in. Sao Paulo, Grenoble) nie zauważono odpływania kapitału, nie powinniśmy chyba mieć obaw przed wprowadzaniem dużo bardziej restrykcyjnych zapisów.

SESJA MOBILNA 3

Michał Ciesielski, Agnieszka Wójtowicz-Wróbel

PRZYSZŁOŚĆ MAŁYCH MIAST

Wprowadzenie

Małe miasta stanowią istotny element sieci osadniczej Polski. Po blisko trzydziestu latach nowych, intensywnych przemian społeczno-gospodarczych, możemy podjąć się oceny efektów funkcjonalno-przestrzennych prowadzonych wielopłaszczyznowo działań. Mówić można tu szczególnie o efektach, które są wymiernym skutkiem wykorzystywania lub – wręcz przeciwnie – niewykorzystywania pojawiających się szans, a także o efektach będących odpowiedzią na nowe zagrożenia. Dyskusja nad kierunkiem dotychczasowych przemian daje szansę konstruktywnego spojrzenia, wyciągnięcia wniosków w odniesieniu do roli jaką odgrywają obecnie małe miasta, lecz przede wszystkim pozwala zarysować pole do dalszej dyskusji o ich przyszłości – pod kątem zarówno nowych szans, z których można skorzystać, jak i nowych problemów, które należy rozwiązać.

Nasuającym się w pierwszej kolejności czynnikiem delimitującym rząd wielkości miasta zdaje się być ujęcie demograficzne warunkowane skalą sieci osadniczej. Małe miasto, np. w sieci miast chińskich¹, odnosić będzie się do zupełnie innej skali niż małe miasto europejskie. Jednocześnie, nawet w skali europejskiej zauważyć można znaczące rozbieżności w określaniu wielkości takiego ośrodka². W polskich uwarunkowaniach miasteczka liczą przeważnie od 2 do 20 tys. mieszkańców (podczas gdy np. Chinach czy Indiach miejscowości pięćdziesięciotysięczne to miasta bardzo małe). Dolna granica liczby ludności jest teoretycznie warunkowana możliwościami nadania praw miejskich zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów, wraz z późniejszymi zmianami, w latach 2002 i 2012³. Praktycznie można jednak mówić zarówno o miastach, których liczba mieszkańców spadła poniżej granicznej wartości, jak i o takich (szczególnie w ciągu ostatnich kilku lat), które otrzymały prawa miejskie pomimo niespełnienia tego kryterium. Są to najczęściej miejscowości, które na przestrzeni wieków utraciły status miasta. Górna granica liczby ludności małego miasta nie ma umocowania w dokumentach prawnych i na różnych polach badawczych przyjmowana jest odmiennie – zależnie zarówno od czynników delimitujących zbiór, jak i od samego

¹ G. Wang, X. Hu, *Small town development and rural urbanization in China*. „Journal of Contemporary Asia”, 29 (1), 1999, pp. 76–94.

² D. Wantuch-Mantla, *Przeobrażenia przestrzeni publicznej w małych miastach Europy Zachodniej*, „Przestrzeń i Forma”, 23/2, 2015, s. 180.

³ Rozporządzenie Rady Ministrów z 9 sierpnia 2001 roku w sprawie trybu postępowania przy składaniu wniosków dotyczących tworzenia, łączenia, dzielenia, znoszenia i ustalania granic gmin, nadawania gminie lub miejscowości statusu miasta, ustalania i zmiany nazw gmin i siedzib ich władz oraz dokumentów wymaganych w tych sprawach. (Dz.U. 2001 nr 86 poz. 943).

zbioru miast (np. w ujęciu geograficznym). Jak wspomniano powyżej, w krajowych uwarunkowaniach granica demograficzna pomiędzy miastami małymi a średnimi najczęściej rysuje się na poziomie 20 tys. mieszkańców⁴. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego, w styczniu 2018 w Polsce znajdowało się 708 małych miast, co stanowi 76% wszystkich polskich miast⁵. W granicach miasteczek zamieszkuje 1/5 ludności kraju.

Małe miasto definiowane jest różnie, zarówno w poszczególnych ujęciach tematycznych, jak i w odniesieniu do skali zbioru w jakim się znajduje. Odmienne wytyczne zostają przyjęte w przypadku opracowań socjologicznych, planistycznych, urbanistycznych, ekonomicznych czy geograficznych. Podczas definiowania małego miasta wyróżnić można trzy główne kategorie zagadnień. Są to: funkcja i przestrzeń, uwarunkowania administracyjne, a także zagadnienia społeczno-demograficzne. Jednocześnie brak we współczesnych opracowaniach jednej, pełnej definicji miasteczka, a wyniki prób definiowania takich ośrodków przyjmują w różnych publikacjach bardziej charakter opisowy niż sztywne ramy pojęć⁶. Niemniej jednak stwierdzić można, że są to ośrodki posiadające charakterystyczne cechy wspólne i cechy różnicujące, które od otaczających obszarów o wiejskim charakterze odróżnia pozarolnicze zatrudnienie przeważającej części mieszkańców⁷. Do cech wspólnych typowego, przykładowego małego miasta zaliczyć można centralność funkcji usługowych w skali miejscowości, lecz także centralność pełnionych funkcji w skali otaczającego miejscowości obszaru. Małe miasta cechuje także drobna struktura typowej zabudowy oraz niewielka skala układu urbanistycznego. Czytelna kompozycja strefy centralnej wpisana jest najczęściej w uwarunkowania terenowe, jednak najbardziej istotną cechą małych miast w ujęciu funkcjonalno-przestrzennym jest ich wysoka wrażliwość na działania inwestycyjne. Miasteczka cechują także często silniejsze więzi społeczne, jak również mniejsza anonimowość. Cechy różnicujące podkreślają charakter ośrodków, ich elementy szczególnie atrakcyjne w ujęciu zachowanego dziedzictwa kulturowego, specyfiki przestrzennej i architektonicznej miejsca, piękna otaczającej natury i piękna natury wewnątrz miast, lecz również współczesnych działań będących lokalnymi „pomysłami na miasto” (bazujących zarówno na zastanych walorach czy lokalnych tradycjach, jak i na zupełnie nowych pomysłach, podnoszących atrakcyjność miasteczka, stwarzających nowe możliwości pracy dla jego mieszkańców, dających nowe, atrakcyjne formy wypoczynku, czy nakreślających dalekosiężne wizje rozwojowe).

Większość spośród wymienionych cech, to elementy podnoszące atrakcyjność miasta, jednak dzisiejsze miasteczko boryka się także z licznymi problemami. Współczesne problemy małych miast niejednokrotnie mają swój początek w II połowie XX wieku. Ma to odzwierciedlenie w wymiarze przemian i przestrzennych, i funkcjonalnych.

Z punktu widzenia kształtowania przestrzeni stwierdzić można, że gospodarka centralnie sterowana II połowy XX wieku przyczyniła się do powstania nowych form zabudowy, które nie współgrają ze skalą lub formą, z charakterem struktury miasteczek. Przykładem takich form są osiedla wielorodzinnych bloków wiel-

⁴ Jednak ze względu na różnice w strukturze funkcjonalno-przestrzennej, a także zależności w sieci osadniczej i związane z tym relacje, w niektórych opracowaniach przyjmuje się także wartość niższą, tj. 10 tys. mieszkańców (jest to przeważnie związane z odrębną od miast większą strukturą zabudowy, skalą architektury czy skalą zwartego układu urbanistycznego), a także przeciwnie – granicę na poziomie znacznie wyższym, tj. 50 tys. mieszkańców.

⁵ Według danych Głównego Urzędu Statystycznego przytoczonych powyżej, 1.01.2018 roku w Polsce znajdowało się 930 miast.

⁶ M.in.: S. Gzell, *Fenomen małomiejowości*. Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego PW, Warszawa 1987; K. Heffner, *Małe miasta w rozwoju obszarów wiejskich*. [w:] *Małe Miasta a Rozwój Lokalny i Regionalny*. Prace naukowe, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice 2005, s. 11–34; E. Zuzańska-Żyśko, *Małe miasta w okresie transformacji. Studium w regionie śląskim*, Wyd. Naukowe „Śląsk” sp. z o.o., Katowice 2006.

⁷ A. Wójtowicz-Wróbel, *Współczesne problemy przeobrażeń małych miast w rejonie oddziaływania Krakowa na wybranych przykładach*. Praca doktorska, Kraków 2013, ss. 195.

kopłytowych lub osiedla zabudowy jednorodzinnej tzw. „domów-kostek”. W tym czasie, w małych miastach pojawiły się także obiekty usługowe o równie zunifikowanej formie, stanowiące często nowe dominanty w panoramach miast. Jednocześnie, małe miasta otrzymały dodatkowe funkcje o charakterze przemysłowym lub przetwórczym. Pociągało to za sobą budowę nowych obiektów architektonicznych także o proporcjach i gabarytach niewspółmiernych do skali niewielkich ośrodków. Przede wszystkim jednak stwarzało nowe miejsca zatrudnienia – często zatrudnienia na warunkach przydziału. Ze względu na ówczesną politykę państwa, lokalizacja zakładów wyznaczana była odgórnie, a nierentowne inwestycje były dofinansowywane centralnie. Ówczesna polityka w kontekście działań przemysłowych, to nie jedynie budowa zakładów w małych miastach, lecz także zbiorowe dojazdy do pracy w przemyśle w większych ośrodkach. Zarobione w ten sposób pieniądze wydatkowane były w miasteczkach, wpływając tym samym na rozbudowę stref zewnętrznych tych ośrodków, czy przebudowę stref centralnych. Zmiana ustroju polityczno-gospodarczego w 1989 roku wpłynęła znacząco na sytuację małych miast. Dwa czynniki: uwolnienie prywatnej inicjatywy gospodarczej mieszkańców oraz utrata miejsc pracy na skutek ograniczenia nierentownego przemysłu czy wytwórstwa – zarówno w małych jak i dużych ośrodkach – dały początek współczesnym przemianom funkcji i przestrzeni w miasteczkach. Na skutek tych przemian jedne miasta wkroczyły w okres intensywnych przekształceń, inne natomiast pozostały na uboczu współczesnych trendów rozwojowych. Miasteczka ulegające intensywnym przemianom podzielić można na dwie grupy.

(1) Ośrodki mocno się przekształcające, zlokalizowane w strefach oddziaływania miast dużych, w których przemiany funkcjonalno-przestrzenne związane są w znacznym stopniu z wpływem procesów suburbanizacyjnych. Takie miasta przekształcają się najczęściej według jednego z dwóch schematów: znajdują własną ścieżkę rozwoju czerpiąc z bliskiego sąsiedztwa dużego ośrodka i stając się alternatywą dla ubogich w atrakcyjność funkcjonalną przedmieść, lub przeciwnie – bez pomysłu na swój rozwój gospodarczy i funkcjonalno-przestrzenny pełnią jedynie funkcję sypialnianego zaplecza dla dużego miasta.

(2) Małe miasta, stanowiące istotny ośrodek funkcjonalny dla otaczających obszarów. Ich rozwój jest związany często z wykorzystaniem bieżących funkcji, jakie pełni miasto i powstawaniem nowych funkcji, w niektórych przypadkach bazujących na wartościach kulturowych czy przyrodniczych, a w innych na nowej idei rozwoju podnoszącej jego atrakcyjność.

To, w jakim kierunku podążać będą współczesne przemiany małych miast, zależne jest od form współczesnego rozwoju, a także w znacznym stopniu od kierunków przemian, zapisanych w dokumentach planistycznych.

Debata prezydentów i burmistrzów wybranych miast jako przykład formy wymiany doświadczeń

Międzybranżowa wymiana poglądów o kształtowaniu przyszłości miast jest doświadczeniem cennym zarówno z praktycznego, jak i naukowego punktu widzenia. Teoretyczne rozważania nad tym, jaką formę przyjąć powinny współczesne przemiany funkcjonalno-przestrzenne miast, mogą być skonfrontowane z wizjami planistycznymi praktyków-projektantów, a co najistotniejsze – z doświadczeniami władarzy miast⁸.

Dyskusje i prezentacje dotyczące przyszłości małych miast poprzedzone zostały możliwością doświadczenia w miejskiej strukturze realnych problemów i istniejących perspektyw podczas spaceru studialnego, ukierun-

kowanego na tematykę poruszaną później podczas sesji. Spacer poprowadziła Beata Rutkiewicz, wiceprezydent Wejherowa.



Ryc. 10. Spacer studialny poprowadzony przez Beatę Rutkiewicz, wiceprezydent Wejherowa (fot. M. Wiącek).

Wprowadzenie do panelu dyskusyjnego stanowił referat Agnieszki Wójtowicz-Wróbel na temat specyfiki małych miast polskich na tle ich współczesnych możliwości i zagrożeń. Zakończono go zaś studiami czterech miejscowości: Anna Pyziak zaprezentowała przypadek Józefostawia (miejscowości, która z powodu prowadzonej polityki przestrzennej, pomimo potencjału do uzyskania praw miejskich, nadal pozostaje ośrodkiem wiejskim), Adam Korgul zreferował przykład Olsztynka (miasta, które intensywny rozwój godzi z ideą Cittàslow), interesującą formę duopolu (Wyrzysk i Osiek nad Notecią) przedstawił Marcin Radeberg-Skorzysko, a Bartosz Bartosiewicz omówił badania prowadzone na przykładzie Uniejowa – małego miasta w pełni wykorzystującego swój potencjał zasobów wód geotermalnych. Jednak głównym wydarzeniem sesji była debata prezydentów i burmistrzów miast małych i średnich.

Do debaty zaproszono burmistrzów miast małych – do 20 tys. mieszkańców, a także prezydentów miast średnich, o liczbie ludności nieprzekraczającej 50 tys. Zestawienie doświadczeń burmistrzów miast mniejszych z doświadczeniem prezydentów ośrodków, które na skutek podejmowanych wysiłków oraz splotu okoliczności znalazły sposób na rozwiązanie współczesnych problemów i wykorzystanie możliwości – lecz jednocześnie z powodu zmiany skali stawiać muszą czoła nowym wyzwaniom i wykorzystywać pojawiające się szanse – dało asumpt do ciekawej dyskusji. W debacie udział wzięli przedstawiciele pięciu miast znajdujących się w różnych uwarunkowaniach geograficznych, społecznych, przestrzennych i funkcjonalnych, mających inne bodźce rozwojowe zarówno u podstaw swego bytu, jak i współcześnie. Są to z kategorii miast średnich: Wejherowo będące gospodarzem wydarzenia, reprezentowane przez zastępczynię prezydenta **Beatę Rutkiewicz**, a także Bolesławiec reprezentowany przez prezydenta miasta **Piotra Romana**. Ponadto zaproszenie do dyskusji przyjęli przedstawiciele miast małych: koordynator krajowy sieci miast Cittàslow i burmistrz Olsztynka – **Artur Wrochna**, przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich i jednocześnie burmistrz Podkowy Leśnej – **Artur Tusiński**, a także **Krzysztof Krzeziński** – burmistrz Redy.

Różnorodność uwarunkowań decydujących o specyfice pięciu wskazanych powyżej ośrodków i różny charakter ich przemian, stworzyły pole do zarysowania ciekawych i konstruktywnych wniosków. Dyskutowano o tym, czy wizja rozwoju miasta, która zarysowuje się w ideach i wdrożeniach miejskich władz ma realne odzwierciedlenie w fizycznej przestrzeni, czy raczej realizuje się na innych polach miejskich działań? Czy widoczne jest przełożenie założeń planistycznych władz miasta na szeroko rozumiane środowisko zbudowane, a także

w jaki sposób pomysł na miasto będzie się materializował w realnej przestrzeni w przyszłości? Poruszono także kwestię narzędzi, za pomocą których wykonywać można założenia polityki przestrzennej miasta, zarówno w odniesieniu do dobierania samych narzędzi planistycznych, jak i w kwestii ciągłych zmian systemowych i ich wpływu na działania w przestrzeni. Na tle formalnych procesów planistycznych istotne było także pytanie o nieformalne (nieskodyfikowane, nieograniczone ramami ustawowych procedur) sposoby planowania: czy wdrażane są w miejskich działaniach, a jeśli tak, to w jaki sposób i czy mają one wpływ na realny wygląd miasta? Ze względu na różnorodność przypadków, ciekawe było także to, w jaki sposób wykorzystywany jest potencjał, bazujący na uwarunkowaniach geograficznych, przyrodniczych, infrastrukturalnych, kulturowych i innych, a także temat inwestycji i wizji strategicznych w kontekście potrzeb mieszkańców – poprawy jakości przestrzeni publicznych czy funkcjonowania lokalnych społeczności.



Ryc. 11. Uczestnicy debaty (fot. M. Wiącek).

W debacie dało się wyróżnić kilka poglądów, które przewijały się przez całą dyskusję i zdominowały jej przebieg. Co ciekawe, stało się tak pomimo faktu, że miasta reprezentowane przez zaproszonych burmistrzów mają bardzo różną specyfikę. Omawiane problemy były więc uniwersalne, choć sposoby ich rozwiązywania zależały od lokalnych uwarunkowań.

Wątkiem, który przewijał się przez całą niemal dyskusję, była ponadlokalna perspektywa jako istotny element skutecznego prowadzenia polityki przestrzennej mniejszych miast. Zaproszonych gości łączyło myślenie o mieście jako o systemie powiązań wychodzącym daleko poza jego granice administracyjne. Burmistrzowie wskazywali na potrzebę współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w obszarach metropolitalnych oraz w aglomeracjach, a także potrzebę sieciowania mniejszych miast o podobnych problemach i wizjach rozwoju. Podkreślano, że nie ma już możliwości rozwiązywania problemów miast przy ograniczaniu się tylko do ich terytorium. Burmistrz Olsztynka wskazywał nie tylko na wagę powiązań z pobliskim Olsztynem, ale również na dużą rolę jaką w rozwoju miejscowości odgrywa przynależność do sieci miast *Cittàslow*. Burmistrz Podkowy Leśnej zauważył, że wiele problemów jego miasta wynika ze zmian zachodzących w otoczeniu, a nie w samym mieście. Jednym z nich jest brak możliwości obsługi zwiększającego się ruchu samochodowego, generowanego przez mieszkańców sąsiednich gmin, chcących skorzystać ze stacji kolejki zlokalizowanej w centrum historycznego założenia miasta-ogrodu. Ciekawym przykładem

wpływu czynników zewnętrznych na kształtowanie miasta okazał się dolnośląski Bolesławiec, który stara się przekuć w sukces dotyczące to miasto gwałtowne zmiany społeczne i migracje (np. międzynarodowe migracje z czasów powojennych wpływające na nietypowy przekrój społeczny lub pojawianie się społeczności związanych ze stacjonowaniem wojsk sojuszników).

Rozmówcy wyraźnie podkreślali potrzebę niesablonowego rozwiązywania tego typu problemów. Jednocześnie zwracali uwagę, że ich sposób reakcji wpływa na kierunki, w jakich przekształcane są przestrzenie miast. Depopulację Bolesławca z lat 90. udało się zamienić na stały trend wzrostu liczby ludności między innymi dzięki całkowitemu zniesieniu podatku od nieruchomości mieszkaniowych. To zaś wygenerowało wzrost ilości inwestycji mieszkaniowych (połowa mieszkań w dawnym regionie jeleniogórskim powstaje właśnie w Bolesławcu) oraz przyciąganie inwestorów poszukujących miast ze stabilną bazą społeczną (efektem jest spadek bezrobocia z poziomu 25% do mniej niż 3%). Burmistrz Redy wskazywał z kolei na potrzebę szczególnie dużego zaangażowania miasta w budowanie oferty usługowej, dzięki której miasto chciałoby zachować młodą strukturę demograficzną w ramach trójmiejskiej konurbacji (ponad połowa mieszkańców miasta nie przekroczyła 25 roku życia).

Jak wynika z dyskusji, znakiem rozpoznawczym tych mniejszych miast, które przeczą poglądom o kurczeniu się i zanikaniu ośrodków tej wielkości, jest szybko postępująca profesjonalizacja. Odbывается ona na wielu polach: administracyjnym, społecznym czy przestrzennym. Dynamicznie zmieniająca się rzeczywistość wymaga elastycznych narzędzi pozwalających na włączenie lokalnych społeczności do współdecydowania o losach miast. Podnoszenie świadomości i kwalifikacji mieszkańców stało się jednym z filarów zarządzania samorządami reprezentowanymi przez zaproszonych dyskutantów. Co ciekawe, ten wątek debaty okazał się najbardziej różnicowany – modele uspołeczniania procesów związanych z kształtowaniem przestrzeni zależały od lokalnych doświadczeń i ewoluowały latami. Doświadczenia Wejherowa powodują, że władze miasta skupiają się na umiejętnym przekierowywaniu dyskusji o przyszłości miasta z internetowych forów na spotkania w „realu”. Te jednak muszą być uatrakcyjnione odpowiednim ilustrowaniem omawianych problemów, aby dyskusja mogła toczyć się na poziomie konkretnych rozwiązań przestrzeni.

Burmistrz Podkowy Leśnej nazwał sposób sprawowania władzy w swoim mieście „demokracją deliberatywną”, którą charakteryzuje rzadko spotykany poziom otwartości na partycypację mieszkańców na każdym etapie sporządzania opracowań planistycznych. Warto podkreślić różnorodność narzędzi konsultacyjnych stosowanych przez to niewielkie miasto w ramach sporządzania nowego Studium – spotkania otwarte, projektowanie partycypacyjne alternatywnych rozwiązań projektowych (we współpracy z Politechniką Warszawską), tematyczne spacer-y badawcze (również tak nietypowe jak przejażdżki bryczkami, dające lepszą perspektywę na zagospodarowanie przestrzeni), panele dyskusyjne ekspertów z mieszkańcami, ankiety, wystawy i punkty informacyjne w przestrzeni publicznej. Proces konsultacji został zlecony ekspertom z Fundacji Rozwoju Demokracji Lokalnej. Efektem takiej polityki jest umożliwienie wypowiedzenia się każdemu z mieszkańców (w skali tak małego miasta – dosłownie każdemu). Otwarte podejście do współdecydowania o kształcie przestrzeni bywa jednak instytucjonalnie skomplikowane, powodując np. wydłużenie sesji uchwalających dokumenty planistyczne do ponad trzech miesięcy. Również burmistrz Redy podkreślał, że szczególnie dobre efekty przynosi współpraca z uczelniami wyższymi i biurami projektowymi. Umożliwia ona zilustrowanie propozycji przyszłych zmian przestrzeni, zanim zostaną zapisane w formie trudnych w odbiorze planów miejscowych. Takie podejście stymuluje procesy partycypacyjne.

Osobnym wątkiem jest podkreślana przez burmistrzów profesjonalizacja danych, na których opiera się prowadzenie polityki przestrzennej. Budowanie baz danych przestrzennych i ich umiejętne wykorzystanie

w ramach projektów, np. rewitalizacyjnych, w efekcie przekłada się na możliwości pozyskiwania większych środków na działania w przestrzeni.

Motywy pojawiającym się w wielu punktach debaty była decentralizacja władzy. Dla burmistrza Podkowy Leśnej partycypacja jest narzędziem sprawowania władzy pomagającym w identyfikacji problemów i moderowania procesu przekształcania miasta. Jednocześnie każdy kolejny proces przekształcania przestrzeni przeprowadzany z wykorzystaniem narzędzi partycypacyjnych buduje zaufanie mieszkańców do lokalnych władz – to zaś wpływa na podnoszenie jakości życia. Tworzenie mieszkańcom warunków do współdecydowania jest też stałym punktem funkcjonowania Bolesławca. Jak podkreślał burmistrz tego miasta, niejednokrotnie powoduje to sytuacje, w których dyskusja przenosi się z linii mieszkańcy–władza na poziom polemiki między grupami mieszkańców o odmiennych interesach. Uczestnicząca w debacie wiceburmistrz Wejherowa zwracała uwagę, że pojedyncze problemy udaje się niejednokrotnie zawrzeć w większych, szerszych procesach partycypacyjnych. Tak było np. z procesem rewitalizacji lokalnego parku, który pozwolił na skryształizowanie się różnych grup interesów. Wypowiedzi burmistrzów wskazywały na fakt, że proces decentralizowania decyzyjności odbywa się w ich miastach ewolucyjnie, dzięki doświadczeniom i budowanymi latami relacjom. Nie wymaga więc odgórznej interwencji ustawowej, ale raczej oddania inicjatywy w tym zakresie samorządom lokalnym.

Wyrażnym lejtymotywy debaty było oparcie codziennych decyzji władz na długookresowej wizji. Wszystkie miasta reprezentowane podczas debaty przez burmistrzów łączy jasno zdefiniowany wizerunek i wizja. Ich konsekwentne wdrażanie podporządkowane jest podnoszeniu jakości życia mieszkańców, ale jednocześnie wpływa na przekształcenia przestrzeni tych miast. Budowanie centrotwórczej roli Wejherowa wyraża się w przestrzeni poprzez działania rewitalizacyjne w centrum oraz wzmacnianie roli miasta w układzie komunikacyjnym regionu. O ponadlokalnych aspiracjach miasta świadczą też obiekty takie jak ten, w którym odbywała się sesja, czyli Filharmonia Kaszubska. Pobliska Reda stara się nasycać przestrzeń inwestycjami wzmacniającymi jej ofertę usługową. Znacznie większy Bolesławiec wykorzystał obecność niezniszczonej po wojnie starówki do stworzenia przestrzeni, z którą mogą identyfikować się mieszkańcy i tak, że stała się wizytówką ich aspiracji. Podkowa Leśna, w której możliwości transformacji przestrzeni są bardzo ograniczone z racji wpisania całego miasta do rejestru zabytków, skupia się na subtelnych interwencjach w detale, technologie i przestrzenie publiczne, które służą podnoszeniu jakości życia. Olsztynek z kolei stara się prowadzić konsekwentną politykę strefowania funkcji – z jednej strony wykorzystując boom inwestycyjny na terenach aktywności gospodarczej, a z drugiej – wdrażając ideę *slow city* podnoszącą jakość życia lokalnej społeczności.

Podsumowanie i wnioski

Podsumowując debatę prezydentów i burmistrzów mniejszych miast można zauważyć, że toczyła się ona wokół czterech głównych grup tematów. Nie zostały one narzucone przez moderatorów debaty, lecz wykształciły się naturalnie w toku dyskusji, co czyni je tym bardziej ciekawym efektem. Włodarze miast kładli nacisk na kontekst zewnętrzny w zarządzaniu miastem, poruszając wiele wątków związanych z wykorzystaniem doświadczeń podobnych miejscowości czy sieciowaniem samorządów. Podkreślano postępującą profesjonalizację w prowadzeniu polityki przestrzennej – w kontekście nowych narzędzi konsultacyjnych, jak i w ujęciu technicznym. Mówiono o decentralizacji władzy, zmierzającej do stopniowego zwiększania możliwości współrządzenia przez mieszkańców. Podkreślano też wagę posiadania dalekosiężnych wizji miast, która pomaga w podejmowaniu jednostkowych decyzji o kierunkach przekształcania przestrzeni miasta. Wspomniane cztery grupy zagadnień to:

Kontekst zewnętrzny

- Myślenie o mieście jako o systemie powiązań wychodzącym daleko poza jego granice administracyjne. Potrzeba współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w obszarach metropolitalnych i aglomeracjach. Niemożność rozwiązywania problemów miasta przy skupieniu się wyłącznie na nim samym.
- Duża rola sieciowania miast o podobnych problemach (zainteresowanie doświadczeniami innych samorządów i próby twórczego wdrażania ich z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań – społecznych, przestrzennych).
- Znaczenie ryzyka, użycia nieszablonowych, rzadko stosowanych narzędzi planistycznych, podatkowych, konsultacyjnych czy organizacyjnych w przełamaniu negatywnych trendów – z wykorzystaniem podobnych doświadczeń innych samorządów.
- Duże znaczenie umiejętności wykorzystania okazji wynikających z czynników zewnętrznych (inwestycje infrastrukturalne, migracje, zmiany kulturowe, demograficzne). Wykorzystanie szans wiąże się zazwyczaj z potrzebą zmiany w podejściu do polityki przestrzennej.

Profesjonalizacja i specjalizacja

- Podnoszenie kwalifikacji mieszkańców poprzez procesy partycypacyjne – każdy kolejny proces oznacza większą świadomość problemów wśród jej uczestników.
- Rosnąca wiedza i świadomość swoich praw u mieszkańców. Jest to jeden z czynników wywołujących potrzebę zmian w starych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, ale również wdrażania rozbudowanych (znacznie szerszych niż ustawowa procedura mpzp) procesów uczestniczenia w podejmowaniu decyzji o transformacji przestrzeni.
- Koncepcje projektowe jako stymulator dyskusji o przestrzeni z mieszkańcami – podkreślenie atutów procesów konsultacyjnych opartych na graficznych przedstawieniach omawianych problemów. Plany miejscowe są jedynie formalnym zapisem ustaleń z konsultacji prowadzonych na podstawie dodatkowych opracowań i modeli.
- Polityka nieruchomościowa gminy jako część polityki przestrzennej (o końcowym efekcie procesu przekształcania przestrzeni decydują nie tylko ustalenia planów, ale też odpowiednie dysponowanie gminnym zasobem nieruchomości).
- Umiejętne wykorzystywanie narzędzi planistycznych, oprogramowania, wiedzy ekspertów i baz danych daje wymierne efekty w postaci profesjonalnych projektów. Te z kolei dają szansę na pozyskanie większych środków na ich realizację.
- Poprzedzanie przystąpienia do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pogłębionymi analizami eksperckimi, konkursami i konsultacjami w celu uniknięcia zbędnych, szkodliwych, lub niekompleksowych mpzp. Dynamicznie zmieniająca się rzeczywistość wymaga elastycznych narzędzi debaty o przestrzeni.

Ewolucyjna decentralizacja władzy

- Trend decentralizowania zarządzania miastami (organizowanie mieszkańcom warunków do współzrządzenia, tworzenie czasowych struktur do realizacji konkretnych projektów).
- Partycypacja społeczna jako narzędzie sprawowania władzy pomagające w identyfikacji problemów i moderowania procesu przekształcania miasta.

- Budowanie zaufania na linii mieszkańcy–władza jako warunek podnoszenia jakości życia mieszkańców.
- Każde miasto ma własny, oparty na wieloletnich doświadczeniach, sprawdzony model prowadzenia dialogu z mieszkańcami. Modele te ewoluują.
- Samorządy odczuwają pewien stopień nasycenia planami miejscowymi. Wyzwaniem są natomiast ich zmiany, które wymagają rozbudowanych procesów w celu uzyskania społecznej akceptacji.
- Umiejętność wykorzystania konsultacji społecznych jako narzędzia do wycofywania się z błędnych decyzji.

Perspektywa długookresowa

- Przemyślana, długookresowa wizja miasta pomaga w podejmowaniu jednostkowych decyzji inwestycyjnych – mają one wtedy szansę stanowić element większej całości i nie są obciążeniem w przyszłości.
- Wieloletnie kreowanie miejskości przestrzeni jako ważny element wpływający na styl życia i ocenę miasta przez mieszkańców.
- Potrzeba skupienia się na jakości życia mieszkańców (mieszkanie – praca – czas wolny). Inwestycje i turystyka przewijają się jako ważny element, który w pierwszej kolejności ma służyć do poprawienia jakości życia mieszkańców.

SESJA MOBILNA 4

Karolina A. Krośnicka

PORT W (WIELKIM) MIEŚCIE

Jednym z wątków Kongresu podnoszonych w trakcie sesji mobilnych w dniu 21 czerwca 2018 roku był rozwój portu i miasta portowego w kontekście zmieniających się globalnych uwarunkowań transportowo-logistycznych.

Tematem pierwszej części sesji był rozwój portu, w tym takie zagadnienia jak tendencje rozwojowe portów morskich na świecie, plany rozwojowe portów (w szczególności portów Gdynia i Gdańsk), potrzeby terenowe i infrastrukturalne w obrębie i poza granicami administracyjnymi portu, a także rozwój terminali portowych i potrzeby terenowe w zakresie spedycji i logistyki w portach i miastach portowych. Podjęto również aktualny ostatnio temat zagospodarowania obszarów morskich i planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich.

Drugą część sesji poświęcono zagadnieniu rozwoju miasta portowego i portu w strukturze aglomeracji w kontekście takich dokumentów planistycznych jak Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego czy plany miejscowe. Omawiane były także doświadczenia w tworzeniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach styku funkcji portowych, transportowo-logistycznych i miejskich oraz kształtowania przestrzeni nadwodnych miast (*waterfrontów*), ze szczególnym uwzględnieniem portów i przystani jachtowych.

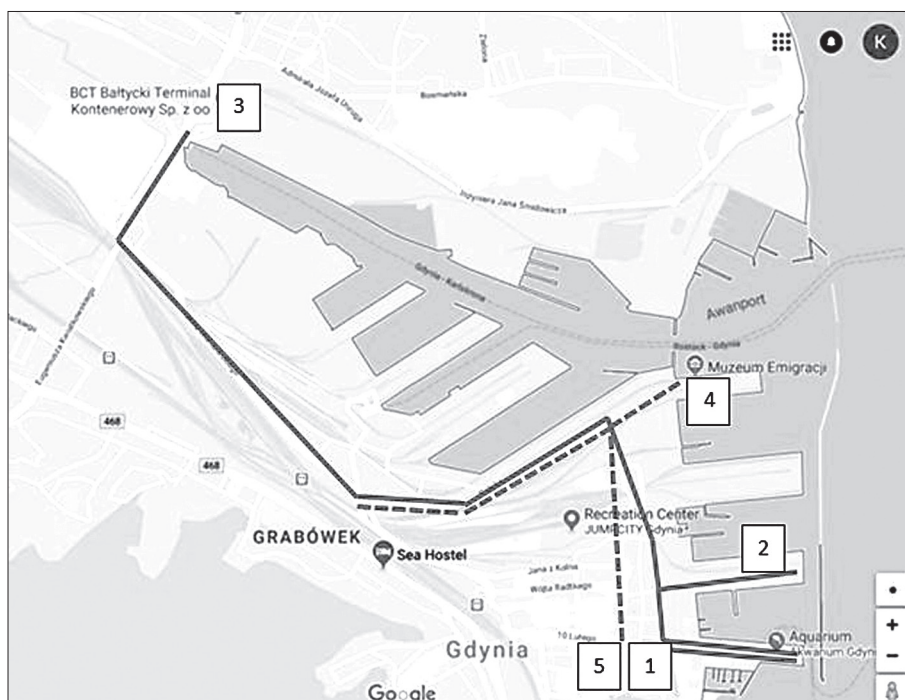
W ramach sesji mobilnej zrealizowano także wycieczkę po głównych obszarach rozwojowych portu i miasta Gdynia.

Przebieg sesji

Sesja rozpoczęła się wycieczką autokarową po obszarach portowych i przyportowych Gdyni (ryc. 12). Po zapoznaniu uczestników z przestrzenią publiczną Mola Południowego, której towarzyszy marina oraz stanowiska obsługi statków białej żeglugi i statków muzeów, grupa dotarła na obszar pirsu dalmorowskiego.

Obszar dawnej bazy rybołówstwa dalekomorskiego Dalmor jest od grudnia 2011 roku we władaniu spółki Dalmor SA, będącej częścią Grupy Kapitałowej Polskiego Holdingu Nieruchomości SA (PHN). Właściciel, posiadający duży potencjał doskonale zlokalizowanych i wyposażonych we własne nabrzeża terenów w centrum Gdyni, stopniowo uwalnia kolejne obszary pod inwestycje o różnym charakterze. Obecnie u wschodniej nasady pirsu realizowany jest samodzielnie przez PHN SA projekt Yacht Parku¹ – kompleksu mieszkaniowej zabudowy

¹ <https://www.phnsa.pl/pl/projekt/yacht-park-i>



Ryc. 12. Trasa wycieczki autobusowej – Sesja mobilna „Port (w wielkim) mieście”: 1 – Hotel Mercure, 2 – pirs Dalmoru, 3 – Bałtycki Terminal Kontenerowy, 4 – Muzeum Emigracji, 5 – Infobox w Gdyni (oprac. autora na podkładzie Google Maps).

wielorodzinnej (5 kondygnacji, około 12 tys. m² powierzchni użytkowej) z nowoczesną przystanią jachtową na 120 jednostek i nadwodnymi przestrzeniami publicznymi. Partery budynków przeznaczone są docelowo pod działalność usługowo-handlową. Na pozostałym terenie Dalmoru są jednak w dalszym ciągu realizowane usługi portowe, magazynowe i logistyka portowa, oparte na najmie powierzchni i kubatur dawnych magazynów portowych i budynków administracyjnych przez spółkę. Na obszarze Dalmoru uczestników sesji mobilnej powitała prezes spółki **Aleksandra Mietlicka**. Z zagospodarowaniem terenu i nowymi inwestycjami zapoznawał uczestników sesji **Piotr Kurkowski** (główny specjalista ds. najmu Dalmor SA).

Kolejnym wizytowanym obszarem był Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni (BCT). **Krzysztof Szymborski**, prezes zarządu BTK, umożliwił uczestnikom Kongresu wjazd na teren terminalu oraz zapoznanie się z zagospodarowaniem przestrzennym, organizacją, zasadami działania i planowanymi inwestycjami BTK. Po obszarze terminalu grupę oprowadzał dyrektor **Michał Kuźajczyk** (dyrektor handlowy BCT), udzielając ciekawych i wyczerpujących odpowiedzi na pytania dotyczące budowy i eksploatacji terminalu (ryc. 13).

Z terminalu BTK uczestnicy Kongresu dotarli na debatę w Muzeum Emigracji. Debatę składała się z dwu części: portowo-morskiej i miejskiej. W pierwszej części przedstawione zostały prezentacje zaproszonych gości: naczelnik wydziału Urzędu Morskiego w Gdyni, Jacek Kosmólski, wygłosił referat pt. „Przebieg procedury planistycznej. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich wód morskich”, **Marcin Osowski**, wiceprezes ds. infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, podjął temat „Rozwój infrastruktury Portu w relacji z miastem, perspektywa budowy Portu Centralnego”, zaś Leszek Jurczyk, dyrektor ds. strategii i rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdynia, scharakteryzował „Plany rozwojowe portu Gdynia 2018”. Zakres merytoryczny wystąpień opisano dalej. Po każdej prezentacji następowała tura pytań, a po wszystkich prezentacjach

przeprowadzona została dyskusja moderowana, w której rozważano takie zagadnienia jak: tendencje rozwoju portów morskich, plany rozwojowe portu Gdynia oraz Gdańsk, potrzeby terenowe i infrastrukturalne w obrębie i poza granicami administracyjnymi portu (wodne i lądowe), budowa przekopu przez Mierzę Wiślaną, rozwój terminali portowych, potrzeby terenowe w zakresie spedycji i logistyki w portach i miastach portowych.



Ryc. 13. Uczestnicy sesji „Port w (wielkim) mieście” w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym (fot. K.A. Krośnicka).

Część druga obejmowała dwie prezentacje. Temat „Synergia miasta i portu w Gdańsku – w nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” wygłosiła Maria Magdalena Koprowska, reprezentująca Biuro Rozwoju Gdańska, zaś „Port jachtowy w przestrzeni miejskiej na przykładzie Dàrsena Nacional w Barcelonie i Dockan Marina w Malmö” przedstawiła Katarzyna Rembarz z Politechniki Gdańskiej. Obie prezentacje zostały wybrane spośród prac nadesłanych na Kongres.

Dalsza dyskusja dotyczyła rozwoju portu morskiego w strukturze aglomeracji w kontekście czasochłonności opracowywania dokumentów planistycznych, takich jak Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego² czy miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Po podsumowaniu sesji „Port w (wielkim) mieście” uczestnicy VI Kongresu Urbanistyki wrócili podstawionym autokarem do centrum miasta.

Omówienie debaty

Debatę rozpoczęło wystąpienie przedstawiciela Urzędu Morskiego w Gdyni, **Jacka Kosmólskiego**, dotyczące planowania na obszarach morskich oraz przebiegu procedury planistycznej w trakcie tworzenia projektu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.³ Prelegent zauważył, że planowanie przestrzenne obszarów morskich ma za zadanie rozwiązywanie lub łagodzenie konfliktów przestrzennych i racjonalizowanie zarządzania przestrzenią morską. Zgodnie z Komunikatem Komisji Europejskiej („Mapa drogowa na rzecz pla-

² „Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich”: www.umgdy.gov.pl

³ Polskie obszary morskie powołano ustawą z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity z 21 czerwca 2013 roku).

nowania przestrzennego obszarów morskich: Opracowanie wspólnych zasad w UE” COM (2008) 791”), celem planowania przestrzennego obszarów morskich jest „(...) Zrównoważenie sektorowych interesów i osiągnięcie trwałego i zrównoważonego wykorzystania zasobów morskich (...)”.⁴

Naczelnik Kosmólski przedstawił podstawy prawne tworzenia planów zagospodarowania obszarów morskich. Są to: ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (rozdział 9) i Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. Zobowiązuje ona Państwa Członkowskie do transpozycji dyrektywy do ustawodawstwa krajowego (do marca 2016 r.) oraz przyjęcia krajowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (do 2021 r.), a także do zapewnienia spójności planów w obrębie morza regionalnego. Dodatkowo, ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Działy IV i VI) określa zasady postępowania przy przeprowadzaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania.

Planowanie na morzu jest znacząco odmienne od analogicznych działań na lądzie. Jako podstawowe różnice Jacek Kosmólski wymienił: konieczność planowania z uwzględnieniem czterowymiarowości przestrzeni, jednolitość struktury właścicielskiej (jedynym właścicielem akwenów morskich jest Skarb Państwa), konieczność uwzględnienia przepisów prawa międzynarodowego, zasięg decyzji planistycznych, które obejmują znaczne obszary i mają odległe oddziaływanie (często transgraniczne – zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (rozdział 9) Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej prowadzi współpracę transgraniczną w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego (...) oraz wymianę transgraniczną w zakresie danych przestrzennych niezbędnych w procesie planowania przestrzennego obszarów morskich.). Ustawa o obszarach morskich RP zakłada także, iż plan zagospodarowania przestrzennego podlegać musi okresowej ocenie, co najmniej raz na 10 lat. Zgodnie z ustawą dokument ten rozstrzyga o funkcjach obszarów morskich, zakazach lub ograniczeniach korzystania z obszarów z uwzględnieniem wymogów ochrony przyrody, rozmieszczeniu inwestycji celu publicznego, kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej, obszarach i warunkach ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego, uprawiania rybołówstwa i akwakultury, pozyskiwania energii odnawialnej, poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż.

Proces planowania przestrzennego obszarów morskich RP rozpoczął się od stworzenia Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (wykonane w skali 1:200 000). Zostało ono opracowane wraz z analizami przestrzennymi w latach 2014–2015 przez Instytut Morski w Gdańsku i objęło polską wyłączną strefę ekonomiczną, morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej. Obecnie trwają prace nad drugą wersją projektu planu (Projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego oraz wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000), uwzględniającą uwagi, opinie i uzgodnienia zgłoszone w ramach trwających do sierpnia 2018 konsultacji. W kolejnych etapach powstaną projekty planów zagospodarowania obszarów morskich, opracowywane przez dyrektorów poszczególnych urzędów morskich i dotyczące poszczególnych obszarów morskich, w tym: Zalewu Wiślanego, Kamieńskiego i Szczecińskiego, Zatoki Gdańskiej, obszaru na wschód od Ławicy Słupskiej oraz szczegółowe

⁴ Komunikat Komisji Europejskiej „Mapa drogowa na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich: Opracowanie wspólnych zasad w UE” COM (2008) 791” <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0791:FIN:PL:PDF>

projekty planów wód portowych, w tym Gdańska, Gdyni, Helu, Władysławowa, Elbląga, Szczecina, Świnoujścia, Polic, Dziwnowa, Trzebieży, Kołobrzegu, Dźwirzyna i Darłowa.

Kolejnym zaproszonym prelegentem był **Marcin Osowski**, wiceprezes ds. Infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, który podjął temat „Rozwój infrastruktury portu Gdańsk w relacji z miastem. Perspektywa budowy Portu Centralnego”. Zapoznał on uczestników sesji mobilnej Kongresu ze stanem obecnym, inwestycjami i planami rozwojowymi portu Gdańsk, a przede wszystkim z przekształceniami związanymi z budową Portu Centralnego, które istotnie zmieniają uwarunkowania rozwojowe nie tylko portu, ale także miasta Gdańsk.

Port Gdańsk jest największym pod względem przeładunków portem polskim. W 2017 roku obsłużył 40,6 mln ton ładunków, co stanowi prawie połowę udziału w polskim rynku morskim i daje Gdańskowi 6. miejsce wśród portów Bałtyku. Pod względem liczby przeładowanych kontenerów port Gdańsk zajmuje 2. miejsce na Bałtyku. Utrzymanie i budowa wysokiej pozycji wiąże się z koniecznością ciągłych inwestycji w infrastrukturę. Obecnie trwa przebudowa nabrzeży (OPP i Mew, Oliwskiego, Zbożowego, Wisłoujście, Dworzec Drzewny) wraz z pogłębieniem toru wodnego w Porcie Wewnętrznym. Pierwsze prace rozpoczęto we wrześniu 2017, a zakończenie przewiduje się na rok 2020. Przy przebudowie toru wodnego jako parametry statku maksymalnego przyjęto: długość 250 m, szerokość 35 m, zanurzenie 10,6 m. Planuje się także do 2022 roku rozbudowę infrastruktury portowej Basenu Górniczego (łącznie przebudowywane nabrzeża Węglowe i Rudowe z fragmentem Nabrzeża Administracyjnego mają 792,5 m długości) oraz systemu sieci komunikacji dostępowej na dojazdach do Basenu Górniczego oraz Nabrzeża Przemysłowego (długość modernizowanej dostępowej infrastruktury kolejowej to 21 km, a infrastruktury drogowej 5,5 km).

Marcin Osowski zwrócił także uwagę, że Zarząd Morskiego Portu Gdańsk otrzymał od Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej misję opracowania studium wykonalności użegłownienia Wisły i połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym korytarzem wodnym śródlądowym Gdańsk–Odessa. W dłuższej perspektywie czasowej otwarcie systemu wodnych szlaków śródlądowych może dodatkowo zdynamizować rozwój portu w Gdańsku, szczególnie położonego nad Martwą Wisłą Portu Wewnętrznego.

Realizowane i planowane inwestycje dotyczą także obszarów położonych w Porcie Północnym. Do 2021 roku planuje się przeprowadzenie rozbudowy Nabrzeża Północnego o długości 1 km wzdłuż estakady paliwowej przy falochronie półwyspowym w Porcie Gdańskim i stworzenie dwóch stanowisk eksploatacyjnych dla statków ro-ro (o długości 250 m, szerokości rampy ro-ro 32,9 m i maksymalnym zanurzeniu 12,6 m). Planuje się także działania w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku do 2020 roku w zakresie: modernizacja, przebudowa i budowa około 5,6 km dróg samochodowych oraz modernizacja, przebudowa i budowa 9,7 km sieci kolejowej. Sieć dróg samochodowych ma zostać dodatkowo wsparta systemem parkingów buforowych, łącznie na około 555 miejsc postojowych.

Sztandarową inwestycją Portu Gdańsk, która ma dać całkowicie nowe możliwości rozwojowe, jest zaplanowany między Portem Północnym a ujściem Martwej Wisły Port Centralny. Opracowana wizja Portu Centralnego zakłada powstanie 500 ha dodatkowej powierzchni z możliwością stworzenia od 5 do 8 terminali przeładunkowych o docelowej zdolności przeładunkowej około 85 mln t. Budowa tego wielkoskalowego projektu ma zostać zrealizowana (podobnie jak rotterdamskie Maasvlakte) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, na zasadzie modułowego wznoszenia poszczególnych elementów Portu Centralnego i etapowania budowy kolejnych głębokowodnych terminali w zależności od zainteresowania potencjalnych inwestorów. Rozważa się także możliwość ustanowienia na powstałym terenie Wolnego Obszaru Celnego. Zakłada się możliwość prowadzenia działalności produkcyjnej, przetwórczej i logistycznej. W 2019 roku ma powstać wielobranżowa koncepcja zagospodarowania Portu Centralnego, a po 2020 rozpocząć się mają prace realizacyjne.

W wejściu do Portu Wewnętrznego planuje się powstanie wielofunkcyjnego budynku infoboxu wraz ze szkółką żeglarską i towarzyszącą mu przestrzenią publiczną. Projekt został wyłoniony w drodze konkursu architektonicznego w ramach projektu „Estetyzacja Portu Gdańsk”. Realizacja zwycięskiej koncepcji projektu biura RE Studio powinna rozpocząć się w 2019 roku. W obiekcie zaprojektowano przestrzenie ekspozycyjne nt. historii Portu Gdańsk i dzielnicy Nowy Port oraz sale konferencyjne.



Ryc. 14. Uczestnicy debaty w trakcie sesji „Port w (wielkim) mieście” w Muzeum Emigracji w Gdyni (fot. K.A. Krośnicka).

Leszek Jurczyk, dyrektor ds. strategii i rozwoju portu Zarządu Morskiego Portu Gdynia, scharakteryzował „Plany rozwojowe portu Gdynia 2018”, rozpoczynając od opisu położenia terminali przeładunkowych i ich działalności w układzie przestrzennym portu. Roczne obroty portu Gdynia w 2017 roku kształtowały się na poziomie 21,225 mln ton, z 8,6% dynamiką wzrostu w latach 2016–2017. Przeładunki kontenerami w 2017 roku osiągnęły w porcie Gdynia 710 698 TEU. W latach 2018–2020 Zarząd Portu Gdynia planuje realizację 5 istotnych inwestycji o charakterze infrastrukturalnym, tj.:

- pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych, przebudowa nabrzeży i rozbudowa obrotnicy,
- budowa publicznego terminalu promowego,
- rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części portu i budowa infrastruktury intermodalnej na Centrum Logistycznym,
- dostęp kolejowy do portu z kierunku Kościerzyna–Bydgoszcz,
- budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków.

Bardzo istotna z punktu widzenia dostępności portu od strony wody jest przebudowa obrotnicy nr 2, której celem jest umożliwienie obsługi oceanicznych statków o długości do 400 m i szerokości do 58 m, a także poprawa warunków nawigacyjnych i stanu budowli hydrotechnicznych. Podobnie ważna dla portu jest poprawa infrastruktury dostępu od strony lądu, w tym szczególnie infrastruktury kolejowej. Dlatego planowana jest m.in. optymalizacja i modernizacja stacji kolejowej Gdynia Port i wdrożenie standardów sieci TEN-T na torach obsługujących port. Plany przebudowy infrastruktury kolejowej uwzględniają rozwój portu Gdynia do 2045 r. Do prawidłowego funkcjonowania portu Gdynia bardzo ważne jest też udrożnienie ciągu kolejowego Bydgoszcz–Trójmiasto i budowa trzeciego toru linii 201 na odcinku Gdynia Port–Gdańsk Osowa.

Zarząd Portu Gdynia planuje wykupienie terenów rozwojowych o wartości 220 mln zł (m.in. obszar dawnej stoczni Nauta, tereny stoczni Marynarki Wojennej). Jednak będące aktualnie w posiadaniu Portu obszary są docelowo niewystarczające, by utrzymać wysoką pozycję na rynku transportu morskiego. Z tego powodu Zarząd Portu Gdynia przygotowuje wielkoskalowe inwestycje w ramach nowej perspektywy finansowej, zaplanowane wspólnie przez ZMPG SA i kooperantów, przy założeniu, że zostaną one zrealizowane w latach 2020–2030 z dofinansowaniem z funduszy UE i/lub przez innych inwestorów w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Są to: budowa Portu Zewnętrznego (budowa nowej powierzchni terenów portowych na obecnych obszarach morskich), rozwój Doliny Logistycznej (zaplecza logistyczno-produkcyjnego portu Gdynia), inwestycje zapewniające dostęp drogowy (budowa drogi Via Maris in OPAT oraz Drogi Czerwonej z zapewnieniem na nich dopuszczalnego nacisku 11,5 t/ós). Budowa Portu Zewnętrznego, podobnie jak budowa Portu Centralnego w porcie Gdańsk, pozwoli na znaczące powiększenie zdolności przeładunkowej portu i przyjmowanie największych statków oceanicznych.

Druga część debaty koncentrowała się na działaniach miasta w strefach styku port–miasto. Reprezentująca Biuro Rozwoju Gdańska **Maria Magdalena Koprowska** przedstawiła prezentację nt. „Synergia miasta i portu w Gdańsku na Wyspie Portowej Stogi w nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego”. Słuchacze zostali wprowadzeni w historię rozwoju obszarów portu Gdańsk (budowę Portu Północnego w latach 70. i ustępowanie w Porcie Wewnętrznym funkcji przemysłowo-portowej w latach 90. na rzecz śródmiejskiej zabudowy Młodego Miasta).

Jak wynika z wypowiedzi M. Koprowskiej, nowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdańska traktuje port jako jedną z dwóch „bram gospodarczych” miasta, gdzie przewiduje się koncentrację funkcji przemysłowo-logistyczno-usługowej. Tendencje ekonomiczne w gospodarce globalnej wskazują olbrzymi potencjał rozwojowy światowej gospodarki morskiej. W związku z powyższym na obszarze Wyspy Stogi i wzdłuż Martwej Wisły zarezerwowano w Studium prawie 180 ha nowych terenów pod rozwój funkcji portowej. Wprowadzenie na ten teren pożądanych funkcji gospodarczych wymagać będzie od władz miasta zapewnienia sąsiadującym obszarom mieszkaniowym właściwych standardów zamieszkiwania. Prelegentka przedstawiła założenia programu rewitalizacji dzielnicy Nowy Port opracowane przez Biuro Rozwoju Gdańska. Poinformowała także, że zgodnie z uchwałą Rady Miasta Gdańska⁵ za dzielnice zdegradowane uznano również Stogi Mieszkaniowe i Przeróbka, które sąsiadują z terenami portowo-logistycznymi Wyspy Stogi. Tereny te zostaną objęte programem rewitalizacji w następnej kolejności.

Ostatnią wypowiedź, „Port jachtowy w przestrzeni miejskiej na przykładzie Dàrsena Nacional w Barcelonie i Dockan Marina w Malmö”, przedstawiła **Katarzyna Rembarz** z Politechniki Gdańskiej. Prezentacja dotyczyła zasad wkomponowywania portów i przystani jachtowych w przestrzeń miejską.⁶ Po prezentacji wywiązała się dyskusja nt. problemów z eksploatacją tego typu obiektów w sezonie zimowym.

Podsumowanie debaty i wnioski

Porty morskie, walcząc o swoją pozycję na światowym rynku, są w zakresie oferowanych usług i infrastruktury zmuszone do dynamicznych działań adaptacyjnych lub nawet wyprzedzających. Dlatego podejmuje się wiel-

⁵ Uchwała RMG z dnia 28.04.2016 w sprawie wyznaczenia obszarów zdegradowanych i obszarów rewitalizacji.

⁶ Yacht Park <https://www.phnsa.pl/pl/projekt/yacht-park-i>

koskalowe inwestycje na obszarze lądu i morza, takie jak porty zewnętrzne (casus Gdyni i Gdańska), a miasta portowe stają się areną gwałtownych przekształceń zagospodarowania terenów portowych i przyportowych, co rzutuje także na inne aspekty i strefy funkcjonowania tych miast (m.in. przestrzenie transportu i logistyki).

Dynamiczny rozwój funkcji portowo-logistycznych i przemysłowych na obszarze miast stawia przed urbanistami poważne wyzwania. Z jednej strony, jest to potrzeba szybkich reakcji planistycznych i elastycznego procesu planowania. Z drugiej strony, konieczne jest godzenie sąsiedztwa funkcji portowo-przemysłowych z funkcją mieszkaniową, na obszarze której należy dążyć do poprawy jakości życia i estetyzacji przestrzeni. W tej działalności może brać także udział port (przypadek gdańskiego infoboxu).

Szczególnie istotne dla funkcjonowania portów są sieci dostępowe od strony lądu, czyli infrastruktura transportu kolejowego i samochodowego, których korytarze przebiegają zwykle przez tereny miasta. Ze względów strategicznych korytarze te, wraz z rezerwami terenowymi przeznaczonymi pod ich rozbudowę, muszą być uszanowane.

Podziękowania

Organizatorzy sesji „Port w (wielkim) mieście” składają podziękowania za pomoc i życzliwe wsparcie prezesowi **Adamowi Mellerowi** i dyrektorowi **Leszkowi Jurczykowi** z Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA oraz prezesowi **Łukaszowi Greinke** i wiceprezesowi **Marcinowi Osowskiemu** z Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, a także **Wiesławowi Piotrkowskiemu** i **Jackowi Kosmólskiemu** reprezentującym Urząd Morski w Gdyni. Podziękowania należą się też firmom: Bałtyckiemu Terminalowi Kontenerowemu, w osobie prezesa **Krzysztofa Szymborskiego** i dyrektora handlowego **Michała Kuzajczyka** oraz spółce Dalmor z prezes **Aleksandrą Mielicką** i **Piotrem Krukowskim**. Szczególne wyrazy wdzięczności są adresowane do Dyrekcji Muzeum Emigracji w Gdyni: pani dyrektor **Karoliny Grabowicz-Matyjas** i jej zastępcy **Sebastiana Tyrakowskiego** za udostępnienie sali do przeprowadzenia debaty oraz prezentację ekspozycji uczestnikom Kongresu.

Helena Freino

BŁĘKITNA INFRASTRUKTURA

Postępująca urbanizacja, wiążąca się z tym rozbudowa infrastruktury i obserwowane coraz wyraźniejsze zmiany klimatu spowodowały, że konieczność holistycznego spojrzenia na przyrodę i zarządzanie środowiskiem, także w kontekście potrzeb człowieka, zaczęły być dostrzegane i akceptowane. Pojawiło się nowe podejście do przyrody przez pryzmat ekosystemów, uwzględniające wpływ naszych działań i decyzji na relacje pomiędzy poszczególnymi komponentami środowiska, który często dopiero po wielu latach daje znać o sobie. Zrozumienie zależności między stanem przyrody a jakością życia mieszkańców miast jest coraz bardziej powszechne.

Dostrzegając wyzwania jakie niesie ze sobą współczesna cywilizacja, w tym m.in. wagę usług ekosystemowych w kontekście obniżania kosztów zarządzania w obszarach miejskich, wzmacniania ich kapitału społecznego i ekonomicznego oraz wspierania polityki adaptacji do globalnych zmian klimatu, Unia Europejska przyjęła w maju 2013 roku strategię w sprawie zielonej infrastruktury (*EU Green Infrastructure Strategy*), realizując postanowienia przyjętej w maju 2011 roku strategii ochrony różnorodności biologicznej do roku 2020 (*EU Biodiversity Strategy to 2020*).

Czym są usługi ekosystemowe? To właściwie funkcjonujący system przyrodniczy miasta, pełniący cztery kategorie usług:

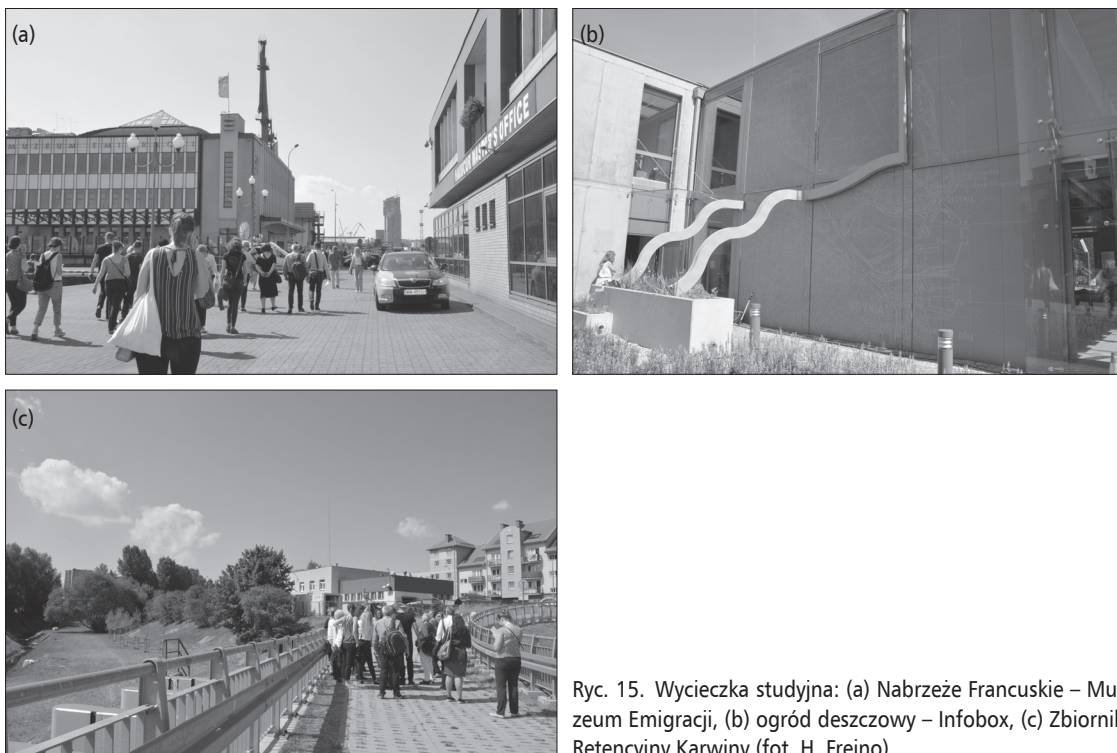
- podstawowe: utrzymywanie funkcji ekosystemów (w tym roślin, zwierząt i człowieka), np. produkcja tlenu, tworzenie siedlisk, formowanie się gleby, krążenie wody,
- zaopatrujące: dostarczanie dóbr, takich jak np. woda pitna,
- regulujące: regulowanie lokalnego klimatu, oczyszczanie powietrza, przeciwdziałanie powodziom, suszom i miejskim wyspom ciepła poprzez retencję wody w roślinach i krajobrazie,
- kulturowe: walory estetyczne, rekreacyjne i edukacyjne, tworzenie wielofunkcyjnych, atrakcyjnych przestrzeni publicznych.

Tytuł sesji „Błękitna infrastruktura” sugerował skupienie się przede wszystkim na wodzie i jej znaczeniu w funkcjonowaniu miast, jednak temat potraktowany został znacznie szerzej, z uwzględnieniem właśnie owych usług ekosystemowych i faktycznie sesja była poświęcona błękitno-zielonej infrastrukturze. Należy podkreślić, że angielski termin *green infrastructure* odnosi się zarówno do obszarów lądowych, jak i ekosystemów wodnych.

Wstępem do sesji była wycieczka studyjna i odwiedzenie wybranych miejsc w Gdyni z uwzględnieniem następujących aspektów:

- rewitalizacja terenów przywodnych – ul. Waszyngtona (PHN, Vastint),
- transport wodny – Nabrzeże Francuskie (Muzeum Emigracji, ryc. 15a),

- woda w strukturach miejskich – ogród deszczowy (Infobox, ryc. 15b),
- ochrona przeciwpowodziowa, retencja, usługi sportu i rekreacji – Zbiornik Retencyjny Karwiny (ryc. 15c),
- walory kulturowe terenów przywodnych – Gdynia-Orłowo (molo),
- walory przyrodnicze terenów przywodnych – Orłowski klif.



Ryc. 15. Wycieczka studyjna: (a) Nabrzeże Francuskie – Muzeum Emigracji, (b) ogród deszczowy – Infobox, (c) Zbiornik Retencyjny Karwiny (fot. H. Freino).

Z powodu braku czasu niektórych miejsc zaplanowanych przez **Andrzeja Ryńskiego** do odwiedzenia nie udało się zobaczyć, jak chociażby planowanego odtworzenia potoku Wiczlińskiego w dzielnicy Gdynia Zachód. Ostatnim punktem programu był spacer w obrębie ruralistyczno-kuracyjnego obszaru nadmorskiej dzielnicy Gdynia-Orłowo z zabytkowym mołem i historycznymi pensjonatami – w jednym z nich w 1920 roku mieszkał Stefan Żeromski (Domek Stefana Żeromskiego, dzisiaj siedziba Towarzystwa Przyjaciół Orłowa oraz galeria muzealna o pisarzu).

Miejszem obrad był dawny zajazd Adlerówka (*Adlershorst*), dzisiaj jeden z obiektów Zespołu Szkół Plastycznych (ryc. 16). Sala nad Galerią udostępniona uczestnikom panelu tworzyła niepowtarzalny klimat i dobrą energię do swobodnej dyskusji. Sesja zgromadziła uczestników reprezentujących miasta: Białystok, Gdańsk, Gdynię, Jelenią Górę, Katowice, Legnicę, Olsztyn, Poznań, Szczecin, Warszawę i Wrocław. Na wstępie partner merytoryczny i moderatorzy przybliżyli zagadnienia błękitno-zielonej infrastruktury z punktu widzenia warunków historycznych i współczesnych wyzwań rozwoju miasta nadmorskiego. **Andrzej Ryński** zajął się tą problematyką ze szczególnym ukierunkowaniem na wykorzystanie błękitnej infrastruktury, **Helena Freino** mówiła o ewolucji systemowego podejścia do zarządzania zasobami naturalnymi miast w kierunku optymalnego modelu układu zielonej infrastruktury czy błękitno-zielonej sieci, natomiast **Jacek Godlewski** omówił na wybranych przykładach, także zagranicznych, różnorodne sposoby zagospodarowania terenów przywodnych.



Ryc. 16. Miejsce obrad sesji mobilnej V – Zespół Szkół Plastycznych – d. Zajazd Adlerówka (fot. H. Freino).

Na sesji przedstawiono także cztery prezentacje:

- 1) „Gdańska Polityka Wodna. Zrównoważone zagospodarowanie terenów nadwodnych z poszanowaniem walorów przyrodniczych i ochrony przeciwpowodziowej”.
- 2) „Polityka przestrzenna Wrocławia dotycząca zagospodarowania Wrocławskiego Węzła Wodnego”.
- 3) „Kultura gospodarowania wodą w Wilanowie Zachodnim”.
- 4) „Błękitna infrastruktura Opola. Systemowe rozwiązanie zagospodarowania terenów nadrzecznych z wykorzystaniem ekohydrologii. Studium przypadku – Wyspa Pasieka w Opolu”.

Dwie pierwsze dotyczyły polityki wodnej w skali gminy, dwie pozostałe konkretnych case study, jednak i w tych przypadkach podejście systemowe do aspektów wodnych w zagospodarowaniu przestrzeni było wyraźnie widoczne. Szkoda, że na tę sesję nie zgłoszono i nie zaprezentowano opublikowanego w 2014 roku „Projektu optymalnego układu zielonej infrastruktury na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego” (opracowanie Pracowni Studialno-Projektowej, Instytutu Architektury Krajobrazu Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu) oraz koncepcji zagospodarowania łódzkiej przestrzeni miejskiej i podmiejskiej noszącej nazwę „Błękitno-Zielona Łódź” (opracowanie Katedry Ekologii Stosowanej Uniwersytetu Łódzkiego, Europejskie Regionalne Centrum Ekohydrologii pod auspicjami UNESCO i PAN), która pod nazwą Koncepcja Błękitno-Zielonej Sieci została w 2012 roku oficjalnie przyjęta przez Miasto Łódź jako jedna z trzech części Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+. Opracowania te wzbogaciłyby teoretyczne podstawy rozważań nad błękitno-zieloną infrastrukturą, jako że prezentacje odnosiły się do koncepcji planistycznych i rezultatów konkretnych decyzji projektowych.

1) „Gdańska Polityka Wodna. Zrównoważone zagospodarowanie terenów nadwodnych z poszanowaniem walorów przyrodniczych i ochrony przeciwpowodziowej”. Autorkami opracowania i jego prezentacji były **Anna Fikus-Wójcik** i **Agnieszka Różga-Micewicz** z Biura Rozwoju Gdańska.

Miasto Gdańsk realizuje studium „Gdańska Polityka Wodna – Etap 1” jako element realizacji Strategii Rozwoju Gdańska 2030+, konkretnie zaś Programu Operacyjnego Przestrzeń Publiczna w korelacji ze Strategią zarządzania wodą na terenie gminy miasta Gdańsk (wykonawcą jest Biuro Rozwoju Gdańska). Głównym ce-

lem Gdańskiej Polityki Wodnej – Etap 1 jest rozpoznanie uwarunkowań, możliwości oraz ograniczeń systemu wodnego oraz określenie kierunku dalszych prac szczegółowych. W celu zwiększenia integracji mieszkańców z wodą przeanalizowano dostępność nabrzeży, mając na względzie zrównoważone zagospodarowanie terenów nadwodnych z poszanowaniem walorów przyrodniczych i ochrony przeciwpowodziowej, zbadano istniejące i planowane wyposażenie w infrastrukturę do turystyki i rekreacji wodnej, a także dziedzictwo kulturowe zagospodarowania związanego z wodą. Jako wskazanie do dalszych prac z etapu 1 jest sporządzenie czterech polityk wodnych realizujących następujące cele:

- polityka Wisły – szkielet wodny miasta, polegająca na utrzymaniu równowagi pomiędzy przemysłowym utrzymaniem nabrzeży a zachowaniem rekreacyjnego charakteru,
- polityka Motławy – serce wodne miasta, obejmująca kreowanie wodnego salonu miasta z wykorzystaniem potencjału funkcji ogólnomiejskich zlokalizowanych nad wodą,
- polityka potoków i małych rzek – codzienne życie miasta, to jest rekreacyjne wzbogacenie dzielnic mieszkaniowych poprzez kreację zieleni wzdłuż potoków,
- polityka Zatoki Gdańskiej, morski waterfront Gdańska, dotycząca wzmacniania turystycznego potencjału styku z morzem, z zachowaniem wartości przyrodniczych i krajobrazowych.

W drugim etapie Gdańskiej Polityki Wodnej mają zostać zbadane możliwości udostępnienia brzegów wód na poszczególnych odcinkach i opracowane wytyczne do ich kształtowania (rok 2018+).

Prezentacja gdańska jest przykładem łączenia polityki przestrzennej z planowaniem operacyjnym i włączania aspektów polityki wodnej do dokumentów planistycznych. Rosnące zapotrzebowanie na przestrzeń publiczną „wymusiło” niejako zajęcie się tematem waterfrontów, a większa wiedza nt. wagi zielonej infrastruktury w zagospodarowaniu brzegów wód spowodowała włączenie jej do polityk wodnych Gdańska (idea „zielonych klinów” miasta tworzących element błękitno-zielonej sieci).

2) „Polityka przestrzenna Wrocławia dotycząca zagospodarowania Wrocławskiego Węzła Wodnego”. Prezentację poprowadziła **Marta Ściagała**, autorka opracowania wykonanego w Biurze Rozwoju Wrocławia. Miasto Wrocław zaprezentowało sporządzaną przez Biuro Rozwoju Wrocławia „Mapę zagospodarowania Wrocławskiego Węzła Wodnego oraz terenów nadrzecznych”. Rosnące zapotrzebowanie na realizację różnych form zagospodarowania wzdłuż Odry i jej dopływów wpłynęło na konieczność określenia wytycznych i kierunków rozwoju terenów nadrzecznych i pokrytych wodami.

Uwzględniają one istniejące i planowane zagospodarowanie, wnioski inwestorów, a także mieszkańców i miłośników sportów wodnych oraz wypoczynku nad wodą, jako że zainteresowanie różnych podmiotów możliwością zabudowy brzegów wód oraz innych form zagospodarowania, także na wodzie, wciąż rośnie. Przedmiotem ustaleń mapy jest wyznaczenie obszarów i miejsc funkcjonalnych do realizacji różnych form zagospodarowania terenów nadrzecznych oraz obiektów pływających o przeznaczeniu mieszkaniowym, usługowym i rekreacyjnym, a także elementów obsługi śródlądowego transportu pasażerskiego. Biuro Rozwoju Wrocławia podjęło także współpracę i działania koordynacyjne przy wydawaniu decyzji administracyjnych. Podstawą działań jest obowiązujące studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Mapa ma charakter otwarty i jest na bieżąco aktualizowana.

Prezentacja wrocławska unaocznia wagę monitorowania zmian przestrzennych w koordynacji rozwoju funkcjonalno-przestrzennego nabrzeży i wody, w tym wydawania właściwych decyzji administracyjnych. Obszarem wrażliwym jest centrum miasta, gdzie aspekty ochrony dziedzictwa i krajobrazu kulturowego przenikają się z problematyką utrzymania bezpieczeństwa i efektywności żeglugi pasażerskiej. Udało się zmienić wizerunek i zaktywizować wiele terenów nadrzecznych, planuje się nowe, aczkolwiek wydaje się, że w zagospodarowaniu

nabrzeży i wód Wrocławia aspekt użytkowo-estetyczny dominuje nad funkcjami ekosystemowymi błękitno-zielonej infrastruktury.

3) „Kultura gospodarowania wodą w Wilanowie Zachodnim”. Autorami opracowania są: **Katarzyna Rędzińska** z Politechniki Warszawskiej, członkini SARP i **Przemysław Wolski**, członek SARP i TUP. Temat prezentowała Katarzyna Rędzińska.

Wilanów Zachodni jest klasycznym przypadkiem zignorowania warunków przyrodniczych terenu i nierzetelnego podejścia do gospodarowania zasobami wodnymi – bez rozpoznania hydrogeologicznego. Mimo wykazania niekorzystnych warunków gruntowo-wodnych w opracowaniach fizjograficznych jeszcze w latach 60. XX wieku, w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dopuszczono podpiwniczanie budynków oraz ustalono zbyt mały minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej. W rezultacie występują problemy z funkcjonowaniem hydrogeologicznym obszaru, nie ma infiltracji i retencji wody, niemal z całej powierzchni następuje spływ powierzchniowy i zrzut do odbiorników wód opadowych. Efektem są tu liczne negatywne zjawiska hydrologiczne, takie jak wezbrania wód Potoku Służewieckiego, stagnowanie wód opadowych i roztopowych czy podtopienia garaży podziemnych. Nie funkcjonują jak należy nowo wybudowane obiekty wodne (brudna woda w kanałach, brak wody w czasie niżówek), obserwuje się zły stan wód w docelowych odbiornikach wód deszczowych (Jez. Wilanowskie, Jez. Powsinkowskie), a także obniżenie zwierciadła wód podziemnych w Parku Wilanowskim. W sporządzonym w 2006 roku opracowaniu ekofizjograficznym do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy zakwalifikowano teren osiedla Wilanów Zachodni częściowo do trzonu systemu przyrodniczego miasta (3 podsystemy), częściowo zaś do jego rozszerzenia (2 podsystemy), przy czym cały obszar obejmuje podsystem hydrologiczny. Autorzy prezentacji wskazują, co należy zrobić aby poprawić sytuację (budowa zbiorników retencyjnych, również w formie polderów, wykorzystanie zgromadzonej wody opadowej, gospodarowanie wodą szarą w nowo budowanych zespołach mieszkaniowych, maksymalne uruchomienie procesów ewapotranspiracji), opierając się także na przykładach dobrych praktyk z zagranicy (miasta szwedzkie).

Prezentacja Wilanowa Zachodniego udowadnia, że woda stanowi jeden z elementów systemu przyrodniczego miasta i wymaga rozwiązań kompleksowych na każdym poziomie planowania i projektowania urbanistycznego w powiązaniu z pozostałymi elementami systemu (klimatycznym, geodynamicznym, biologicznym i geochemicznym). Powinna być traktowana nie jak problem, a jako zasób, który wymaga opracowania odpowiedniej polityki i zasad zagospodarowania, zarówno w skali miasta, jak i poszczególnych terenów inwestycyjnych.

4) „Błękitna infrastruktura Opola. Systemowe rozwiązanie zagospodarowania terenów nadrzecznych z wykorzystaniem ekohydrologii. Studium przypadku – Wyspa Pasieka w Opolu.” Autorką prezentującą opracowanie była **Katarzyna Gocko-Gomoła** z Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach. Studium przypadku Wyspy Pasieka w Opolu porusza problemy zbieżne z przykładem Wilanowa Zachodniego – silnie zurbanizowany obszar w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia oraz rzeki Odry, gdzie niemal 77% powierzchni to grunty nieprzepuszczalne (zabudowane lub utwardzone), zmagają się ze wszystkimi negatywnymi tego konsekwencjami. Autorka proponuje zmianę paradygmatu z inżynierskiego podejścia mechanistyczno-deterministycznego, które generuje wysokie koszty, w kierunku ekohydrologii, z zastosowaniem błękitno-zielonej infrastruktury, jako podejścia ewolucyjno-systemowego. Zmiana paradygmatu zarządzania wodami pozwala odwrócić niektóre negatywne skutki zmian antropogenicznych w mieście, w tym redukować zagrożenia ze strony wód burzowych, co ma szczególnie istotne znaczenie w sytuacji ekstremalnych zjawisk pogodowych, będących wynikiem zmian klimatycznych. Jako rozwiązanie systemowe, bazujące na wzajemnym kształtowaniu procesów hydrologicznych i biologicznych, uwzględniające bezpieczną i celową retencję krajobrazową wód

opadowych, przedstawia koncepcję zagospodarowania wyspy (odrębne rozwiązania dla części zurbanizowanej i nadrzecznej). W efekcie poprawią się warunki życia mieszkańców i stan środowiska naturalnego.

Autorka prezentacji przypadku Wyspy Pasięka w Opolu kładzie nacisk na zależności pomiędzy jakością środowiska miejskiego, zdolnością ekosystemów do dostarczania usług oraz jakością życia mieszkańców. Promuje powrót do naturalnych hydroekosystemów, rozwiązań opartych na najnowszych osiągnięciach inżynierii z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury i postrzeganie rzeki w mieście w kategoriach nie zagrożenia, lecz szansy.

Podsumowanie i wnioski końcowe

- Woda jest jednym z elementów systemu przyrodniczego; powinniśmy stosować określenie zielono-błękitna lub błękitno-zielona infrastruktura, gdyż aspekty te występują zawsze łącznie.

- Powinno nastąpić zacieśnienie współpracy pracowników naukowych z samorządami terytorialnymi i projektantami sporządzającymi dokumenty planistyczne (biura planistyczne regionalne i miejskie), aby wypracować optymalny model błękitno-zielonej sieci.

- Miasta i gminy powinny opracowywać politykę gospodarowania zasobami wodnymi z uwzględnieniem zmiany podejścia z typowo inżynierskiego w kierunku ekohydrologii, z wykorzystaniem zielono-błękitnej infrastruktury.

- W praktyce urbanistycznej należy bezwzględnie respektować właściwe rozpoznanie oraz zinterpretowanie warunków przyrodniczych obszarów będących przedmiotem opracowań, z uwzględnieniem racjonalnego gospodarowania zasobami wodnymi na terenach zurbanizowanych.

- Rekomenduje się uwzględnianie systemowego podejścia do zagospodarowania nabrzeży z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań (przyrodniczych, kulturowych, krajobrazowych, gospodarczych, zagrożenia powodziowego, dostępności brzegów dla różnych form zagospodarowania); przy dokumentach planistycznych w skali miasta właściwe jest opracowanie polityki wodnej.

- Należy uwzględniać możliwości retencjonowania wód opadowych na terenach zabudowanych i przeznaczonych do zabudowy z wykorzystaniem osiągnięć z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury.

- Zaleca się opracowanie katalogu dobrych praktyk dotyczących rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury.

Uczestnicy sesji przyjęli końcową konkluzję z prezentacji Katarzyny Gocko-Gomoły jako przesłanie do VI Kongresu Urbanistyki Polskiej: „Jutro miasta to przede wszystkim świadomość, iż jest nim zdrowy, sprawnie funkcjonujący ekosystem miejski jako jeden z elementów systemu nazywanego BIOSFERĄ”.

SESJA MOBILNA 6

Krystyna Solarek

PRZESTRZEŃ DLA WSZYSTKICH

Sesja składała się z dwóch części: pierwszej, wypełnionej odwiedzinami kilku miejsc na terenie Gdyni, ważnych dla dyskusji o przestrzeni dla wszystkich, i drugiej, przeprowadzonej w siedzibie Urzędu Miasta, gdzie odbyły się prezentacje i wymiana poglądów. Program sesji, w której wzięło udział ponad 30 osób, został przygotowany przy wsparciu partnerów merytorycznych – **Marka Wysockiego** i **Beaty Wachowiak-Zwary**. Marek Wysocki jest profesorem Politechniki Gdańskiej, dyrektorem Centrum Projektowania Uniwersalnego i pierwszą w Polsce osobą działającą jako „Access Officer”. Powołany został na to stanowisko w 2014 roku przez gdyński samorząd w celu wdrażania uchwalonych przez Miasto Gdynia Standardów Dostępności i monitorowania miejskich inwestycji. Beata Wachowiak-Zwara jest pełnomocnikiem prezydenta Gdyni ds. osób z niepełnosprawnością, inicjatorką i współtwórczynią akcji, strategii i programów tworzonych na rzecz powszechnej dostępności miasta. Partnerem sesji było Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, reprezentowane przez **Monikę Merkel** i **Annę Dobkowską** z Centrum Integracji w Gdyni. Sesję poprowadziła **Krystyna Solarek** z Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, członek Zarządu Głównego Towarzystwa Urbanistów Polskich.

Wprowadzenie

„Byłoby wspaniale, gdyby kształt naszych miast zwiększał do maksimum ich użyteczność dla wszystkich mieszkańców”. To pragnienie, sformułowane przez Montgomery’ego w książce o szczęśliwym mieście¹, wyrażane jest w niektórych nurtach teorii urbanistycznych, stawiających na konieczność kształtowania miast zdrowych i przyjaznych dla wszystkich. W środowisku urbanistów polskich nie może więc zabraknąć dyskusji na ten temat, który jest jednym z ważniejszych dla współczesnych miast, podejmowanym na świecie od drugiej połowy XX wieku. Mówiąc o wszystkich mieszkańcach bierze się pod uwagę każdego użytkownika przestrzeni: najróżniejsze osoby, z których każda ma inne potrzeby, możliwości i ograniczenia. Są wśród nich starsi i młodszy, rodzice i dzieci, zdrowi i chorzy, osoby z różnymi niepełnosprawnościami i o różnym statusie socjoekonomicznym. Środowisko miejskie może utrudniać lub ułatwiać dostęp, uczestnictwo i integrację społeczną, w zależności od tego, w jaki sposób jest planowane i budowane. Umożliwienie pełnoprawnego uczestnictwa w korzystaniu z przestrzeni miasta, a także w jej kształtowaniu, jest dziś wyzwaniem cywilizacyjnym, w dużej mierze doty-

¹ Ch. Montgomery, *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*. Wysoki Zamek, Kraków 2015, s. 315.

czącym urbanistyki i gospodarki przestrzennej. Podejście to już od końca lat 80. XX wieku było znane jako idea „projektowania uniwersalnego”², częściej zwanego dziś „projektowaniem dla wszystkich” (*design for all*) lub „projektowaniem włączającym” (*inclusive design*)³. Relatywnie niedawno zaczęto zajmować się szerzej polityką miejską na rzecz powszechnej dostępności przestrzeni i związanymi z tym problemami urbanistycznymi, a ideę projektowania uniwersalnego przełożono na kwestię planowania przestrzennego. Badania z tego zakresu są z roku na rok liczniejsze, m.in. na skutek rozpowszechniającej się idei „miasta dostępnego” (*accessible city*), rozumianej zresztą szerzej niż dostępność przestrzeni dla różnych użytkowników.⁴

Hasło dostępności miast pojawia się coraz częściej w projektach badawczych i strategiach działań, choć przeważnie jest ono promowane przez środowiska związane z walką o prawo użytkowania przestrzeni przez osoby z niepełnosprawnościami⁵. Z ich inicjatywy powoli przebija się jednak do powszechnej świadomości i wchodzi na agendę zajmujących się miastem profesjonalistów i polityków⁶.

W czasach, gdy rozmawiamy o sieciowości miejskich przestrzeni publicznych, komplementarności struktur i rozwoju zrównoważonym, nie może zabraknąć tematu dostępności przestrzeni, dlatego znalazł się w programie Kongresu.

Założenia i przebieg sesji

Uczestnicy sesji reprezentowali wszystkie zróżnicowane podmioty, które mają do odegrania swoją rolę w kształtowaniu dostępnych przestrzeni. Wśród uczestników byli więc przedstawiciele władz samorządowych, w tym prezydenci miast, urzędnicy państwowi i samorządowi zajmujący się planowaniem przestrzennym, procesem budowlanym, zielenią miejską, transportem i polityką dostępności, urbaniści z publicznych i prywatnych biur planowania, architekci, architekci krajobrazu, naukowcy i studenci. Z tego względu sesja musiała być tak ukierunkowana, by wszyscy uczestnicy wynieśli z niej jak najwięcej wiedzy, inspiracji, a przy tym dobrych wrażeń.

Podczas sesji starano się poruszać tematy dotyczące planowania przestrzennego i projektowania urbanistycznego. Istotne było też dotknięcie zagadnień mogących przydać się w zarządzaniu miastem i prowadzeniu polityki rozwoju oraz wątki edukacyjne i dotyczące wielodyscyplinarnych badań naukowych. Przede wszyst-

² Jednym z pierwszych propagatorów idei projektowania uniwersalnego, a zarazem twórcą nazwy tego podejścia w 1988 r., był R. Mace – architekt i założyciel Centrum Projektowania Uniwersalnego w Stanach Zjednoczonych. Nieco później koncepcja ta rozpowszechniła się w Europie – w 1991 r., podczas międzynarodowej konferencji w Maastricht, wprowadzono termin *universal design* oraz zapoczątkowano działania na rzecz stworzenia ogólnoeuropejskich standardów i wytycznych dotyczących dostępności.

³ *The Inclusion Imperative: Towards Disability-inclusive and Accessible Urban Development*, Key Recommendations for an Inclusive Urban Agenda, DIAUD Network.

⁴ T. Palfreyman, *Access and the Space that Links Buildings*, „Access by Design”, 56, 1991, s. 13–16; A. Jurkowska, *Idea projektowania uniwersalnego w planowaniu przestrzennym*, „Architectus”, 1(11), 2002, s. 155–158; E. Burton, L. Mitchell, *Inclusive Urban Design – Streets For Life*, Elsevier, Oxford 2006; M. Wysocki, *Dostępna przestrzeń publiczna. Samorząd równych szans*, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Warszawa 2009; K. Solarek, *Trzy wymiary integracji w planowaniu dostępnych miast*. [w:] K. Solarek (red.), *Miasto dostępne jako jedno z wyzwań zintegrowanego planowania*, Studia KPZK PAN, CLXXVI, 2017, s. 11–36.

⁵ Od początku lat 90. XX wieku obserwuje się w Polsce wzrost liczby rozmaitych stowarzyszeń zajmujących się problematyką niepełnosprawności. Jednym z pierwszych było założone w 1997 r. przez Piotra Pawłowskiego Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji – organizacja, która podjęła akcję „oswajania niepełnosprawności”, wychowała też wielu aktywistów, którzy podjęli później kolejne podobne działania.

⁶ Na przykład nowa deklaracja Habitat III przyjęta na konferencji w Quito w 2016 r. bardzo mocno akcentuje konieczność budowy miast dostępnych dla wszystkich.

kim jednak założono, że batalia o dostępną przestrzeń środowiska zurbanizowanego nie może rozgrywać się bez zmian w mentalności tych, którzy w jakikolwiek sposób uczestniczą w kształtowaniu przestrzeni miasta. Dlatego ważne było takie przeprowadzenie sesji, by jej przesłanie było czytelne i by każdy uczestnik z pełnym zrozumieniem przyjął ideę miasta dla wszystkich.

Wizyty studialno-warsztatowe

W „oswajaniu się” z koncepcją miasta dla wszystkich pomogła pierwsza część sesji – wizyty studialno-warsztatowe. Uczestniczyły w nich dwie przedstawicielki Stowarzyszenia Integracja, przy czym jedna z osób poruszała się na wózku, z psem asystującym. Spacer w takim towarzystwie sprzyjał refleksjom nad względnością perspektywy odbioru przestrzeni miejskiej, zrozumieniu podstawowych kryteriów dostępności, empatycznemu odczuciu solidarności z konkretnymi reprezentantami tych, których anonimowo nazywamy niepełnosprawnymi. Jasno i wymownie uzasadnione zostały powody, dla których w dostępnych przestrzeniach powinno się eliminować kostkę brukową, czy ażurowe rampy itp. Przybliżono potrzeby osób, które w przestrzeniach publicznych i budynkach przebywają z psami asystującymi. Przede wszystkim jednak, stworzona została otwarta atmosfera, sprzyjająca zadawaniu pytań i wymianie poglądów. Podczas warsztatów prezentowane były przykłady najlepszych rozwiązań dostępnych przestrzeni Gdyni, a omawiał je i krytycznie komentował **Marek Wysocki**.

Spacer rozpoczął się na Kamiennej Górze, połączonej kolejką z placem Grunwaldzkim. Tu, z widokiem na Gdynię i morze, odbyła się pierwsza wymiana spostrzeżeń na temat pojęcia dostępności przestrzeni. Omówiono też założenia rozpoczynającej się właśnie przebudowy parku na Kamiennej Górze. W jego projekcie wzięto pod uwagę potrzeby różnych użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami, dzieci i seniorów. Przewiduje się, między innymi realizację ogrodu sensorycznego, który umożliwia odkrywanie przyrody wszystkimi zmysłami oraz wodnego placu zabaw, a także połączenie windą poszczególnych tarasów ogrodowych z placem Grunwaldzkim i z punktem widokowym.



Ryc 17. (a) pierwszy obraz rejonu Gdynia Orłowo na trasie spaceru – dostępna dla wszystkich nawierzchnia placu w narożniku alei Zwycięstwa i ul. Orłowskiej oraz plaża w Gdyni Orłowie: (b) pomosty, umożliwiające dojazd do wody „wózkowiczom” (fot. K. Solarek).

W drugim etapie studialnej wycieczki grupa odwiedziła Gdynię Orłowo. W trakcie spaceru nad morze można było zauważyć przykłady zarówno barier architektonicznych, jak i rozwiązań zwiększających dostępność przestrzeni. Szczególne zainteresowanie uczestników Kongresu zwrócił zrealizowany projekt dostępnych plaż. Na

plaży w Orłowie wybudowane zostały drewniane pomosty, umożliwiające wygodne dojście i dojazd wózkiem nad brzeg morza, a nawet kąpiele przy użyciu specjalnych wózków-amfibii.

Kolejnym elementem programu była wizyta w Muzeum Emigracji. Dla uczestników sesji było to ważne nie tylko z powodu wpisania się w program poznawania najbardziej dostępnych obiektów Gdyni, ale też dlatego, że pozwoliło zobaczyć jeden z najważniejszych obiektów kultury miasta – współorganizatora Kongresu, poczuć klimat przedwojennego gdyńskiego modernizmu i lepiej poznać polską historię. Zwiedzaniu muzeum z profesjonalnym przewodnikiem towarzyszyły jednocześnie komentarze na temat rozwiązań dedykowanych osobom z różnymi niepełnosprawnościami.

Ostatnim punktem programu wycieczki studialnej była wizyta na integracyjnym placu zabaw w osiedlu mieszkaniowym przy ul. Śląskiej. Tutaj zostały zaprezentowane i omówione różne rozwiązania, umożliwiające korzystanie z urządzeń i przestrzeni placu przez dzieci w różnym wieku, w sposób, który oddziałuje na wszystkie zmysły. Żywe kolory, specjalne formy i funkcje oraz ciekawe, zróżnicowane faktury sprzętów i nawierzchni zapraszają do zabawy i stymulują zmysły. Taka stymulacja jest bardzo dobra dla rozwoju wszystkich dzieci, ale szczególnie przydatna dla tych, które przejawiają problemy z integracją sensoryczną.

Osobiste doświadczenia towarzyszącej uczestnikom Kongresu specjalistki z Centrum Integracji, merytoryczne wsparcie profesora Marka Wysockiego oraz swobodne rozmowy na temat dostępności i barier architektonicznych sprawiły, że pierwsza, prawdziwie mobilna część sesji, stała się dobrym wstępem do drugiego jej etapu. Po serii studialnych wizyt uczestnicy sesji byli przygotowani do merytorycznej dyskusji o problemach kształtowania dostępnych miast przez właściwe planowanie przestrzenne, projektowanie urbanistyczne i politykę miejską.

Panel dyskusyjny

Druga część sesji mobilnej odbyła się w Urzędzie Miasta przy ulicy 10 Lutego, w budynku znanym jako siedziba Polskich Linii Oceanicznych (PLO)⁷. Dom, zbudowany w okresie międzywojennym według projektu Romana Piotrowskiego jest symbolem awangardowej, modernistycznej architektury Gdyni, tzw. gdyńskiego modernizmu. Panel dyskusyjny moderowała Krystyna Solarek. Wzięli w nim udział: **Beata Wachowiak-Zwara, Marek Wysocki, Gabriela Rembarz, Anna Martyka i Anna Dobkowska**, w dyskusji brało też udział wielu uczestników sesji panelowej.

Dyskusję rozpoczęła **Krystyna Solarek**, zwracając uwagę na to, że temat dostępności przestrzeni miejskich nie jest brany pod uwagę na taką skalę, jaka odpowiadałaby jego wadze, w szczególności w odniesieniu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami⁸. Cele i działania związane z potrzebami tych osób najczęściej odnosi się do kwestii niezwiązanych z zagospodarowaniem przestrzennym – są raczej ujmowane w polityce społecznej: programach socjalnych, programach integracji społecznej lub zwiększania dostępności do informacji o samorządzie. W strategiach gminnych zagadnienia związane z dostępnością przestrzeni przeważnie nie są poruszane – tylko w pojedynczych przypadkach wspomina się o konieczności likwidacji barier architektonicznych i komunikacyjnych. Dostępność środowiska zbudowanego jest niemal zupełnie pomijana w zapisach polityki rozwoju przestrzennego samorządów, wyrażonej w studiach uwarunkowań i kierunkach zagospodarowania

⁷ Budynek zaprojektowany został pierwotnie dla Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych, natomiast zrealizowano go w latach 1935–1936, już jako siedzibę Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. <http://modernizmgdyni.pl/?p=252>.

⁸ Krystyna Solarek odniosła się do swoich badań opracowań planistycznych, przeprowadzonych w 2017 roku i opublikowanych w Studiach KPZK – zob. przyp. 4.

przestrzennego. Niektóre samorządy indywidualnie, w ramach przyjmowanych programów, radzą sobie z zapewnieniem dostępności przestrzeni w sposób względnie zintegrowany⁹. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeważnie brakuje jednak zapisów, które mogłyby służyć zagwarantowaniu odpowiednich wzajemnych powiązań poszczególnych fragmentów przestrzeni miejskiej, a większość miast nie wprowadziła też lokalnych standardów dostępności. Tymczasem w zintegrowanym planowaniu zakres przedmiotowy zarządzania i planowania na rzecz dostępności przestrzeni powinien być sieciowo powiązany z licznymi innymi zagadnieniami. Ważne jest, by uniwersalne projektowanie, inaczej mówiąc – udostępnianie miast dla wszystkich, stało się nie drugorzędnym hasłem, lecz więcej niż instrumentem, może wręcz podstawową strategią planistyczną. Temu mogą pomóc m.in. działania edukacyjne i informacyjne oraz działalność na rzecz coraz lepszego (w tym szerszego) rozumienia tego hasła, jak właśnie prowadzona na Kongresie sesja „Przestrzeń dla wszystkich”.

Prowadząca panel zaproponowała, by dyskutanci omówili zarówno aktualne problemy, wyzwania, jak i dobre praktyki, dotyczące trzech grup zagadnień, określonych jako „trzy wymiary integracji w planowaniu miast dostępnych dla wszystkich”, tj.:

- zintegrowane planowanie z uwzględnieniem problemu dostępności,
- zintegrowanie miejskich przestrzeni otwartych (w tym publicznych) przez odpowiednie planowanie miejscowe, lokalne standardy, projektowanie, realizację inwestycji i monitoring,
- międzyrodowiskowa integracja działań – edukacja, kształcenie, konsultacje i promocja na rzecz budowania miast dla wszystkich.

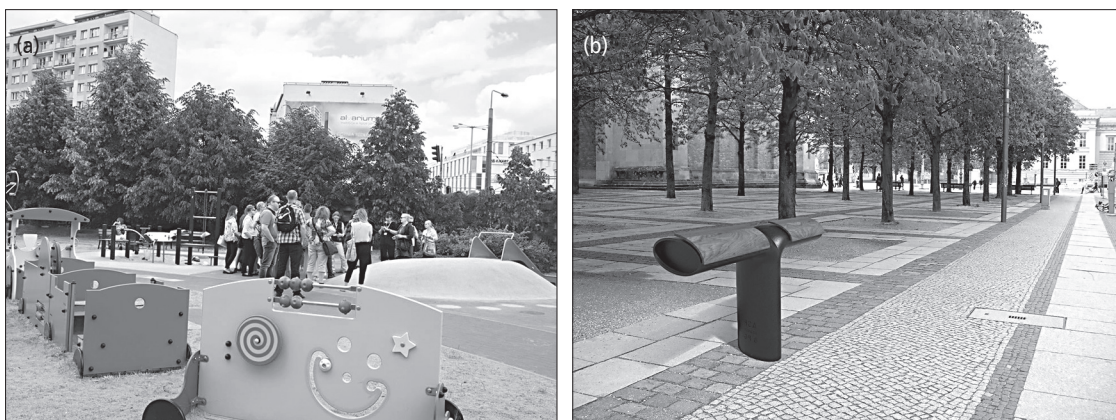
Beata Wachowiak-Zwara skoncentrowała się na ostatniej z wymienionych grup tematycznych, do czego ma szczególne prawo jako osoba, która przez swoją działalność w samorządzie Gdyni wyznaczyła nowe standardy myślenia o polityce społecznej na poziomie lokalnym i ogólnopolskim. Od kiedy w 1999 roku została pełnomocnikiem prezydenta Gdyni ds. osób niepełnosprawnych, zaczął się zmieniać sposób postrzegania osób z niepełnosprawnością, a Gdynia została uznana za najbardziej przyjazne osobom niepełnosprawnym miasto w Polsce. Beata Wachowiak-Zwara podczas swojego wystąpienia pokazała, jak ważne jest przekonanie wszystkich o tym, że osoby z różnymi problemami w poruszaniu czy komunikowaniu się są pełnoprawnymi użytkownikami miasta, z planami, marzeniami i ambicjami, jak inni jego mieszkańcy. Powinnością i obowiązkiem – nie tylko moralnym – powinno być zapewnienie przez miasto możliwości ich realizacji. Apelowwała o to, by z jednej strony, nie zaniedbać potrzeb osób niepełnosprawnych, ale z drugiej strony, by traktować ich tak, jak innych, a dostępność przestrzeni rozumieć możliwie szeroko. W przestrzeniach zbudowanych dla wszystkich dobrze odnajdą się również osoby z różnymi niepełnosprawnościami. Zaprezentowała najnowsze kampanie społeczne miasta Gdyni, w tym filmy animowane z serii: „Wchodzę – zawsze jest jakieś wejście”, pokazujące, że każdy, także osoba z niepełnosprawnością, powinien mieć możliwość uczestniczenia w życiu społecznym, dostęp do edukacji, pracy, usług, wsparcia społecznego czy życia kulturalnego. To zaś wiąże się z właściwym kształtowaniem przestrzeni, na co mogą mieć wpływ uczestnicy Kongresu.

Kontynuując poprzednie wystąpienie, zabrał głos **Marek Wysocki**, który podkreślał, że działania projektowe urbanistów i architektów powinny iść w kierunku tworzenia pełnej dostępności przestrzeni publicznej, która spełni oczekiwania wszystkich użytkowników przestrzeni, bez względu na to czy są osobami w pełni sprawnymi, czy mają ograniczenia wynikające np. z niepełnosprawności bądź wieku. Przypomniął, że działanie na rzecz dostępności wypełnia zapisy Konstytucji RP, mówiące, że „nikt nie może być dyskryminowany w życiu

⁹ Najlepsze przykłady znaleźć można w niektórych największych miastach, m.in. w Gdyni.

politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny” (Konstytucja RP, Art. 32 pkt 2), a także wynika z Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z 13 grudnia 2006 roku.

Marek Wysocki szczególną uwagę zwrócił jednak na model wdrażania idei dostępności w samorządzie, pokazując, jak można realizować politykę miasta, ukierunkowaną na dostępność przestrzeni. Podkreślił zarówno wagę zwiększania świadomości społecznej, omówioną w wystąpieniu poprzedniczki, jak i odpowiedniego prawa miejscowego, którego elementem mogą być standardy dostępności. Odnosząc się do siedmiu zasad projektowania uniwersalnego, zaprezentował przykłady zapisów standardów dostępności przestrzeni publicznych i konkretnych zrealizowanych rozwiązań¹⁰. Opisał też inne propozycje działań miasta, uzasadniając m.in. zasadność planowania budżetu na finansowanie dostępności oraz powoływania audytorów, oceniających projekty i realizacje inwestycji publicznych.



Ryc. 18. (a) Integracyjny plac zabaw w osiedlu mieszkaniowym przy ul. Śląskiej (fot. J. Ziarnicki) oraz (b) przykładowe wyposażenie ciągu pieszego, zaprezentowane przez Marka Wysockiego – projekt: ASP Gdańsk i Centrum Projektowania Uniwersalnego, Politechnika Gdańska.

Gabriela Rembarz nadała swojej ciekawej i inspirującej prezentacji tytuł: „Miasto 130 czy tylko 880?”. Mówiła o tym, że przeniesienie do skali urbanistycznej przesłania niesionego przez ruch na rzecz projektowania uniwersalnego, wymaga perspektywy miasta jako środowiska realizacji różnych prędkości życiowych, których wybór nie zależy jedynie od woli jednostki. Stosowany w kontekście potrzeb i fazy mobilności seniorów hasłowy podział na trzy grupy: Go-Go, Slow-Go oraz No-Go, należy używać w zasadzie jako filtr uniwersalny do widzenia potrzeb całości społeczeństwa. Odnosi się on nie tylko do stałych uwarunkowań osób niepełnosprawnych, ale wskazuje, że na przestrzeni lat zmiana ulega ludzki metabolizm i motoryka, a tym samym potrzeby i zakres koniecznego wsparcia, a nawet opieki.

Ilustrując swoje wystąpienie licznymi slajdami, Gabriela Rembarz zauważyła, że o ile temat dostępności technicznej do transportu publicznego, obiektów użyteczności publicznej, a nawet częściowo przestrzeni publicznej, został już w Polsce zauważony, o tyle jego inne wymiary jedynie w minimalnym stopniu stały się

¹⁰ Definicja Projektowania Uniwersalnego została podparta siedmioma zasadami: 1. Użyteczność dla osób o różnej sprawności; 2. Elastyczność w użytkowaniu; 3. Proste i intuicyjne użytkowanie; 4. Czytelna informacja; 5. Tolerancja na błędy; 6. Wygodne użytkowanie bez wysiłku; 7. Wielkość i przestrzeń odpowiednie do dostępu i użytkowania. Ten zestaw uzupełniono później o zasadę percepcji równości (za M. Wysockim).

tematem dyskusji planistów. Z tematem szeroko rozumianej kwestii tzw. *aging in place*, łączą się dwa podstawowe urbanistyczne zagadnienia. Pierwsze – to poszerzanie się strefy, w której dostępność do oferty miejskiej możliwa jest jedynie dzięki transportowi indywidualnemu. Drugie, to budowanie poczucia bezpieczeństwa, wzmacniającego wiarę we własne siły, oparte na wyraźnym obrazie miasta nie zaburzonym nadmiarem bodźców płynących z nieskoordynowanego zagospodarowania i urządzenia przestrzeni miejskiej.

W przekonujący sposób Gabriela Rembarz zaprezentowała ruchy motywowane ideą *aging in place*. Ruch „880 Cities” (Miasta 880) zainicjowany został w Kanadzie przez Guillermo Peñalosa w roku 2007, a zakłada model dostosowania środowiska do potrzeb zarówno młodych, jak i starych – od lat 8 do 88. Dużo dalej idące myślenie o mieście wyraża się w niemieckim programie „Stadt 130”, próbującym odpowiedzieć na pytania o parametry miasta, gdy seniorzy dożywać będą „wieku biblijnego”.

Na koniec Gabriela Rembarz odniosła się do problemu narzędzi, służących realizacji przyjmowanych wizji poprzez efektywne zarządzanie miastem. Opowiedziała się za tworzeniem strategicznych dokumentów, pozwalających na integrację pomiędzy sektorowymi standardami i kodeksami (*design governance*), m.in. za pomocą masterplanów. To rozwiązanie, stosowane w krajach wysoko rozwiniętych, przeciwstawiła preferowanej obecnie w Polsce kodyfikacji i standaryzacji, polegającej m.in. na wprowadzaniu licznych wewnętrznych zasad o charakterze sztandarów przestrzennych, regulujących wybiórcze aspekty przestrzenne (np. miejska informacja przestrzenna, reklamy i szyldy, zasady oświetlenia itp.).

Znaczenie rozwiązań dedykowanych dzieciom w transformacji urbanistycznej nabrzeży omówiła **Anna Martyka**, stawiająca tezę, że kształtowanie przestrzeni publicznej przyjaznej i odpowiadającej na potrzeby dzieci wpływa na poprawę standardu życia wszystkich mieszkańców. Stwierdziła, że zagrożenia dla prawidłowego rozwoju dziecka, jakie niosą przestrzenie współczesnych miast, są w dużej mierze rezultatem przedmiotowego traktowania najmłodszych w procesie projektowania i zarządzania miast. Dlatego projektowanie „dla dobra dziecka” możliwe jest tylko pod warunkiem włączenia dzieci w procesy projektowania przestrzeni publicznych w miastach; to oznacza rzeczywiste, a nie pozorne włączenie ich w struktury społeczeństwa obywatelskiego. Anna Martyka zaprezentowała na licznych ilustracjach przykłady zagospodarowania nadwodnych przestrzeni publicznych pod kątem potrzeb dzieci w różnym wieku, w tym w Kordobie, nad rzeką Guadalquivir, w Lizbonie (Belem, MATT i Park Narodów), pokazała też Geopark w Stavanger, Brooklyn Bridge Park i Hudson River Park, Park Arganzuela w Madrycie, Greenwich Peninsula w Londynie oraz Bulwar Filadelfijski w Toruniu.

Kończąca serię zaplanowanych wypowiedzi **Anna Dobkowska** wyraziła zadowolenie z podjętego tematu dostępności przestrzeni i z możliwości przybliżenia go uczestnikom. Opowiedziała o innych, podejmowanych przez Centrum Integracji działaniach i zachęcała do włączania się w batalię o miasta dostępne. Serdeczność, pozytywna energia i kompetencja Anny Dobkowskiej, podobnie jak Beaty Wachowiak-Zwary – dwóch aktywnych, mimo wszelkich trudności, kobiet, działających od lat na rzecz innych, najbardziej chyba przekonały wszystkich uczestników panelu, że warto propagować hasło dostępnej przestrzeni i przyczyniać się do jej kształtowania.

Osoby zabierające następnie głos w dyskusji były najbardziej zainteresowane problemem doboru narzędzi, służących do realizacji postulatu dostępności przestrzeni publicznych. Ścierały się, przede wszystkim, zdania co do możliwości stosowania odpowiednich zapisów planów miejscowych, zakresu ustaleń i zasadności ich usztywniania. Wyrażane były też poglądy, że wobec fragmentaryzacji obszarów objętych planami, różnego „wieku” poszczególnych dokumentów i odmiennych metod zapisów, właściwsze jest operowanie standardami dla całych systemów miejskich przestrzeni publicznych. Ten wątek dyskusji zdecydowanie wymaga kontynuacji w kolejnych działaniach Towarzystwa Urbanistów Polskich.

Wnioski

Ze wszystkich przeprowadzonych dyskusji, wystąpień i prezentacji wynika, przede wszystkim, że temat dostępności przestrzeni dotyczy wszystkich urbanistów i jest nie tylko aktualny, ale wręcz „gorący”. Inne ważne wnioski są następujące.

Działania podmiotów zaangażowanych w kwestię dostępności przestrzeni, w tym Towarzystwa Urbanistów Polskich, powinny być prowadzone dwutorowo, w celu właściwego dobrania ich zakresu i poziomu, tj.:

- edukowanie i uświadamianie uczestników procesów kształtowania przestrzeni poprzez szkolenia, akcje i publikacje o charakterze poradników,
- doskonalenie warsztatu urbanistycznego i narzędzi zarządzania miastem w trybie dyskusji prowadzonych na konferencjach w gronie osób zainteresowanych i zaznajomionych z tematem dostępności oraz przez badania naukowe i inne działania, wspierające samorządowców i planistów.

Konieczna jest dyskusja, prowadzona na zaawansowanym poziomie, na temat narzędzi planowania miast i zarządzania nimi, służących realizacji hasła dostępnych przestrzeni, poparta doświadczeniami i badaniami (co oczywiście wiąże się z problemami polskiego systemu planowania w ogóle).

Planowanie miast przyjaznych i wygodnych, utożsamianych z wizją *wellbeing city*, wymaga jak najszerszego rozumienia pojęcia dostępności dla wszystkich, a więc przełożenia idei projektowania uniwersalnego na ideę zintegrowanego planowania uniwersalnego – dla wszystkich.

W związku z powyższym (co zauważyła **Gabriela Rembarz**), powraca dziś temat podniesienia znaczenia urbanistyki jako dyscypliny kształtowania formy miasta i wprowadzania intuicyjnych sposobów orientacji przestrzennej w struktury zurbanizowane.

SESJA MOBILNA 7

Łukasz Mikuła, Arkadiusz Zieniuk

MIASTO NA WSI

Problematyka suburbanizacji stała się na VI Kongresie Urbanistyki Polskiej motywem przewodnim sesji mobilnej „Miasto na wsi”.

Głównym tematem obrad stały się nie tyle geograficzno-administracyjne aspekty procesu (migracje w ramach obszarów metropolitalnych z miast centralnych do gmin podmiejskich), ile jego wymiar urbanistyczny. Wobec silnej i trudnej do powstrzymania, przynajmniej na krótką metę, dynamiki trendów rozwoju przestrzennego pojawia się istotne pytanie: jak przekształcić żywiołowo urbanizujące się obszary poza dotychczasową tkanką miejską w pełnowartościowe dzielnice lub miejscowości, z przemyślanym układem przestrzennym, dobrą dostępnością transportową i bogatym wyposażeniem infrastrukturalno-usługowym?

Tak zdefiniowany problem nabiera charakteru bardziej uniwersalnego – dotyczy zarówno gmin podmiejskich, jak i niezabudowanych obszarów peryferyjnych dużych miast. Oba typy przestrzeni, pomimo różnego statusu administracyjnego, łączy wiele wspólnych wyzwań natury urbanistycznej. Paradoksalnie, zagospodarowanie terenów peryferyjnych na obrzeżach miasta, ale w jego granicach, może być środkiem do ograniczenia procesów rozlewania się zabudowy w jeszcze szerszej skali. Ten wymiar suburbanizacji był jednym z wiodących tematów całej sesji, ponieważ zarówno część terenowa, jak i dwie pierwsze prezentacje dotyczyły obszaru Gdynia Zachód, będącego w skali kraju jednym z najbardziej interesujących projektów zaplanowanej i zorganizowanej suburbanizacji „wewnątrzmiejskiej” (peryurbanizacji).

Przykład obszaru Gdynia Zachód

Kontrolowany rozwój tkanki miejskiej jako alternatywa dla niekontrolowanej suburbanizacji został pokazany na przykładzie zagospodarowania obszaru Gdynia Zachód w dwóch prezentacjach: **Arkadiusza Zieniuka** pt. „Miasto na wsi: przypadek Gdyni” i **Macieja Mycielskiego** pt. „Gdynia Zachód: nowa dzielnica miasta”.

Jeszcze około 1920 roku Gdynia była małą, malowniczą wioską rybacką liczącą niewiele ponad 1000 mieszkańców. W 1924 roku zbudowano pierwsze drewniane moło, a około 10 lat później pojawił się nowoczesny port, który tuż przed II wojną światową stał się najnowocześniejszym i jednym z największych portów nad Bałtykiem. Położona obok portu niewielka wieś Gdynia szybko przekształciła się w prężnie rozwijające się miasto. Główny motor rozwoju miasta – port w Gdyni – stał się magnesem migracji ludności z całej Polski oraz głównym miejscem pracy okolicznych mieszkańców. Położenie okolicznych wsi na zapleczu Gdyni oraz wzajemne

powiązania funkcjonalne, spowodowały sukcesywne włączanie sąsiednich wsi w granice miasta. W 1926 roku powierzchnia Gdyni wynosiła około 14 km², natomiast dekadę później, przed wybuchem II wojny światowej, w Gdyni mieszkało już ponad 120 tys. osób, a powierzchnia miasta wzrosła do 66 km². W latach 50., 70., i 80. XX wieku do Gdyni przyłączano obszary kolejnych wsi, a największy obszar włączono w 1973 roku. Były to tereny sołectw: Wiczlino wraz z przysiółkiem Chwarzno, Kolonia oraz część wsi Chwaszczyno (Kacze Buki). Dziś Gdynia zajmuje powierzchnię 135 km², a liczba jej mieszkańców wynosiła w 2016 roku 246 991 (wg GUS).



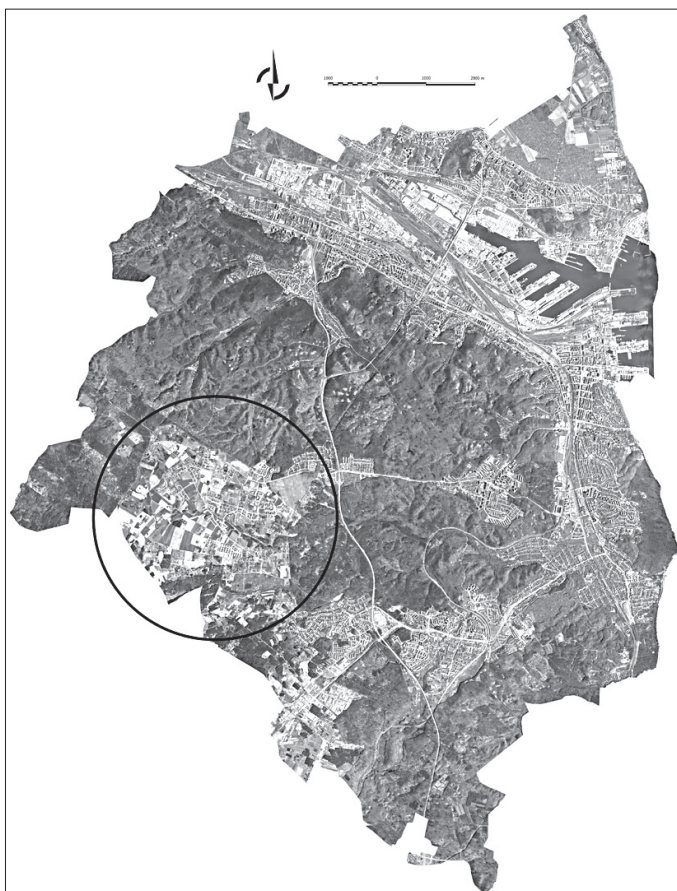
Ryc. 19. Wizja terenowa na obszarze Gdynia Zachód (fot. A. Zieniuk).

Podobnie jak inne duże miasta, proces suburbanizacji dotyka także Trójmiasto. Występuje na terenach gmin wiejskich położonych w strefie bezpośredniego oddziaływania funkcjonalnego obszaru metropolitalnego. W przypadku gmin sąsiadujących z Gdynią, proces ten można zauważyć w gminie Kosakowo (na północ od Gdyni), a także w gminach Szemud oraz Żukowo (na południowy zachód od Gdyni).

Władze Gdyni przyjęły kierunek kontrolowanego rozwoju tkanki miejskiej jako alternatywę dla niekontrolowanej suburbanizacji. Możliwości rozwoju miasta uwarunkowane są specyfiką ukształtowania powierzchni, na której położone jest miasto. Analizując strukturę i topografię Gdyni można wyróżnić pasmo zainwestowanych obszarów wzdłuż Zatoki Gdańskiej oraz znaczne obszary zalesionej strefy krawędziowej wysoczyzny, za którą zlokalizowane są obszary przyłączone do Gdyni w latach 70., stanowiące największe tereny rozwojowe – tzw. Gdynię Zachód. Z uwagi na atrakcyjność tych obszarów, naturalnym zjawiskiem było duże zainteresowanie możliwościami urbanizacji, a istotnym czynnikiem przemawiającym za urbanizacją kolejnych rejonów miasta były potrzeby rozwoju Gdyni, poprawa warunków życia oraz chęć utrzymania pozytywnego wizerunku miasta.

Istotnym czynnikiem wpływającym na potencjał rozwoju zabudowy na obszarze Gdyni Zachód jest czasowa dostępność do centrum miasta, gdzie zlokalizowane są miejsca pracy, ośrodki oświaty oraz usługi rangi ponadlokalnej. W powiązaniu z cenami gruntów oraz powszechną mobilnością, tereny te stały się niezwykle atrakcyjne, szczególnie dla młodych rodzin, chcących zamieszkać blisko natury, z daleka od zatłoczonego miasta, a jednocześnie z komfortem akceptowalnego czasu dojazdu do centrum. Odległość tych terenów do centrum Gdyni wynosi około 10 km (dojazd 15–20 min.). Jak wynika z danych statystycznych, w latach 2011–2017 to właśnie na terenach Gdyni Zachód nastąpiła największa w skali miasta dynamika zmiany liczby mieszkańców i największy udział wybudowanych budynków mieszkaniowych. Jednak na sąsiednich obszarach położonych już poza granicami Gdyni, w zasięgu około 15 km od centrum miasta (dojazd 20–30 min.), znajdują się tereny, gdzie rozwija się rozproszona zabudowa jednorodzinna, spowodowana zachęcającą polityką przestrzenną gmin sąsiednich, cenami gruntów i wciąż akceptowalnym dostępem do funkcji w centrum Gdyni.

Obszar Gdyni Zachód, podlegający od wielu lat sukcesywnej urbanizacji, obejmuje powierzchnię około 1000 ha, z tego 60% stanowią tereny przewidziane pod zabudowę. W sąsiedztwie przebiega Obwodnica Trójmiasta, umożliwiającą dobre powiązanie obszaru z zewnętrznym układem komunikacyjnym Trójmiasta. Od początku procesu urbanizacji terenów Gdyni Zachód, istotnym czynnikiem było planowanie przestrzenne. Walory krajobrazowe oraz duża presja inwestycyjna spowodowały, że pod koniec lat 80. przyjęto pierwszy plan miejscowy, obejmujący wschodnią część obszaru sąsiadującego z istniejącą zabudową. Plan rezerwował większość terenu na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, usługi, zieleni i komunikację. Ówczesne przepisy planistyczne oraz uwarunkowania prawne spowodowały, że gmina rezerwowała znaczne tereny komunikacyjne, mając na celu hamowanie presji inwestycyjnych i niekontrolowanego podziału dużych powierzchni terenu, mogących przekreślić racjonalny rozwój obszaru.



Ryc. 20. Położenie obszaru Gdynia Zachód na tle miasta (oprac. autora).

„Realizacja nowej zabudowy wielorodzinnej była skutecznie hamowana brakiem niezbędnych systemów infrastruktury technicznej, głównie kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Zapobiegło to powstaniu oderwanych zespołów zabudowy wielorodzinnej, nie powstrzymało natomiast całkowicie procesu parcelacji gruntów rolnych na cele zabudowy jednorodzinnej. Część parcelacji możliwa była na podstawie ogólnikowych zapisów planu ogólnego, a część powstała jako podział gruntów rolnych lub w drodze zniesienia współwłasności, czyli z wykorzystania przewidywanych polskim prawem możliwości podziału nieruchomości, jednak bez konieczności uzyskania pozytywnej opinii urbanistycznej – z ominięciem ustaleń planu.”¹. W kolejnych opracowaniach planistycznych widać próby redukcji ustalonych pierwotnie dużych rezerw terenów komunikacyjnych i doprecyzowania kierunków rozwoju obszaru.

Obecna polityka planistyczna określona w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni oraz sukcesywnie opracowywanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, ma na celu poprawę i uszczegółowienie dotychczasowych założeń urbanistycznych. Kierunki polityki przestrzennej wskazane w Studium przewidują dla obszaru Gdyni Zachód stworzenie samodzielnej jednostki

¹ M. Karzyński, Suburbanizacja i rozpraszanie zabudowy. Możliwości przeciwdziałania na przykładzie Gdyni. [w:] P. Lorens (red.), *Problem suburbanizacji*, „Biblioteka Urbanisty” t. 7, Urbanista sp. z o.o., Warszawa 2005.

urbanistycznej, opartej na strefach różnego sposobu zagospodarowania. W centralnej części obszaru Studium zakłada wykreowanie strefy miejskiej z lokalizacją centrum dzielnicy i zespołem handlowo-usługowym o zasięgu dzielnicowym. Wokół tej strefy przewiduje strefę przedmieść z zabudową jednorodzinną o dużym udziale terenów zielonych. Całość obszaru otoczona jest terenami leśnymi oraz zielonymi. Planowany udział zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej wynosi w przybliżeniu 30%, natomiast zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 70%. Potencjał liczby mieszkańców (około 40 tys.) wskazuje na potrzebę realizacji nowego układu ulic i uzasadnia także uwzględnienie możliwości obsługi obszaru lekkim środkiem transportu szynowego, planowanym w ciągu korytarza zielonego lub alternatywnie obsługę tramwajem w ciągu ulic zbiorczych. Rezerwy terenów dla obu rozwiązań uwzględniane są w planach miejscowych. W bezpośrednim sąsiedztwie obszaru, w rejonie Obwodnicy Trójmiasta, znajduje się skupisko gruntów gminnych o powierzchni 35 ha. Obszar traktowany jest jako tereny rozwojowe, istotne w związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego. Według Studium obszar stanowi potencjalną rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym np. dla kampusu uniwersyteckiego, kampusu nauki i opieki zdrowotnej dla osób starszych (AgeTech).

Jednym z elementów poprawy polityki planistycznej Gdyni Zachód były Warsztaty Charrette „Jaka przyszłość Gdyni Zachód?”, które odbyły się w 2012 roku. W warsztatach zorganizowanych dzięki zaangażowaniu pracowni Mycielski Architecture & Urbanism, wzięli udział urbaniści z Politechniki Gdańskiej, urbaniści i inni przedstawiciele Urzędu Miasta Gdynia, lokalna społeczność, główny inwestor zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na terenie Gdyni Zachód, a także grono uznanych ekspertów lokalnych i zagranicznych. W wypracowanych podczas warsztatów rozwiązaniach sugerowano weryfikację dotychczasowych ustaleń planów miejscowych i Studium. W ramach podsumowania wyników warsztatów opracowany został Raport „Gdynia Zachód – Wytyczne do zrównoważonego rozwoju dzielnicy” wraz z wnioskami do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Założenia poprawy kierunków rozwoju Gdyni Zachód zostały uwzględnione w zmianie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, uchwalonej na początku 2014 roku, a kilka miesięcy później rozpoczęto prace planistyczne, weryfikujące plan miejscowy centralnej części obszaru. Wnioski i rekomendacje wypracowane podczas Warsztatów Charette przyczyniły się do poprawy dotychczasowych założeń urbanistycznych, szczególnie w centrum dzielnicy oraz zmiany charakteru podstawowego układu komunikacyjnego. Oprócz utrzymanej lokalizacji centrum dzielnicy, wskazano potencjał wykreowania dodatkowych lokalnych centrów w zasięgu dojazdu 200–400–800 m, potrzebę doprecyzowania parametrów zabudowy i zagospodarowania terenów czy kompleksowe rozwiązania dla terenów zielonych. Poprawiono geometrię głównych arterii komunikacyjnych, a obniżenie klas technicznych dróg umożliwiło zagęszczenie skrzyżowań oraz równomierne rozłożenie ruchu ulicznego. W szerokości pasów drogowych uwzględniono przestrzeń dla pieszych, trasy rowerowe, szpalery drzew oraz lokalizacje miejsc postojowych. W planie uwzględniono także możliwości rozwoju tras komunikacji zbiorowej, poprzez przyjęcie odpowiednich szerokości wytypowanych ulic wraz z orientacyjną lokalizacją nowych przystanków. Dużym problemem urbanizacji tego obszaru, przy sukcesywnym wzroście powierzchni utwardzonych, jest brak głównego odbiornika wód opadowych. Dlatego miasto pracuje nad odtworzeniem Potoku Wiclińskiego, dla którego opracowywana jest dokumentacja budowlana. Plan uwzględnia rezerwy terenów pod planowany przebieg potoku oraz zbiorniki retencyjne. Wzdłuż potoku projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy, stanowiący jednocześnie dojazd eksploatacyjny.

Równolegle z pracami nad planem miejscowym, główny inwestor zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na terenie Gdyni Zachód pracował nad koncepcją zabudowy i zagospodarowania kwartałów przyszłego centrum

dzielnicy oraz nad założeniem zieleni parkowo-rekreacyjnej na terenach przyległych do centrum. Zaproponowany został układ i program budynków, a także potencjalne lokalizacje lokalnych dominant architektonicznych, które podkreślają charakter centrum dzielnicy. Doprecyzowanie zasad kształtowania centrum umożliwi realizację wielofunkcyjnego zespołu usługowo-mieszkaniowego o charakterze śródmiejskim, ze znacznym udziałem ogólnodostępnych funkcji publicznych, stanowiących istotny element programu usługowego w strefie szczególnej aktywności publicznej miasta.

Dynamika wzrostu liczby mieszkańców, szczególnie młodych rodzin z dziećmi, spowodowała potrzebę szybkiego myślenia o nowych obiektach oświatowych. Oprócz istniejącej szkoły podstawowej i placówek wychowania przedszkolnego, zaczęły powstawać z inicjatywy inwestora zabudowy wielorodzinnej nowe przedszkola, natomiast miasto podjęło decyzję o budowie nowej szkoły podstawowej. W 2016 roku ogłoszony został konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej zespołu obiektów oświatowych wraz z terenami sportowymi. Zaprojektowany zespół oświatowy obejmuje przedszkole, szkołę podstawową i liceum, a także część sportowo-rekreacyjną – halę sportową, boiska oraz rezerwę pod basen (realizacja w latach 2018–2019).

Wnioski, jakie płyną z analizy przykładu Gdyni Zachód, stanowią równocześnie kierunkowe wytyczne dla dalszego rozwoju zabudowy:

- Istotny jest realizowany równolegle do programu mieszkaniowego program usług publicznych i komercyjnych, sportu i rekreacji oraz funkcji endogenicznych, zapewniających miejsca pracy dla znacznej części mieszkańców Gdyni Zachód. Zagroženiem jest powstanie „sypialni” zamiast wielofunkcyjnego „miasteczka”;
- Rozpraszanie zabudowy jest niekorzystne. Zróżnicowana oferta mieszkaniowa i usługowa powinna być tworzona w obrębie jednego zespołu zabudowy;
- Występujące niekorzystne tendencje do grodzenia zespołów zabudowy dezintegrują, utrudniają nawiązanie więzi sąsiedzkich i wydłużają dojścia. Pożądane jest, aby realizowane zespoły zabudowy miały charakter otwarty; ograniczenia dostępu mogłyby dotyczyć wyjątkowo jedynie wnętrza kwartałów zabudowy;
- Niezbędne są zintegrowane działania ze strony gminy oraz inwestorów w celu rozwoju infrastruktury technicznej, komunikacyjnej oraz społecznej.

Tematy pozostałych prezentacji

Interesującym wkładem do dyskusji była prezentacja londyńskich inspiracji współczesnej polityki przestrzennej wobec dzielnic ukształtowanych jako niegdyśiejsze przedmieścia, przedstawiona przez **Agnieszka Zimnicką** w wypowiedzi pt. „Miasto na wsi – czy to możliwe? Inspiracje londyńskie”. W warunkach europejskich Londyn stanowi swoiste laboratorium procesów suburbanizacji o genezie sięgającej drugiej połowy XIX wieku. Początkowo te procesy były związane z rozwojem kolei i transportu publicznego, umożliwiając klasie pracującej zamieszkanie we własnym domu z ogródkiem na przedmieściach, które powstawały dookoła stacji kolejowych. W pierwszej połowie XX wieku rozwój motoryzacji i idea miast-ogrodów stworzyły atrakcyjne możliwości zamieszkania również dla klasy średniej, co zaowocowało masową suburbanizacją i potężną skalą rozrostu przedmieść. Zmiany przyniósł dopiero okres po II wojnie światowej, kiedy to ustanowienie polityki Zielonego Pasa (*Green Belt*) wokół największych miast wprowadziło ograniczenia rozlewania się zabudowy. Sposobem na odbudowę po zniszczeniach wojennych, ale też intensyfikację zabudowy, stały się modernistyczne osiedla budownictwa społecznego.

U progu XXI wieku głównym problemem Londynu stało się nie tyle rozlewanie miasta, ile niezaspokojony popyt na nowe mieszkania. Spowodował on dwukrotne zwiększenie rocznych celów mieszkaniowych (z 32 tys. do 64 tys. lokali) pomiędzy dwiema kolejnymi edycjami London Plan z lat 2011 i 2018, a także rozpoczął debatę nad rolą Zielonego Pasa. Alternatywą wobec rozluźnienia ograniczeń zewnętrznego rozwoju jest intensyfikacja zabudowy wewnątrz miasta połączona z promocją transportu publicznego. W wielu przypadkach obszarem takiej intensyfikacji są dzielnice, które powstały początkowo jako przedmieścia o stosunkowo luźnej zabudowie jednorodzinnej. Formy intensyfikacji mogą obejmować rozbudowę budynków i ich wtórny podział na mieszkania lub uzupełnianie zabudowy, a nierzadko kombinację obu działań (w tym wymianę zabudowy „na większy model”).

Władze Londynu wprowadziły kryteria dla projektów skoordynowanej intensyfikacji. Jest to przede wszystkim dostępność (w odległości do 800 m) usług podstawowych, transportu publicznego, publicznych terenów otwartych i szkoły publicznej. Jednocześnie niezbędny jest brak ograniczeń ze względu na ochronę dziedzictwa kulturowego i topografię terenu, niski stopień ubóstwa, a także dostępność gruntów zdalnych pod zabudowę oraz opłacalność inwestycji. Intensyfikacja może być naturalna (uzupełnianie obecnego charakteru zabudowy), ewolucyjna (promocja zabudowy intensywnej na terenach dobrze dostępnych transportem publicznym, wykorzystanie wielkopowierzchniowych obiektów handlowych do tworzenia wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej) lub skoncentrowana (lokalizacja stref budynków wysokich, zespoły wielofunkcyjne w miejsce terenów przemysłowych, składów; intensyfikacja obszarów wokół wybranych centrów). Podstawowa lekcja z Londynu jest taka, że większe działki w obszarze centrum dawnej wsi/przedmieścia dają większe możliwości przekształceń przestrzennych w przyszłości.

Jako ostatnia **Marzena Makowska-Iskierka** zaprezentowała temat: „Procesy urbanizacyjne w miejscowościach turystyczno-wypoczynkowych. Przykład strefy podmiejskiej Łodzi”, dotyczący już bezpośrednio obszarów położonych w niewielkiej odległości od dużego miasta w Polsce. Ze względu na turystyczne walory przyrodnicze, były one od dawna chętnie odwiedzane w celu wypoczynku. W ostatnim czasie są także wybierane jako nowe miejsce zamieszkania, zwłaszcza przez mieszkańców miast, zmęczonych pracą, hałasem i pędem życia, poszukujących ciszy, spokoju, bliskości natury. W efekcie w okolicach Łodzi na tereny pełniące dotychczas głównie funkcje turystyczno-wypoczynkowe, wkracza nowa funkcja – mieszkaniowa. Istniejące działki i domki letniskowe zmieniają swój charakter – są przekształcane i odpowiednio dostosowywane do wymagań pobytu całorocznego, niekiedy zmieniają też właścicieli. Jednocześnie, wraz z nowymi mieszkańcami na tereny wiejskie przenoszone są wzorce nowych postaw i zachowań. Znajdują one wszechstronny wyraz np. w relacjach międzyludzkich, aktywności na forum lokalnym, czy w podejmowaniu różnych działań. Głównie dzięki ludności napływowej, z reguły młodej, dobrze wykształconej i zamożnej, kształtowana jest też otaczająca przestrzeń – intensywniej zagospodarowywane są nowe tereny, rozwija się infrastruktura techniczna i społeczna, a dzięki temu poprawia się standard życia na wsi.

Wokół praktyki suburbanizacji w Polsce

W ramach debaty otwartej z udziałem autorów prezentacji i wszystkich uczestników sesji moderatorzy zaproponowali zogniskowanie się wokół następujących pytań.

- 1) Czy suburbanizacja jest w najbliższych kilkunastu latach nieuchronna? Czy jest szansa na przyciągnięcie z powrotem mieszkańców do miast, na zmianę marzeń Polaków o domku jednorodzinnym?

2) A jeżeli jednak nie, to czy za pomocą planowania w duchu nowego urbanizmu jesteśmy w stanie zmienić charakter polskiej suburbanizacji?

3) Czy nowe dzielnice na peryferiach miast, nowe miasteczka w strefie podmiejskiej, to realna alternatywa wobec urbanizacji „łanowej”? Jakie są wyzwania prawne, organizacyjne, finansowe?

4) Czy gminy podmiejskie w koordynacji z miastami są w stanie stworzyć:

- centra lokalne i przestrzeń publiczną, które umożliwiłyby powstanie wspólnot na przedmieściu?
- sprawne systemy transportu zbiorowego na przedmieściach (podmiejskie autobusy, linie kolejowe)?
- odpowiedni dostęp do usług społecznych: szkoły, przedszkola, żłobki, przychodnie?

Prowokujące wprowadzenie do dyskusji stanowiła prezentacja **Doroty Leśniak-Rychlak**, która problem suburbanizacji osadziła w szerokiej perspektywie polskiej transformacji politycznej i społeczno-ekonomicznej po 1989 roku. W bogato ilustrowanym zdjęciami i uzupełnionym trzema filmikami wystąpieniu powiązane zostały różne czynniki, które w całości składają się na raczej niepokojący obraz polskiej suburbanizacji. Szczególnie zwrócono uwagę na rynek kapitałowy, który powoduje, że inwestycje mieszkaniowe w dużych miastach *de facto* wypychają osoby nieco gorzej sytuowane z miast. Z jednej strony, wybór większej powierzchni do życia za mniejszą cenę – opcja dostępna na przedmieściach – wydaje się logiczny. Z drugiej strony, nowe mieszkania w mieście, które spełniają przede wszystkim funkcję lokaty kapitału, powodują ubytek stałych mieszkańców i faktyczną degradację społeczną samych miast. Całokształt tych mechanizmów napędza natomiast bańkę spekulacyjną presji inwestycyjnej zarówno w centrach dużych miast, jak i na rozległych obszarach podmiejskich.

Ciekawym wątkiem jest perspektywa biograficzna – indywidualny i rodzinny cykl życia. Dom jednorodzinny wydaje się często idealną opcją dla rodziny z małymi dziećmi, ale pojawia się problem z młodzieżą i starzejącymi się mieszkańcami przedmieść. W perspektywie socjologicznej suburbia wydają się społeczną konsekwencją wyborów klasy średniej, które przeradzają się jednak często w takie zjawiska, jak odgradzanie się od otoczenia. Coraz lepiej uświadamiane są także ekonomiczne i środowiskowe skutki suburbanizacji, często zresztą wzajemnie powiązane w takich elementach jak koszty finansowe i zanieczyszczenie powietrza generowane przez transport indywidualny i ogrzewanie domów. Wreszcie, za potężny deficyt na polskich przedmieściach należy uznać niewystarczające wyposażenie w przestrzeń publiczną, usługi oraz infrastrukturę edukacji i służby zdrowia.

Propozycje D. Leśniak-Rychlak zmierzają przede wszystkim do zakwestionowania aktualnego modelu zamieszkiwania – także jako wzorca aspiracji klasy średniej. Istotne jest również przemodelowanie pojęcia własności (i ujmowanie jej także jako odpowiedzialność) oraz wnikliwa analiza funkcjonalno-społeczna tworzących się społeczności przedmieść, których potencjał może w istotny sposób (także „nieurbanistyczny”) rozwiązać problemy codziennego życia (np. wzajemne podwożenie się czy opieka nad dziećmi).

W otwartej dyskusji z udziałem wszystkich uczestników sesji najciekawszym wątkiem było zderzenie postaw silnie krytycznych wobec suburbanizacji, a zwłaszcza jej konsekwencji społecznych (**Katarzyna Kajdanek**) ze swoistym pozytywizmem urbanistycznym (**Maciej Mycielski**), który zakłada aktywną rolę samorządu i współpracę z deweloperami na rzecz lepszej jakości urbanistyki podmiejskiej, najlepiej w duchu „nowego urbanizmu”. Rolę współpracy z deweloperem wyraźnie ukazał szeroko omawiany na sesji przypadek Gdyni Zachód. Na tym przykładzie widać także ewolucję projektów deweloperskich w ciągu ostatnich kilkunastu lat – od ogrodzonych monofunkcyjnych osiedli mieszkaniowych do projektów bardziej otwartych, z funkcjami usługowymi i społecznymi. Z drugiej strony, możliwość strategicznej współpracy samorządu z jednym dużym inwestorem, świadomym i odpowiedzialnym, jest w skali wszystkich polskich przedmieść zjawiskiem raczej niestandardowym.

Istotnym wątkiem zasygnalizowanym w dyskusji jest również koordynacja planowania w skali obszaru metropolitalnego. Wspomniany został w tym kontekście dokument *Koncepcji Kierunków Rozwoju Przestrzennego*

Metropolii Poznań (2016) – przykład pionierskiego opracowania powstałego nie w wyniku realizacji zobowiązań ustawowych, lecz z oddolnej inicjatywy 22 jednostek samorządu lokalnego, zrzeszonych w Stowarzyszeniu Metropolia Poznań². Również w ramach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot powołane zostało w 2011 roku stowarzyszenie samorządowe (57 jednostek, 1,5 mln mieszkańców) o tej samej nazwie, które ma na celu zacieśnienie współpracy i doprowadzenie do harmonijnego rozwoju całego obszaru metropolitalnego oraz najlepsze wykorzystanie potencjału miast i gmin członkowskich, z poszanowaniem ich odrębności i specyfiki.

W podsumowaniu debaty padło stwierdzenie, że przedmieścia są najważniejszym wyzwaniem społeczno-urbanistycznym współczesnej Polski. Trudno jednoznacznie przesądzić, czy suburbanizacja w Polsce to nieuchronny dziejowy proces społeczno-ekonomiczno-przestrzenny, czy efekt przejściowej mody na rynku mieszkaniowym, wspomaganej dysfunkcjami systemu planowania. Z pewnością jednak rozwój przestrzenny na peryferiach miast i przedmieściach można „ucywilizować”, choć są wątpliwości, czy wystarczą do tego obecne instrumenty planistyczne.

Deбата przeprowadzona w ramach sesji nie dostarczyła gotowych odpowiedzi, ale umożliwiła szeroki przegląd dobrych i złych praktyk polskiej suburbanizacji. Realne rozwiązanie narastających problemów jest z jednej strony możliwe poprzez rozszerzenie zakresu dostępnych instrumentów planistycznych i prawno-finansowych, z drugiej jednak strony, same zmiany legislacyjne nie są pełną receptą. Konieczne jest racjonalne wykorzystanie zarówno istniejących, jak i przyszłych narzędzi planowania w ramach świadomej i partnerskiej współpracy w trójkącie samorząd–urbaniści–inwestorzy, z szerokim uwzględnieniem roli społeczności lokalnej.

SESJA MOBILNA 8

Aleksandra Jadach-Sepioło

REWITALIZACJA CZY *FACELIFTING*?

Sesja mobilna dotycząca rewitalizacji składała się z dwóch części. Pierwszą była wizyta studyjna w dwóch podobszarach rewitalizacji w Gdyni: w rejonie ulic Opata Hackiego-Zamenhofs na Chyloni oraz na osiedlu Pekin. Następnie uczestnicy w siedzibie Laboratorium Innowacji Społecznych wysłuchali zgłoszonych prezentacji, a potem w otwartej dyskusji przedstawili różnorodne przykłady płytkich i głębokich zmian na obszarze rewitalizacji. Przedmiotem dyskusji były zarówno zmiany pozytywne – zwiększenie dostępności samej przestrzeni i usług publicznych w niej oferowanych, jak i negatywne – wypychanie dotychczasowych mieszkańców i zawłaszczanie przestrzeni przez grupy dochodowo i symbolicznie silniejsze. Autorką wprowadzenia do tematu i relacji z przebiegu sesji jest **Aleksandra Jadach-Sepioło**, która w opracowaniu wykorzystała poddane redakcji fragmenty prezentacji, notatek, komentarzy i spisanych głosów w dyskusji przekazanych przez **Barbarę Marchwicką** i **Agnieszczę Jurecką** z Laboratorium Inicjatyw Społecznych (LIS) oraz pozostałych uczestników debaty: **Marzenę Kędrę**, **Marię Badeńską-Stapp**, **Grzegorza Gawrysiaka** i **Przemysława Ciesiołkę**. Sesję w zastępstwie Aleksandry Jadach-Sepioło moderowała na jej zaproszenie **Dominika Muszyńska-Jeleszyńska** z Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy.

Wprowadzenie

Punktem wyjścia do sformułowania tematu sesji była stale pojawiająca się w polskiej debacie na temat rewitalizacji dyktomia: pozorny, fasadowy *facelifting* i kompleksowa rewitalizacja wymieniona w Krajowej Polityce Miejskiej. Gdy władza lokalna szybko podwyższa jakość przestrzeni publicznej, zmiana ta powoduje najczęściej, że powstają w okolicy nowe deweloperskie mieszkania, podczas gdy zasób dostępnych finansowo mieszkań nie zwiększa się w takim samym tempie. Dotychczasowi mieszkańcy, często mieszkający w budynkach komunalnych, wymagających remontów, nie mogą liczyć na szybką poprawę warunków mieszkaniowych. Nie mają też dużych szans w rywalizacji o przestrzeń i dostęp do usług z zamożniejszymi, którzy zamieszkają w nowo powstających zasobach mieszkaniowych. Popyt na lokale gastronomiczne i sieciowe sklepy sprawia, że część lokali usługowych zmieni swój profil. Dotychczasowi, dłużej najemcy rezygnują lub przenoszą się do nowych lokalizacji, nierzadko tracąc kontakt ze stałymi klientami. Zmienia się także koszyk dóbr, po które sięgają mieszkańcy obszaru. Jeśli nie rozszerza się oferta produktów i usług, ale droższe wypierają tańsze, stopniowo następuje także presja ekonomiczna. To typowy polski obraz porewitalizacyjnej zmiany gentryfikacyjnej w du-

zych i średnich miastach. Polska wersja jest odmienna od typowej gentryfikacji obserwowanej w zachodniej Europie, ponieważ w pierwszej kolejności następuje gentryfikacja przestrzeni publicznej i usług, a wypieranie mieszkańców następuje dopiero w dalszej kolejności, stopniowo i prawie niezauważalnie.

Struktura własności mieszkań w obszarach rewitalizacji jest w Polsce najczęściej dość uboga – większość stanowią zasoby prywatne lub spółdzielcze, na kolejnym miejscu znajdują się zasoby komunalne. W związku z taką strukturą własności nie występuje typowa dla zachodniej Europy gentryfikacja związana z zagrożeniem wyrugowaniem dotychczasowych lokatorów z powodu wzrostu czynszu, charakterystyczna dla rynków nieruchomości o przewadze najmu. Prywatni właściciele nie są tym ryzykiem zagrożeni. W przypadku najemców lokali komunalnych, gdy w ramach działań rewitalizacyjnych prowadzone są generalne remonty na dużą skalę, przekwaterowania (nawet tylko czasowe) są nieuniknione, a z nimi wiąże się ryzyko ograniczenia możliwości powrotu do zajmowanego wcześniej mieszkania. Aby ograniczyć to ryzyko w art. 3 ust. 2 pkt 2 ustawy o rewitalizacji¹ wprowadzono wymóg prowadzenia rewitalizacji w sposób zapobiegający wykluczeniu mieszkańców obszaru rewitalizacji z możliwości korzystania z pozytywnych efektów tego procesu, w szczególności z gminnego zasobu mieszkaniowego. Oznacza to, że wyznaczenie obszaru rewitalizacji obliguje władze publiczne do prowadzenia remontów w taki sposób, aby osoby, których problemy stały się podstawą do wyznaczenia terytorialnego zasięgu wsparcia, nie były z niego wypychane. W związku z tym na szczególną troskę w ramach programów rewitalizacji zasługują osoby, które z powodu zaległości czynszowych utraciły tytuły prawne do zajmowanych lokali oraz uzyskujące na tyle niskie dochody, że przeprowadzka do wyremontowanych lokali (np. wyposażonych w centralne ogrzewanie) będzie powodować dla nich większe obciążenie budżetu domowego. Głębokim zmianom w przestrzeni publicznej i szerokim akcjom remontowym muszą więc towarzyszyć systemowe działania o charakterze ostonowym, zapobiegające obciążaniu mieszkańców skutkami działań rewitalizacyjnych.

Laboratorium Innowacji Społecznych jako pomysł na kompleksową rewitalizację

Gdynia OdNowa to gdyński sposób na rewitalizację – zaplanowany na lata proces wyprowadzania z sytuacji kryzysowej sześciu obszarów miasta wyznaczonych w diagnozie. Definicja podstawowych wartości w działaniach rewitalizacji wynika z wizji Gdyni, która do rozwoju zrównoważonego uzyskującego trwałe rezultaty potrzebuje nowych pomysłów w sferze nie tylko technologii i gospodarki, lecz także usług kierowanych do mieszkańców. Rolą Laboratorium Innowacji Społecznych jest zastosowanie odpowiednich narzędzi, aby wizja ta w obszarach rewitalizacji mogła być zrealizowana. W Gminnym Programie Rewitalizacji Miasta Gdyni na lata 2017–2026 kryzys został różnie zdefiniowany, w zależności od obszaru. W każdym z podobszarów rewitalizacji dobrano więc działania (w tym inwestycyjne) do zdiagnozowanych potrzeb. Podstawowe założenia przyjęte w procesie zarządzania rewitalizacją są jednak wspólne dla wszystkich podobszarów.

Projektowanie i realizacja działań rewitalizacyjnych wymagają od zespołu zarządzającego bieżącej weryfikacji, czy osoby, które powinny uzyskać wsparcie faktycznie są jego odbiorcami i jaki jest rzeczywisty efekt prowadzonych działań. Odbywa się to w stałym kontakcie (również osobistym) z beneficjentami działań. To stały element procesu rewitalizacji w Gdyni bez względu na to, czy realizowane są procesy diagnostyczne (badania,

¹ Obecnie obowiązują przepisy ustawy o rewitalizacji ogłoszone w obwieszczeniu Marszałka Sejmu RP z dnia 29 czerwca 2018 roku o jej tekście jednolitym (przyp. red.).

ankiety), przygotowywane projekty budowlane, programowane działania animacyjne i integracyjne w lokalnej społeczności, programowane przeprowadzki z lokali nienadających się do zamieszkiwania, tworzone programy wsparcia (dotacje celowe) bądź tworzone scenariusze reintegracji dla rodzin zagrożonych wykluczeniem.

Kluczem do kompleksowej, pożądanej zmiany społecznej jest trwałość. Trudno o ocenę jej w perspektywie kilku lat rozpoczynającego się dopiero Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta Gdyni na lata 2017–2026. Poprzez programowanie działań okołoinwestycyjnych, tak aby stały się pretekstem do budowania wspólnoty sąsiedzkiej, wzmacniana jest tożsamość lokalna, poczucie współodpowiedzialności za zmiany w otoczeniu oraz zaufanie do instytucji. Mogą się dzięki temu stopniowo zwiększyć kompetencje zawodowe i społeczne mieszkańców, a promowanie postaw obywatelskich może przynieść oczekiwane efekty. Mieszkańcy powinni współtworzyć zmianę w przestrzeni i korzystać z tego, że współprojektowane przez nich inwestycje osiągają najwyższą możliwą jakość. W Gdyni jest ona rozumiana jako dbałość na wszystkich etapach procesu inwestycyjnego o uwzględnienie specyficznych uwarunkowań obszarów, ich mieszkańców i docelowych użytkowników, bieżące reagowanie na sytuacje kryzysowe, troska o właściwy przepływ informacji, przewidywanie ryzyka, traktowanie użytkownika jako równoważnego z ekspertami źródła wiedzy i włączanie w proces najważniejszych partnerów, m.in. organizacji pozarządowych lub grup przedstawicielskich.

Dwa projekty przedstawiane w czasie wizji lokalnej pokazują, jak przygotowywać i prowadzić kompleksowe zmiany w przestrzeni miejskiej oraz przeprowadzki w programach remontowych. Pierwszy projekt realizowany w rejonie ulic Opata Hackiego-Zamenhofa na Chyloni wspólnie przez Wydział Inwestycji, Wydział Budynków i LIS trwa od listopada 2009 roku, kiedy rozpoczęły się prace nad koncepcją przekształceń. Od tego czasu, równoległe z działaniami projektowymi (od 2013 roku) i pierwszymi inwestycjami w przestrzeni publicznej (2017 rok) trwały inicjatywy sąsiedzkie, w tym spotkania wspierające działania projektowe, ale także wydarzenia artystyczne (np. rozświetlanie ulicy), wspólne nasadzenia zieleni, festyny okolicznościowe i sportowe wyzwania przy zainstalowanym na ul. Opata Hackiego stole do ping-ponga. Projekt obejmuje wiele twardych działań infrastrukturalnych: przebudowę ulic, budowę dróg wewnętrznych, placów i miejsc postojowych, ciągów pieszo-rekreacyjnych wraz z urządzeniami, które będą podwyższać jakość terenów zielonych na odnawianym osiedlu, niezbędną modernizację infrastruktury (deszczowej, oświetlenia ulicznego, chodników itp.). Dzięki zaangażowaniu mieszkańców zmieniająca się przestrzeń osiedla odpowiada ich wizji zmian i jest dostosowana do ich potrzeb.

Przykład przeprowadzek na osiedlu Pekin ilustruje sposób wprowadzenia programu osłonowego dla mieszkańców, którym kompleksowa zmiana w obszarze rewitalizacji mogłaby utrudnić dalsze funkcjonowanie w komunalnym zasobie mieszkaniowym. Program rewitalizacji dla tego osiedla zakładał intensywne wyburzenia budynków w bardzo złym stanie technicznym. Do czerwca 2018 roku wyburzono w całości 64 budynki mieszkalne, przeprowadzając 55 rodzin głównie z budynków jednorodzinnych lub kilkuniorodzinnych. Przeprowadzeni mieszkańcy mogli skorzystać z dofinansowania do czynszu za wynajem mieszkania w innej części Gdyni, również w innych podobszarach rewitalizacji. Aż 43 rodziny skorzystały z tej formy wsparcia. Program osłonowy pozwala przeprowadzonym rodzinom mieszkać w godziwych warunkach, nie powodując jednocześnie gwałtownego wzrostu obciążenia budżetów domowych. Dofinansowanie, chociaż z perspektywy mieszkańców jest najważniejszym elementem programu osłonowego, jest jedynie jego częścią – obok animowania społeczności lokalnej i dalszej pracy z przeprowadzonymi rodzinami w ich nowych środowiskach zamieszkania.

Studia przypadku

Przedstawione w czasie dyskusji w skrócie studia przypadków pokazały różnorodność podejść do rewitalizacji. W Wałbrzychu fasadowa odnowa (czyli tytułowy *facelifting*) był na porządku dziennym w poprzednich perspektywach finansowych. W obecnej, dzięki projektowi pilotażowemu, prowadzone działania mają wielowątkowy, kompleksowy charakter. Zmiany dotyczą głównie przestrzeni miejskiej, a mieszkańcy chętnie uczestniczą w debacie o przyszłym kształcie tej przestrzeni, powstają lokalne partnerstwa na podobozarach rewitalizacji. Z obserwacji wynika, że na poziomie całego miasta brakuje zmiany społecznej, która by nadążała za zmianami w przestrzeni generowanymi przez działania sektora publicznego.

W Warszawie działania rewitalizacyjne w obecnej perspektywie finansowej zostały ograniczone do dzielnic prawobrzeżnych – Pragi Północ, Pragi Południe i Targówka. Najszybsze przekształcenia dokonują się samoczynnie w podobozarze rewitalizacji na Pradze Północ. Oddanie drugiej linii metra i związana z tym poprawa dostępności komunikacyjnej spowodowały dynamiczny wzrost cen nieruchomości. W efekcie – niezależnie od działań rewitalizacyjnych – nabiera tempa rynkowa odnowa tej części Warszawy, która ma znamiona gentryfikacji i wiąże się nie tyle z odpływem rdzennych mieszkańców, ile z napływem nowych, agresywnie zawłaszczających wspólną przestrzeń. Jednocześnie działania rewitalizacyjne są pozytywnie odbierane przez mieszkańców i mają szansę być przeciwwagą dla drapieżnych zmian rynkowych w obszarze rewitalizacji, zwłaszcza że angażują mieszkańców w zagospodarowanie wnętrza kwartałowych, m.in. poprzez wprowadzanie zieleni czy dodatkowych miejsc dla aktywności sąsiedzkiej. Dużym wsparciem dla działań rewitalizacyjnych jest stała działalność Centrum Komunikacji Społecznej, które dąży do włączenia jak najszerszej grupy mieszkańców do debaty o przestrzeni publicznej. Służą temu warsztaty projektowe z mieszkańcami w przekształcanych przestrzeniach, debaty i działania animacyjne. Dzięki temu stopniowo zmieniają się oczekiwania mieszkańców – aż 60% mieszkańców nie oczekuje w zmienianej przestrzeni parkingów, ale zieleni. Preferowana jest komunikacja publiczna albo rowery i hulajnogi. Warszawa wyznacza trendy w kształtowaniu głębokich zmian w przestrzeni z zaangażowaniem mieszkańców.

Nie zabrakło także odniesienia do byłych miast wojewódzkich tracących funkcje. Na przykładzie Ciechanowa, Legnicy, Piły i Przemysła można stwierdzić, że typowym problemem tego typu ośrodków jest utrata funkcji, w tym aż 9% miast średnich doświadcza silnej utraty funkcji. Jednocześnie 69,4% miast o liczbie mieszkańców 50–100 tys. posiada programy rewitalizacji. Na tej podstawie można wysnuć wniosek, że dla znacznej części miast średnich tracących funkcje rewitalizacja jest narzędziem programowania nowej ścieżki rozwoju. Tymczasem dotychczasowe przedsięwzięcia rewitalizacyjne w analizowanych miastach nie przyniosły przełomowych efektów – raczej był to *facelifting*. Nawet jeśli zmianom estetycznym towarzyszyły działania stymulujące ożywienie gospodarcze i turystyczne (Przemyśl) czy zmiany na rynku pracy (Piła), nie udało się uzyskać widocznych i trwałych zmian. Badanie zmiany podejścia do wytyczania obszarów rewitalizacji w tych miastach w obecnej perspektywie finansowej pokazuje duże zaangażowanie społeczne i głęboką partycypację społeczną na etapie opracowania programów rewitalizacji. Rośnie popularność działań rewitalizacyjnych podejmowanych na terenach zlokalizowanych poza ścisłym centrum miast. Mimo że komunikacja i fizyczne zmiany w przestrzeni stanowią niezmiennie ważne zagadnienie w formułowaniu wizji, celów i kierunków działań rewitalizacyjnych, ważne miejsce zajmują już działania społeczne odpowiadające potrzebom i oczekiwaniom mieszkańców obszarów, gdzie dane pokazują kumulację negatywnych czynników społecznych.

Podsumowanie dyskusji

Dyskusja wykazała, że rewitalizacja jest rozumiana przede wszystkim jako zespół działań, których celem jest rozwiązywanie problemów w sferze społecznej występujących wraz ze zjawiskami kryzysowymi w sferze gospodarczej, przestrzenno-funkcjonalnej, technicznej czy środowiskowej na obszarach rewitalizacji. Jest to radykalna zmiana wobec podejścia inwestycyjnego dominującego w poprzednich latach, kiedy to rewitalizacją nazywano prawie każdy remont budynku, modernizację parku czy nawet nawierzchni ulicy, czyli prostą estetyzację. Nie zawsze nawet w takich przypadkach zadbano o przeznaczenie obiektu na funkcje wynikające ze skonsultowanych z mieszkańcami terenu potrzeb i oczekiwań. Ta funkcja niejednokrotnie bywała przypadkowa, a jej wybór wynikał np. z zakresu działalności gospodarza obiektu.

Podobnie jak poprzednie, także obecne podejście nie zawsze jest do końca właściwe, ponieważ często nie uwzględnia szerokiego kontekstu planowanych działań, a co za tym idzie nie gwarantuje głębokiej zmiany. Przeznaczenie konkretnego budynku na cele społeczne nie spowoduje, że będą z niego korzystać mieszkańcy, a animowanie życia społecznego w przestrzeni miasta spotka się z niepowodzeniem, jeśli mieszkańcy nie będą chcieli korzystać z danej przestrzeni, gdy nie będzie ona spełniać ich oczekiwań lub będzie dedykowana innym użytkownikom przestrzeni (np. turystom czy jedynie nowym mieszkańcom odnawianej przestrzeni).

Publiczna przestrzeń otwarta jest dobrem wspólnym i nieodnawialnym, a naprawienie poczynionych szkód jest długotrwałym i skomplikowanym procesem. Dlatego tak istotna jest rola urbanistów w opracowywaniu programów rewitalizacji, w których aktualnie dominują działania społeczne wspierane pracami remontowymi pojedynczych nieruchomości. Brakuje natomiast kompleksowego podejścia, w którym zaplanowane zmiany w przestrzeni miasta, wynikające z potrzeb i oczekiwań mieszkańców, wypracowane we współpracy z nimi są wspierane i uzupełniane pracami remontowymi, działaniami w sferze środowiskowej oraz technicznej. Dlatego tak ważne jest zaangażowanie urbanistów w planowanie kompleksowych przedsięwzięć rewitalizacyjnych wspólnie z mieszkańcami, gospodarzami terenu, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi, słowem wszystkimi, którzy z danej przestrzeni korzystają. Mieszkańcy, przedsiębiorcy czy organizacje pozarządowe, czując się partnerami samorządu i współgospodarzami obszaru, chętniej będą angażowali się w działania społeczne, ale też wówczas tylko, jeśli będą one efektem współpracy, a nie jedynie realizacją zadań własnych samorządu. Ważne jest, aby głos mieszkańców był znaczący i stanowił wartość dodaną w procesie tworzenia i wdrażania programu rewitalizacji. Niestety, wydaje się, że w wielu gminach zapewnienie partycypacji społecznej jest tylko spełnieniem wymogu ustawowego o obligatoryjnych konsultacjach społecznych. Tymczasem, nadzieje mieszkańców rozbudzone w procesach partycypacyjnych są ważnym zobowiązaniem dla władzy lokalnej. W razie niedotrzymania uzgodnionej wizji obszaru rewitalizacji zniechęcenie mieszkańców może skutkować odrzuceniem rewitalizacji jako narzędzia zmiany. Na uwagę zasługuje nie sam fakt przeprowadzania konsultacji, ale ich jakość i umiejętność wychycenia z komentarzy mieszkańców faktycznych problemów niemożliwych do wyczytania z suchych danych i dokumentów oraz pomysłów na przedsięwzięcia, które następnie mogą zostać przekute w odpowiednio „uszytą na miarę” interwencję. Niestety gminy, szczególnie te, które nigdy dotąd nie zmagaly się z przygotowaniem programu rewitalizacji i jego wdrażaniem, nie potrafią patrzeć na rewitalizację szerzej niż przez pryzmat konkretnych punktowych projektów, a więc „zagrożenie faceliftingowe” ciągle istnieje. Tym ważniejsze staje się więc promowanie dobrych praktyk w postaci programów osłonowych dla mieszkańców obszarów rewitalizacji oraz integracji inwestycji prowadzonych przez władze lokalne, a także działań sąsiedzkich w mniejszej skali, które podejmują sami mieszkańcy.

SESJA MOBILNA 9

Krzysztof Śliwa, Magdalena Śliwa, Katarzyna Ujma-Wąsowicz, Iwona Markešić

NOWE TWARZE PRZEMYSŁU

Wstęp

Projektując miasto urbanista kieruje się zwykle dążeniem do osiągnięcia ładu przestrzennego, którego jednym z przejawów jest porządek, estetyka i harmonia w zagospodarowaniu terenu. Stawiając na pierwszym miejscu przestrzenie publiczne czy budownictwo mieszkaniowe łatwo zapomnieć, że właściwie funkcjonujące miasto potrzebuje również stref przemysłowych, które często nie są tak reprezentacyjne jak starówki miast, parki i osiedla. Ale czy rzeczywiście współcześnie kształtowane strefy przemysłowe stanowią mało atrakcyjne części miasta? Czy miasto może w ogóle funkcjonować i rozwijać się bez przemysłu?

Sesja pt. „Nowe twarze przemysłu” dotyczyła współczesnych form i zasad lokalizacji obiektów przemysłowych oraz ich wpływu na rozwój miast, a także powiązania z innymi obszarami miejskimi. Jej uczestnicy zastanawiali się, jak i jakie rodzaje przemysłu kształtują na nowo tkankę miejską.

Udzielenie odpowiedzi na postawione pytania wymagało przede wszystkim spojrzenia na współcześnie rozwijające się miasta, ale warto było również sięgnąć do tradycji kształtowania przemysłu. Należy zauważyć, że przemysł w mieście obejmuje dużo różnych form zagospodarowania i użytkowania terenu. Poszczególne jego rodzaje w znacznej mierze uwarunkowane są istniejącymi złożami naturalnymi, możliwościami środowiska przyrodniczego, lokalizacją względem układu komunikacyjnego, wielkością miasta, jego sąsiedztwem itp.

Nawiązując do myśli przewodniej VI Kongresu Urbanistyki Polskiej i szukając miejsca dla współczesnych form przemysłu w mieście, sesję mobilną, poświęconą tej właśnie tematyce, podzielono na dwie części: wycieczkę studialną oraz debatę z udziałem zaproszonych gości, przy czym debatę rozpoczęto od dwóch półgodzinnych prezentacji, a następnie przeprowadzono dyskusję.

Opis wizyty studialnej

Wizyta (wycieczka) studialna obejmowała przejazd autokarem przez gdyńskie tereny przemysłowe, a na jej trasie przewidziano trzy główne przystanki:

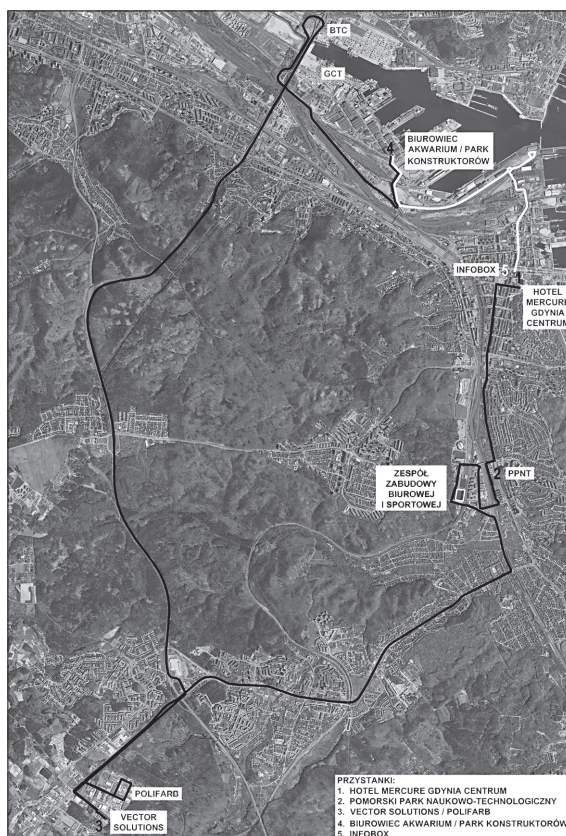
- Pomorski Park Naukowo-Technologiczny,
- tereny po byłych Zakładach Polifarb,
- tereny portowe, w tym byłej Stoczni Gdynia.

Celem przejazdu było umożliwienie uczestnikom przyjrzenia się, jakiego typu przemysł zlokalizowany jest w Gdyni, w jaki sposób zagospodarowane są tereny o przeznaczeniu przemysłowym i jak w ogóle dzisiaj funkcjonują tereny przemysłowe. To stworzyło bazę do ewentualnych porównań, czy w innych miastach Polski, znanych uczestnikom sesji, występują podobne trendy. Trasę wycieczki przedstawiono na ryc. 21.

Początek trasy zaplanowano na intensywnie przekształcających się obszarach tzw. „Redłowa Przemysłowego”. Powstało tu wiele nowych obiektów, np. biurowce wzdłuż ul. Łużyckiej, hala sportowo-widowiskowa, stadion do gry w rugby, stadion piłkarski oraz Pomorski Park Naukowo-Technologiczny (PPNT). Na terenie PPNT znajduje się budynek Hali Łukowej z 1938 roku, który pierwotnie pełnił funkcję zajezdni autobusowej, a w czasie II wojny światowej mieścił niemiecką fabrykę i bazę remontową myśliwców. Tuż po wojnie, w 1947 roku, Hala Łukowa ponownie stała się siedzibą zajezdni komunikacji miejskiej i funkcję tę pełniła do czasu powstania PPNT w 2001 roku. PPNT to miejsce innowacji, wyposażone w bogatą i różnorodną infrastrukturę. Oferuje szereg usług biznesowych, wspiera początkujących przedsiębiorców, udostępnia w pełni wyposażone laboratoria, z których aż 103 działają w module ICT (*Information and Communication Technology*). PPNT znajduje się blisko centrum miasta i z pewnością stanowi element kształtujący tkankę miejską.

Kolejnym przystankiem na trasie wizyty gdyńskich terenów przemysłowych był teren byłych Zakładów Polifarb. Zakład zaplanowano na terenie około 36 ha i miał być jedną z największych i najnowocześniejszych w Europie fabryk farb i lakierów. W 1979 roku wstrzymano prace i budowy już nie dokończono. W latach 90. fabryka Polifarb Oliva w Gdyni została sprywatyzowana i przejęta przez fińską firmę produkującą farby Teknos, która działa na części byłego zakładu do dziś. By podtrzymać na tym terenie funkcje przemysłowe, został sporządzony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Obecnie działa tu około 20 firm, a część z nich nadal zajmuje się produkcją farb przemysłowych, powłok antykorozyjnych, lakierów i innych produktów przemysłu chemicznego. Spośród funkcjonujących tu firm uczestnicy mogli zwiedzić jedną, która specjalizuje się w projektowaniu, integracji i utrzymaniu kompleksowych rozwiązań dla m.in. operatorów telekomunikacyjnych i mediów. Vector Solutions jest zakładem nowoczesnym przede wszystkim z racji swojej innowacyjnej działalności, ale wyróżnia się także ze względu na sposób zarządzania oraz interesującą architekturę obiektu.

Ostatnim przystankiem na trasie wizyty studialnej były tereny portowe, które należą do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Spośród budynków znajdujących się na tym obszarze zwiedzono dwa biurowce – „Akwarium” oraz „Park Konstruktorów”. Znajdują się tu prototypownie i wzorcownie, warsztaty, pracownie projektowe przystosowane do tzw. czystej produkcji: elektroniki, automatyki, robotyki i inżynierii, a także



Ryc 21. Trasa wizyty studialnej (źródło: ortofotomapa, Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdynia).

pracownie wzornictwa przemysłowego. Bałtycki Port Nowych Technologii oferuje przedsiębiorcom pomoc we wdrażaniu i transferze nowych technologii, usługi organizacyjne, informacyjne, konsultacyjne i doradcze. Swoją siedzibę ma tu firma WNS Pomorze sp. z o.o. z dużym doświadczeniem w badaniach przemysłowych, która jest operatorem pracowni Badań Niszczących i Nieniszczących. Pracownia wyposażona jest w nowoczesny sprzęt o dużych możliwościach badawczych, szczególnie zorientowanych na potrzeby przemysłu morskiego, offshorowego, petrochemicznego, budowlanego i maszynowego. Obecnie jest to jedna z najnowocześniejszych pracowni tego typu w Polsce, zatrudniająca wysoko wykwalifikowanych pracowników o międzynarodowych certyfikatach i uprawnieniach.



Ryc. 22. Strefa Start-up Gdynia w PPNT (fot. M. Nagórska).

W „Parku Konstruktorów” swoje laboratorium posiada również technologiczna firma Advanced Protection Systems SA, której działania koncentrują się na zapobieganiu zagrożeniom, jakie mogą nieść bezzałogowe obiekty latające. Spółka APS opracowała i komercjalizuje unikatowy system do wykrywania i neutralizacji dronów Ctrl+Sky. Opracowany system oparty jest w całości na autorskich rozwiązaniach zespołu APS, wybitnych naukowców oraz inżynierów. Uczestnicy sesji byli pod ogromnym wrażeniem wdrażanych przez firmę innowacyjnych rozwiązań i profesjonalizmu jej bardzo młodych pracowników (19–25 lat).

Wizyta studialna pokazała, że gdyńskie tereny przemysłowe mają bogatą historię. Niektóre tereny wymagały istotnych zmian w zagospodarowaniu, zakłady zmieniały w zależności od uwarunkowań społeczno-gospodarczych profil swojej działalności i nie zawsze było to zadanie łatwe. Wykorzystując jednak potencjał i podejmując wyzwania, udało się z powodzeniem przekształcić wiele z nich w nowoczesne przestrzenie służące przemysłowi XXI wieku.

Przemysł dawniej i dziś – prezentacje

W ramach drugiej części sesji mobilnej były przygotowane dwa wystąpienia, które ukazywały rozwój przemysłu w dwóch obszarach Polski – na północy (Gdynia) i na południu (Region Górnośląski). Miejsca te, oprócz tego, że znane są z ulokowanego dawniej na ich terenie przemysłu ciężkiego, wchodzą także w skład dużych

aglomeracji. Autorki obydwu wystąpień zwracały uwagę, że to właśnie przemysł był czynnikiem istotnie wpływającym na rozwój tych terenów.

Nawiązując do wizyty studialnej **Iwona Markešić** z Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni przedstawiła zagadnienia związane z lokalizacją i rozwojem przemysłu w Gdyni oraz jego wpływem na funkcje i znaczenie miasta. Gdynia, licząca 250 tys. mieszkańców, razem z Gdańskiem i Sopotem stanowi ośrodek wojewódzki oraz rdzeń obszaru metropolitalnego. Gdynia, która uzyskała prawa miejskie dopiero w 1926 roku swój rozwój zawdzięcza decyzji o budowie portu, wydanej tuż po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Szybki napływ ludności i dynamiczny rozwój portu sprawiły, że w ciągu kilkunastu lat po nadaniu praw miejskich Gdynia z niewielkiej wsi rybackiej przekształciła się w miasto zamieszkane w 1939 roku przez 127 tys. osób. W latach 50. w Gdyni znajdował się najnowocześniejszy, najgłębszy i najlepiej zagospodarowany polski port. W latach 80. i 90. trwała restrukturyzacja i przemiany własnościowe portu. W czasie transformacji ustrojowej gdyńska stocznia zaczęła notować coraz słabsze wyniki finansowe. Proces restrukturyzacji, a także próby poszukiwania inwestora nie przyniosły oczekiwanego rezultatu. W 2009 roku majątek stoczni został sprzedany, a pracownicy zwolnieni. Generalnie liczba osób zatrudnionych w przemyśle gdyńskim zmalała z 19 tys. w 2005 roku do około 12 tys. w 2010 i zdecydowany wpływ na tę sytuację miała likwidacja stoczni. Jej nieruchomości nabyły prywatne podmioty – producenci statków i ich podzespołów. Mimo upadku stoczni przemysł stoczniowy nie wycofał się z portu. Obecnie port gdyński zaliczany jest do grupy wiodących portów Europy Bałtyckiej. Specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro, a bazuje na rozwiniętej sieci połączeń multimodalnych, regularnych linii żeglugowych bliskiego zasięgu oraz połączeniach promowych.

Kolejne wystąpienie – **Anny Sulimowskiej-Ociepki** z Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej – odnosiło się do miast regionu górnośląskiego i ich rozwoju przestrzennego związanego z przemysłem. O początkach industrializacji Górnego Śląska zadecydowały trzy uwarunkowania: występowanie złóż węgla i rud metali, czynnik polityczny oraz czynnik technologiczny. W okresie preindustrialnym Górny Śląsk znajdujący się na peryferiach monarchii habsburskiej był mało znaczącym, rolniczym obszarem, o słabo rozwiniętej kulturze i cywilizacji. Po między naturalnymi obszarami zlokalizowane już były miasta o średniowiecznym rodowodzie, takie jak Gliwice i Bytom, których liczba mieszkańców nie przekraczała wówczas nawet 2 tys. Sytuacja diametralnie się zmieniła, gdy w 1746 roku, w wyniku wojen śląskich, obszar Górnego Śląska wszedł w skład Państwa Pruskiego, a król pruski Fryderyk II postanowił ten zacofany, ale bogaty w surowce mineralne region wykorzystać gospodarczo, aby uniezależnić się od dostaw żelaza z Anglii i wzmocnić potęgę militarną Prus. Efektem tego było sprowadzenie do Gliwic szkockiego inżyniera Johna Baildona, który w 1796 roku uruchomił pierwszy na kontynencie wielki piec opalany koksem, co sprawiło, że wytop żelaza stał się o wiele bardziej wydajny.

Kolejne inwestycje przyczyniły się do postępu cywilizacyjnego, budowy struktur miejskich oraz intensywnego rozwoju życia społecznego. Powstawały jednak chaotyczne układy przemysłowo-osiedleńcze, które łącząc się siatką dróg i kolei stworzyły amorficzną strukturę urbanistyczną aglomeracji. Cechą charakterystyczną było tu wymieszanie terenów mieszkaniowych, przemysłowych i odpadów poprzemysłowych. Ten żywiołowy rozwój został jeszcze bardziej przyśpieszony w latach powojennych, kiedy górnośląski przemysł i jego bogactwa naturalne stały się kołem napędowym socjalistycznej gospodarki kraju. Ekspansja przemysłowa oparta na rabunkowej gospodarce surowcami, bez podstawowej nawet dbałości o środowisko naturalne i jakość życia ludzi, doprowadziła do nieodwracalnych skutków. Mimo znacznych kosztów środowiskowych i społecznych, ze Śląska wywożono miliony ton węgla, by odbudować kraj po zniszczeniach wojennych i utrzymać gospodarkę narodową. Znalazło to odbicie w brakach infrastrukturalnych miast regionu, niedoborze wyposażenia instytucjonalnego oraz powstaniu ogromnych niezagospodarowanych obszarów poprzemysłowych (tzw. *brownfields*).

Z tymi zaszłościami region wciąż się zмага. Znacznie korzystniej w oczach inwestorów wypadają tzw. *green-fields*, które stały się podstawą inwestycji w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej oraz w jej podstrefach w Katowicach, Gliwicach i Tychach. W tych miejscach jest współcześnie zlokalizowany nowoczesny przemysł, który stanowi jeden z filarów reindustrializacji i sukcesu rozwoju miast aglomeracji.

Przedstawione referaty dotyczyły różnych obszarów, o zupełnie odmiennych uwarunkowaniach, ale będących przykładami zmian przestrzeni wywołanych lokalizacją i rozwojem przemysłu.

Miejsce przemysłu we współczesnym mieście – dyskusja

Do dyskusji nad miejscem przemysłu we współczesnym mieście zaproszono gości specjalnych – osoby, które mają istotny wpływ na kształtowanie się miast i usytuowanych na ich terenie stref przemysłowych. Wśród zaproszonych osób byli:

Maciej Wujec, zastępca prezydenta Opola, z Urzędem Miasta związany od 2003 roku, odpowiedzialny za promocję gospodarczą, obsługę inwestorów, współpracę z Wałbrzyską Specjalną Strefą Ekonomiczną, PALiZ, ANR, OCRG, ABSL, instytucjami otoczenia biznesu i uczelniami wyższymi;

Jarosław Mamala, prezes zarządu Parku Naukowo-Technologicznego w Opolu, związany z Wydziałem Mechanicznym w Katedrze Pojazdów na Politechnice Opolskiej, wielokrotnie nagradzany za dorobek naukowy;

Marek Winkowski – wiceprezes zarządu Wrocławskiego Parku Technologicznego SA związany z parkiem od 1996 roku, odpowiedzialny za inwestycje, badania i rozwój WPT SA, wykładowca i uczestnik wielu szkoleń krajowych i zagranicznych, autor i współautor artykułów i poradników na tematy związane z parkami i inkubatorami technologicznymi oraz procesami inwestycyjnymi;

Piotr Sawicki, zastępca dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego miasta stołecznego Warszawy, architekt i urbanista, odpowiedzialny za Studium Miasta i Program Rewitalizacji; autor wielu projektów, laureat kilkunastu konkursów architektonicznych i urbanistycznych.

Moderatorzy Katarzyna Ujma-Wąsowicz i Krzysztof Śliwa na rozpoczęcie dyskusji zadali zaproszonym gościom pytania dotyczące lokalizacji i kierunków rozwoju przemysłu w miastach, z którymi są związani. Ich wypowiedzi, oparte na doświadczeniach i bieżących problemach, okazały się niezwykle cenne dla urbanistów.

Jedno z zadanych pytań brzmiało: czy we współczesnym mieście jest miejsce dla przemysłu? W rozwinięciu pytania moderatorzy zastanawiali się nad przesłankami bilansowania ilości terenów przemysłowych w miastach, tym bardziej że zmieniają się technologie, a także wymagania / oczekiwania lokalizacyjne inwestorów. Szerokie spojrzenie na kwestię lokalizacji przemysłu w mieście reprezentował Maciej Wujec, który z perspektywy zastępcy prezydenta Opola potrafi dostrzec nie tylko potrzeby tychże inwestorów, ale również samego miasta i jego mieszkańców. Omawiając sytuację w Opolu zauważył, że są tu do zagospodarowania nie tylko nowe tereny, lecz i historycznie ukształtowane strefy przemysłowe, które również należy przekształcać i zagospodarowywać.

Zarządcy parków naukowo-technologicznych (Marek Winkowski, Jarosław Mamala) podnosili, iż ich obiekty znajdują miejsce w przestrzeni miasta, stając się ważnym elementem jego struktury, wpisującym się w krajobraz. Obiekty te, czy budowane od podstaw, czy też przekształcające dawne tereny przemysłowe, wyróżniają się ciekawą architekturą, są uporządkowanymi, rozbudowującymi się fragmentami miast i z pewnością mają istotny wpływ na ich rozwój przestrzenny.

Kolejne fragmenty debaty dotyczyły preferencji lokalizacyjnych przemysłu. Gości pytano, jak zmieniają się wymagania i czego potrzeba do sprawnego funkcjonowania nowoczesnego przemysłu. Znaczna część dysku-

sji skoncentrowana była na tematyce parków naukowo-technologicznych. Marek Winkowski przybliżył etapy realizacji parku we Wrocławiu, a Maciej Wujec i Jarosław Mamala omawiali sytuację w Opolu.



Ryc. 23. Dyskusja moderowana z udziałem zaproszonych gości specjalnych. Od lewej: K. Ujma-Wąsowicz, M. Wujec, P. Sawicki, M. Winkowski, J. Mamala, K. Śliwa (fot. M. Nagórska).

Jako że debata toczyła się podczas Kongresu Urbanistyki Polskiej, nie mogło zabraknąć pytań dotyczących roli urbanistów w rozwoju przemysłu. Czy zatem urbanista pomaga czy przeszkadza w zagospodarowaniu terenów na cele przemysłowe? Pytano też, czy plany miejscowe ułatwiają realizację inwestycji, czy też ją ograniczają. Goście potwierdzili, że współpraca władz miasta, urbanistów oraz przedsiębiorców jest w tym względzie naprawdę istotna. Wielokrotnie podkreślano, że współcześnie przemysł zyskał nowe formy architektoniczne, nowoczesny sposób produkcji i zarządzania.

Dyskusja była interesująca dla wszystkich debatujących, a podsumowaniem było niby oczywiste, a jednak znamienne stwierdzenie jednej z uczestniczek: że największy potencjał jest w ludziach, którzy są odpowiedzialni za rozwój przemysłu. Władze miast, inwestorzy, urbaniści (w tym architekci) i zarządcy obiektów mają realny wpływ na to, co dzieje się w przestrzeni miejskiej.

Konkluzje

Wśród uczestników sesji byli urbaniści, przedstawiciele samorządów lokalnych, naukowcy. Szczególnie cenne było zaproszenie gości specjalnych, którzy nie są związani z urbanistyką, ale zgodzili się wziąć udział w sesji mobilnej Kongresu TUP, uczestnicząc we wszystkich jej częściach. Wizyta studialna pozwoliła uczestnikom rozpoznać potrzeby przedstawicieli przemysłu i zaobserwować, jak współcześnie są zagospodarowane tereny przemysłowe. Często są one tak przekształcone czy zrewitalizowane, że znacznie odbiegają swoim zewnętrznym wyglądem od tych, które kojarzą się zwykle z terenami dużych fabryk, portów, składów i magazynów. Można stwierdzić, że współczesne trendy w rozwoju przemysłu prowadzą do zmiany jego wizerunku – z nieestetycznego, uciążliwego i zaniedbanego, w kierunku czystego, nowoczesnego, harmonijnie wpisującego się w krajobraz. Sposób zarządzania produkcją także się zmienia, podobnie jak zmienia się styl pracy. Można zauważyć, że każde z omawianych podczas sesji miast posiada tereny znajdujące w strefach ekonomicznych,

ma parki naukowo-technologiczne. Współczesne obiekty przemysłowe zwykle są innowacyjne, wykorzystują nowe technologie i nie są uciążliwe dla środowiska. W przestrzeni miast można więc zauważyć, że kolejna, czwarta rewolucja przemysłowa zmienia oblicze przemysłu.

Z kolei, z przedstawionych dwóch prezentacji wynikało jednoznacznie, że umiejscowienie przemysłu w niewielkich miejscowościach pozwoliło na uruchomienie bardzo intensywnego ich rozwoju. Małe miasta stały się ważnymi ośrodkami przemysłowymi, a dzisiaj wchodzą w skład dużych aglomeracji. Zaproszeni goście wielokrotnie wskazywali na istotną rolę przemysłu w miastach. Również uczestnicy sesji w dyskusji zauważyli, że brak działań w zakresie lokalizacji przemysłu, jego przekształceń prowadzi do stagnacji. Współczesny rozwój przemysłu jest wspierany przez miasta, które poprzez udostępnienie powierzchni pod budowę parków naukowo-technologicznych pozwalają zaistnieć nowym technologiom. Jest to niezwykle ważne, ponieważ potrzeby i oczekiwania ludzi zmieniają się, a zatem przemysł musi na nie odpowiadać, wprowadzając nowe technologie i wykorzystując wszelkie możliwości rozwoju.

Nasuwa się jeszcze ostatnie pytanie: czy miasta mogą funkcjonować bez przemysłu? Z pewnością pojedyncze tak, ale co do zasady – nie. Współczesny przemysł nie jest już tak uciążliwy dla środowiska z powodu zanieczyszczeń, hałasu czy wątpliwej estetyki, zatem coraz częściej może być sytuowany w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych. Odnajduje więc swoje miejsce w przestrzeni miasta, często stając się wyrazem jego aktywności, siły, potencjału i rozwoju.¹

¹ W sprawozdaniu wykorzystano materiały opublikowane na następujących stronach internetowych: <https://www.vectorsolutions.net/>; <http://wnspomorze.pl/laboratorium/>; <https://apsystems.tech/>; <https://pl.wikipedia.org/wiki/Gdynia> – cite_note-13.

Aneta Tomczak

URBAN FOOD I GUERRILLA GARDENS. CZY MIASTO PRZYSZŁOŚCI NAS WYŻYWI?

Na sesji *Urban Food i Guerrilla Gardens* omawiano zagadnienie wyżywienia miast. W szczególności sesję poświęcono rozwojowi miejskiego rolnictwa i miejskich ogrodów otwartych dla wszystkich. Problem wyżywienia mieszkańców miast poddano dyskusji w trzech skalach działania: skala całego miasta/regionu (zagadnienia równoważenia działań urbanizacji w procesie rozwoju miast oraz ich bioróżnorodności), skala obszaru/fragmentu przestrzeni miejskiej (ogrody działkowe), skala lokalnego detalu urbanistycznego (punktowe działania *guerrilla gardens*).



Ryc. 24. Ambrogio Lorenzetti, freski pt. Alegoria dobrych rządów i Alegoria złych rządów z ratusza w Sienie, powstałe w latach 1338–1339 ([https://pl.wikipedia.org/wiki/Ambrogio_Lorenzetti#/media/File: Ambrogio_Lorenzetti_002.jpg](https://pl.wikipedia.org/wiki/Ambrogio_Lorenzetti#/media/File:Ambrogio_Lorenzetti_002.jpg)).

W przeszłości „wieś żywiła miasto”. Freski Ambrogio Lorenzettiiego przedstawiają jednoznaczną granicę pomiędzy użytkownikami zwartych struktur urbanistycznych a terenami otwartymi i rolnymi. Granicę tę można było łatwo odczytać w przestrzeni, strukturze społecznej, w sposobie życia oraz rodzaju użytkowania ziemi. Dzisiaj granice urbanistyczne nie są już tak czytelne. Rozlewanie się suburbanizacji, uprzemysłowienie rolnictwa, dążenie do samowystarczalności – to tendencje przekładające się na sposób zagospodarowania miast i ich rozwój. Miasta są obecnie miejscem życia ponad 3,6 mld ludzi, którzy muszą zaspokoić własne potrzeby bytowe, szczególnie żywieniowe. Rolnictwo miejskie zaczyna odgrywać coraz większą rolę w przekształcaniu krajobrazu miast oraz kreowaniu ich struktur przestrzennych.

Różnorodność biologiczna (*biodiversity*)

„Urbanizować to wiedzieć gdzie nie należy budować”. Tezę tę wygłosił w 1929 roku Henri Prost, francuski myśliciel i urbanista przełomu wieków. Towarzyszy ona działaniom planistycznym we współczesnym procesie przekształcania ziemi, którą powinno się chronić przed przypadkową suburbanizacją, zapewniać systemowe połączenia zielone w strukturach miasta oraz dążyć do zostawienia rezerw obszarowych w celu budowania bioróżnorodności. W wielu miastach promuje się wielokierunkowy rozwój, stawiając jednoznaczne granice pomiędzy urbanizacją a ochroną przed nią, równocześnie szukając terenów, na których można wyciągnąć pożytki z zieleni między budynkami. W latach 90. XX wieku Robert Costanza¹, jeden z czołowych pionierów ekologii ekonomicznej, zdefiniował pojęcie *ecosystem services*, co zrewolucjonizowało myślenie o wartości terenów niebudowlanych i przełożyło się na ideę świadczeń ekosystemowych. Idea ta pozwoliła na zmone-taryzowanie krajobrazu miejskiego – za istotne w rozwoju miast uznano przede wszystkim wskazanie ceny za utrzymywanie bioróżnorodności i produkcji dóbr, takich jak żywność, drewno, biopaliwa czy substancje o wartości farmaceutycznej.

Gretchen Daily², prekursorka biogeografii, za podstawowe składowe świadczeń ekosystemowych uznała usługi produkcyjne, czyli produkcję dóbr ekosystemowych takich jak żywność, woda, surowce oraz usługi regulujące, do których należą m.in. regulacja jakości powietrza, regulacja klimatu, amortyzacja ekstremalnych zjawisk pogodowych, regulacja cykli hydrologicznych, kontrola płodności gleb i cyklu składników odżywczych oraz zapy-lanie i kontrola biologiczna upraw. Wszystkie one stanowią niezbędny składnik procesu wytwarzania żywności. Wycena takich działań wykazała, jak dużą wartością w miastach są tereny wolne od zabudowy, tereny zielone oraz tereny nieurządzone, na których ekosystemowe usługi produkcyjne i regulujące mogą się rozwijać. Kosztowne i długoterminowe dla miast i ich mieszkańców mogą być również skutki braku działań ochronnych i braku właściwych działań kierunkowych na obszarach wolnych od zabudowy.

Problem budowania granic urbanistycznych i jednoznacznego wyznaczania linii przebiegu rozwoju miast, a tym samym kształtowania granic terenów rolnych, omówiła **Aneta Tomczak** we wprowadzeniu „Granice urbanistyczne a ochrona terenów rolnych”. Przedstawiła ekonomiczne koszty punktowego zabudowywania terenów rolnych oraz wskazała na potrzebę jednoznacznego wyznaczania granic rozwojowych pomiędzy miastem a wsią. Problem bioróżnorodności środowiska w mieście oraz świadczeń ekosystemowych, ze szczególnym uwzględnieniem usług produkcyjnych i regulujących, przedstawił **Piotr Banaszuk** w referacie „Skala miasta i obszaru – aspekty żywieniowe w ujęciu środowiskowym”. Przytoczył m.in. przykład Zagłębia Ruhry i działań w kierunku renaturalizacji rzek i odzysku wody pitnej, przykład miasta Stratford w Londynie i proces kształtowania systemu kanałów wodnych i odzysku wody deszczowej oraz przykład ekologicznego wykorzystywania mokradeł w Fort Myers na Florydzie. O potrzebie budowania bioróżnorodności w Gdyni opowiadała architektka krajobrazu **Maura Zaworska-Błaszkiwicz** – Ogrodnik Miasta Gdyni prezentując „Rozwiązania systemowe na terenach zieleni w mieście Gdynia”.

Zadaniem nowoczesnego społeczeństwa w procesie kształtowania przestrzeni miasta jest ponowne wprowadzenie przyrody w jego granice poprzez połączenie fragmentów środowiska w mieście z przestrzenią pozamiejską, stworzenie stref oraz korytarzy, dzięki którym będzie możliwa wymiana materii i energii. Przestrzeń ta powinna być bioróżnorodna, umożliwiającą wykorzystanie miejsca do celów rekreacji i edukacji, rozwoju

¹ R. Costanza, *Ecological Economics: The Science and Management of Sustainability*. Columbia University Press, New York 1991.

² G. Daily, *Nature's Services: Societal Dependence on Natural Ecosystems*. Island Press, Washington 1997.

systemów napowietrzających i innych funkcji miejskich. Pojawia się jednak pytanie, czy powinna być to również przestrzeń do uprawy żywności. W tym miejscu należy sięgnąć do danych dotyczących **zanieczyszczenia polskich miast**, choćby analizę poziomu dopuszczalnego dobowego stężenia pyłu PM10³ wywołującego tzw. smog miejski. Przekroczenia są wielokrotne i występują zarówno na obszarach dużych miast, jak i w mniejszych miasteczkach i miejscowościach. Kumulacja zabudowy mieszkaniowej w miastach potęguje ten problem na obszarach zurbanizowanych. Zanieczyszczenia trafiają do wody, gleby, a następnie w procesie infiltracji – do produkowanej w miastach żywności. Oznacza to, że produkcja żywności powinna dążyć do alternatywnych rozwiązań wykorzystujących lokalne systemy żywnościowe, zapewniające miastom przyszłości samowystarczalność.

Urban farming

Lokalna, kontrolowana uprawa żywności jest formą, która ma wiele zalet. Po pierwsze, produkty mogą rosnąć w miejscu docelowej konsumpcji, co obniża koszty wytworzenia żywności docelowej. Może mieć ona większy stopień świeżości z powodu braku konieczności używania produktów chemicznych do produkcji i w celu jej przemieszczenia. Ogranicza to w znacznym stopniu wytwarzanie emisji związanych z transportem. Po drugie, można uprawiać żywność w przestrzeniach wykluczających dostęp zanieczyszczeń z zewnątrz, np. w specjalnie do tego celu realizowanych budynkach. Szczególną formą *urban farming* jest działanie nazywane *vertical farming*⁴, czyli bardzo intensywne, prośrodowiskowe uprawianie roślin w pionie. Można do tego wykorzystywać budynki, które są pozostałością po dawnej świetności miast, np. obiekty poprzemysłowe, których wysokość często przekracza 10 metrów. Można w nich uprawiać produkty żywnościowe w kontrolowany sposób, hydroponicznie, poprzez uprawę roślin w wodzie ze ściśle ustaloną ilością składników pokarmowych i dwutlenku węgla. W takich warunkach mogą rosnąć nawet dwa razy szybciej niż rośliny glebowe, ponieważ nie muszą zużywać energii na rozbudowanie rozległego systemu korzeniowego. Zajmują one również mniej miejsca, co oznacza, że można produkować więcej roślin na tej samej przestrzeni, a środowisko kontrolowane oznacza, że można je produkować przez cały rok. Pionowe gospodarstwa mogą produkować więcej produktów, zużywając mniej wody niż tradycyjne uprawy. Przykłady największych farm wertykalnych omówił **Piotr Banaszuk**, który przedstawił uprawy pionowe z krajów bliskiego Wschodu i Azji, będących obecnie rosnącymi rynkami dla gospodarstw wertykalnych, ze względu na czynniki środowiskowe, a także szybką urbanizację. Interesujące były również uprawy europejskie tj. Farmers Cut w Hamburgu, plantacje firmy InFarm w Berlinie na Kreuzbergu, Frankfurtie i Zurichu, uprawy miejskie firmy Metropolitan Farms w Amsterdamie i Londynie.

Rozwiązaniem ekologicznej uprawy żywności może być również *growing underground*, czyli hodowanie warzyw w podziemnych tunelach. Do hodowli wykorzystuje się metodę bezglebową oraz oświetlenie LED. Diody emitujące światło zapewniają dokładną kopię spektrum światła potrzebnego roślinom do fotosyntezy. Uprawa tego typu nie zajmuje miejsca na powierzchni ziemi, tym samym nie ma ograniczeń związanych z lokalizacją. Można ją umieszczać pod powierzchnią, w dowolnym miejscu miasta. Przykładem takiej uprawy jest Growing Underground – firma zajmująca się technologią rolnictwa miejskiego, która produkuje żywność w tunelach przeciwnolotnych pochodzących z II wojny światowej, niedaleko Clapham High Street na południu Londynu.

³ Pył PM10 jest to frakcja pyłu zawieszonego o średnicach zastępczych cząstek poniżej 10µm, będąca zawieszoną cząstką stałą i ciekłą w powietrzu.

⁴ Zamiast „pionowego rolnictwa” można wywodzić z wiszących ogrodów Semiramidy i tarasowych upraw, które stanowiły nieodłączny element krajobrazu starożytnego Babilonu.

Dzięki odpowiedniej technologii gospodarstwa miejskie zyskują trójwymiarowość w przestrzeni. Złożone, futurystyczne farmy konfiguruje się na wiele sposobów, minimalizując ryzyko, a optymalizując ilość i jakość plonów. Ideę uprawnych wnętrz gwarantujących dobrej jakości żywność zaczęto zaszczepiać już na początku XX wieku, obecnie zaczyna ona być codziennością w naszych miastach.



Ryc. 25. Ogrody w miastach.

City gardens

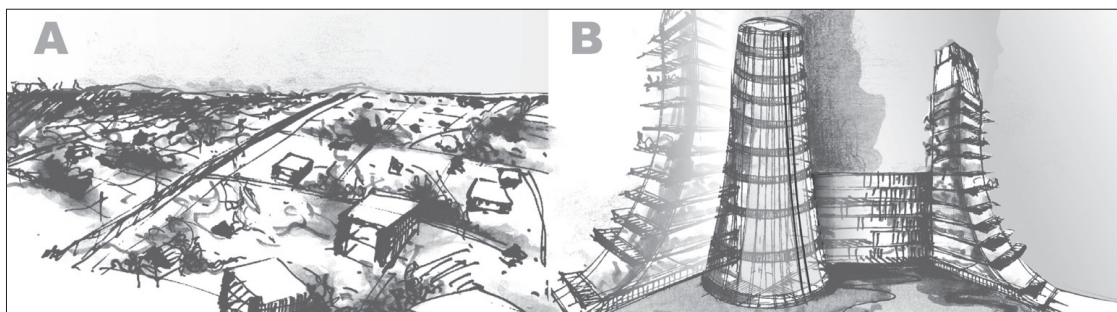
Dawniej codziennością były indywidualne uprawy miejskie realizowane na potrzeby własnych rodzin w ramach **ogrodów działkowych**. Grunt podzielony na niewielkie parcele, oddany w użytkowanie fizyczne miał na celu zapewniać ich użytkownikom aktywny wypoczynek oraz możliwość prowadzenia upraw ogrodniczych na własne potrzeby. Taki model użytkowania ziemi rozwinął się na świecie po koniec XIX wieku, a w Polsce swój formalny początek miał w okresie międzywojennym, gdy aprowizacja miast potęgowała potrzebę indywidualnej produkcji żywności. Kulminację swej popularności ogrody przeżywały zawsze w czasach państwowych kryzysów gospodarczych. Potrzeba ich szybkiego budowania przekładała się na dużą przypadkowość ich realizacji w strukturze miasta. Ich lokalizacja, często w centralnych częściach miasta, zauważalna jest również dzisiaj. Ogródki postrzegane są jako zielone, wyalienowane wyspy o ograniczonym dostępie jedynie dla wybranej grupy mieszkańców miast. Próby przekształcania tych przestrzeni w ogólnodostępne parki publiczne napotykają przeszkody formalno-prawne oraz opór samych użytkowników. Obecnie ogrody nie pełnią już roli decydującej w procesie wyżywienia rodzin i coraz rzadziej są miejscem uprawy roślin jadalnych. Kierunek ich przekształceń wskazuje funkcję rekreacyjną i społeczną. Zapewniają one miejsce wypoczynku i spokoju ich użytkownikom, sprzyjają kontaktom społecznym, wymianie doświadczeń, spotkaniom i aktywnemu życiu w stowarzyszeniach.

Analizę funkcjonowania ogrodów działkowych we współczesnych miastach, problemy ich przekształceń oraz kierunki rozwoju ogrodnictwa społecznego przedstawiła **Aneta Tomczak** w referacie „Futurystyczna przyszłość ogrodów miejskich”. O procesach przekształceń ogrodów w mieście Gdynia opowiedział **Paweł Sagin** z Biura Planowania Przestrzennego Gdyni w prelekcji „Przemiany form, funkcji i oczekiwań w stosunku do uprawy ziemi w Gdyni”. Ciekawy punkt widzenia, pokazujący kierunki zmian na obszarach miejskich ogrodów wspólnotowych na Węgrzech, przedstawił **Csaba Bende** z uniwersytetu w Szegedzie w referacie „Community gardens: evaluation of the nature of organizing and operation”.

Tendencją w rozwoju ogrodnictwa i miejskiego rolnictwa są współczesne **ogrody społeczne**, czyli „dobre, przyjazne miejsca tworzone przez mieszkańców miasta dla samych siebie”. Motto założycieli ogrodów brzmi: „Niech zakiełkuje zieleni i relacje międzyludzkie”. W tym lapidarnym skrócie mieści się cała idea ogrodów społecznych, które nie tylko mają służyć jako zielone enklawy w miejskim zaduchu, ale też po prostu zbliżać do

siebie ludzi. Miejskie rolnictwo to z pewnością ciekawy proces socjologiczny, który w dodatku służy środowisku i poprawia klimat miasta. Wątpliwości może budzić jednak kwestia zdrowotnych walorów wyhodowanych warzyw. Nie są one w pełni bezpieczne do spożycia, ponieważ narażone są na duże ilości zanieczyszczeń i niebezpiecznych metali. Analizując aspekt upraw w mieście, należy uznać potrzebę ich istnienia, ze względu na korzyści ekologiczne. Powinny to jednak być uprawy o zdecydowanym udziale plonów przemysłowych, jak chociażby rzepak, słonecznik czy len, które można następnie przerobić na biopaliwa lub alkohol techniczny. Wszelkie hodowle z przeznaczeniem do spożycia przez człowieka zaleca się lokować w budynkach oraz specjalistycznych farmach, eliminujących zanieczyszczenia środowiskowe.

Uczestnicy sesji mobilnej poznali problemy przekształceń terenów zielonych w mieście goszczącym VI Kongres Urbanistyki Polskiej. Podczas wycieczki terenowej odwiedzili następujące ogrody działkowe w Gdyni: ROD „Zielony” – duży zespół ogrodów działkowych w zachodniej części miasta z rekreacyjnym kierunkiem rozwoju, ROD „Słoneczny” wskazany obecnie do przeniesienia ze względu na rozbudowę węzła komunikacyjnego „Chwarzno” i dawne ROD im. Tadeusza Kościuszki w Redłowie, na terenie którego rozwija się chaotycznie jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa. Wnioski z wizji potwierdziły tezę, że lokalizacja ogrodów powinna być w mieście świadomie projektowana z uwzględnieniem bezpośredniego sąsiedztwa i oddziaływania.



Ryc. 26. Miejskie ogródki działkowe.

Guerrilla gardening

W miastach współczesnych coraz większą popularność zyskuje idea społecznego rolnictwa miejskiego w mikroskali. Jest to forma akcji bezpośredniej polegająca na prowadzeniu prac ogrodowych na terenie, do którego ogrodnik nie ma praw własności. Tego rodzaju działania prowadzone są na ogół w opuszczonych lub zaniebanych miejscach publicznych lub na działkach będących własnością prywatną, lecz noszących znamiona porzucenia przez właściciela. „Partyzantka” ogrodowa może mieć różne przyczyny. Może być działaniem ogrodników wykraczających ze swymi pracami poza granice własnych posiadłości, ale też aktywistów politycznych lub działaczy ruchów ekologicznych, traktujących tego rodzaju akcje jako formy protestu i bezpośredni wpływ społeczny. Praktyki takie mogą kształtować prawa do ziemi, prowadzić do przejęcia ziemi porzuconej lub nieużywanej zgodnie z przeznaczeniem.

Innym celem partyzanckiego ogrodnictwa jest udostępnienie korzyści z uprawy ziemi osobom jej nieposiadającym, a także poprawa estetyki otoczenia. Dodatkowym atutem mogą być uzyskane plony z posadzonych roślin. Działalność *guerrilla gardening* jest właściwie nielegalna, w wielu jej elementach można doszukać się wykroczenia poza granice prawa. Jednak przesłanie tej idei jest na tyle pozytywne, że jej działacze rzadko narażeni są na nieprzychylność odbiorców, obserwatorów swoich akcji czy konsekwencje prawne. Należy zauważyć, że

jedną z podstawowych zasad jest hasło: „Opuść teren lepszym niż go zastałeś”. Choć działania anarchistyczne miejskiej partyzantki mogą prowadzić do zazielenienia miasta i wzmacniania więzi międzyludzkich, to z uwagi na ich niewielką skalę i spontaniczne realizacje nie mogą zapewnić cyklicznej uprawy żywności w miastach.

W ramach dyskusji wskazano ciekawe przykłady działań partyzantki ogrodowej. Najstarszym udokumentowanym śladem *guerrilla gardening* (1973) jest PermaBlitz, gdzie sadzeniu jadalnych roślin towarzyszyły warsztaty społeczne dotyczące kompostowania, filtracji wody oraz ochrony przed zanieczyszczeniami. Ruch narodził się w Melbourne, a następnie zakorzenił w całej Australii, na Hawajach, w Stambule, w Montrealu, Ugandzie, na Bali. Od początku XXI wieku rozwija się również w Europie.

Podsumowanie

W przyszłości *urban farming* będzie odgrywać coraz większą rolę w przekształcaniu krajobrazu miast oraz kreowaniu ich struktur przestrzennych. Rolnictwo miejskie należy zdefiniować od nowa, a za priorytety w działaniach przyjąć ekologię, bioróżnorodność, wydajność i kontrolę jakości w produkcji żywności. Podczas debaty w ramach sesji „Urban food i guerrilla gardens (...)”, wypracowano następujące kierunki działań na rzecz samowystarczalności terenów zurbanizowanych:

- władze miasta powinny dążyć do wyznaczania jednoznacznych granic urbanizacji, których przebieg gwarantowałby ochronę terenów rolnych (*limits of urbanisation*),
- należy wykorzystywać tereny nieurbanizowane w celu zwiększania bioróżnorodności oraz podnoszenia jakości życia w mieście (*biodiversity*),
- miasta powinny ograniczać transport produktów żywnościowych i dążyć do lokalnych systemów wytwarzania żywności (*urban farming*),
- w celu intensyfikacji w miastach powinno się prowadzić hodowle wertykalne – optymalizować plony, a następnie dystrybuować produkty w bezpośrednim sąsiedztwie (*vertical farming*),
- miasta powinny optymalizować miejsce, w którym prowadzą uprawy żywności wykorzystując już istniejące struktury budowlane lub wprowadzając nowe, niekolizyjne elementy przestrzenne (*growing underground*),
- ogrody działkowe w miastach zmieniają swoją funkcję, nie stanowią już terenów uprawy żywności lecz przekształcają się w tereny rekreacyjne, zmienia się również ich forma i rola w strukturze miasta (*city gardens*), co należy wykorzystać w procesie budowania bioróżnorodności przestrzennej,
- w miastach musi być miejsce na działania oddolne związane z produkcją żywności, na działania „partyzanckie”, które oprócz plonów z upraw przynoszą również duże korzyści społeczne (*guerrilla gardening*),
- miasta muszą przejść odpowiedzialność za wyżywienie własnych mieszkańców oraz trwale budować świadomość społeczną w zakresie możliwości i zagrożeń związanych z produkcją żywności.⁵

⁵W omówieniu skorzystano także m.in. z publikacji dostępnych w internecie: L. Biegański, *Czy ogrody działkowe powinny być tematem polityki zagospodarowania przestrzennego?*, „Sztuka ogrodu, sztuka krajobrazu”, Volume 13(3) 2015, s. 5–19: <http://www.sztukakrajobrazu.pl/dzialki.pdf>; M. Drożdż-Szczybura, *Vertical farms in the cities of the future*, „Czasopismo Techniczne”, Architektura Zeszyt 2A (2) 2014: Volume 111(2), s. 51–66: [http://www.ejournals.eu/Czasopismo-Techniczne/2014/Architektura-Zeszyt-2-A-\(2\)-2014/art/3434/](http://www.ejournals.eu/Czasopismo-Techniczne/2014/Architektura-Zeszyt-2-A-(2)-2014/art/3434/) [dostęp 20.02.19]; G. Fraser, S. Mooney, J. Perlock, R. Commisso, *#foodcrisis: A graphic novel about global food security*. Instytut Wydawniczy Książka i Prasa, Warszawa 2016; Komisja Europejska. *Ekonomia ekosystemów i bioróżnorodności. Raport wstępny*, Bruksela 2008: Wspólnoty Europejskie: http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/economics/pdf/teeb_report_pl.pdf [dostęp 1.02.19] oraz R. Koolhaas, *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*. Oxford University Press, New York 1978, s. 69–70.

Paulina Szewczyk, David Amborski, Marek Rybiński

MOŻLIWOŚCI UŻYCIA MECHANIZMU *LAND VALUE CAPTURE* (LVC) DO FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY W MIASTACH POLSKI I EUROPY CENTRALNEJ

Zapotrzebowanie na infrastrukturę w miastach jest nieodzownym elementem procesów inwestycyjnych, które towarzyszą powstawaniu nowej zabudowy. Duże obciążenie finansowe dla samorządów, jakim jest realizacja infrastruktury sprawia, że konieczne staje się poszukiwanie nowych sposobów jej finansowania. W tym kontekście na szczególną uwagę zasługują mechanizmy polegające na „przechwytywaniu” części korzyści finansowych uzyskanych przez inwestorów lub społeczność w związku ze wzrostem wartości nieruchomości, zwiększeniem ich atrakcyjności dla inwestorów i poprawy dostępności komunikacyjnej, które następują na skutek realizacji infrastruktury.

Powstawanie portu morskiego i miasta – Gdynia w okresie międzywojennym

Kiedy w 1920 roku Polska zyskała dostęp do morza, a Tadeusz Wenda „po dokładnym obejrzeniu wybrzeża morskiego, przyszedł do przekonania, że jedynym i najlepszym miejscem do budowy portu jest dolina między tzw. Kępą Oksywską i Kamienną Górą (...), w której leży znana od dawna polskim letnikom nadmorskim, wioska Gdynia (...)”¹, stało się jasne, że wartość okolicznych nieruchomości znacznie wzrośnie, a właściciele terenów, użytkowanych dotąd rolniczo, zyskają finansowo, w związku z realizacją portu i powstaniem miasta. Potrzeba realizacji intensywnej zabudowy mieszkaniowej była oczywista w związku z napływem ludności z różnych regionów Polski poszukujących zatrudnienia. Nowo powstające miasto nie dysponowało wystarczającymi środkami umożliwiającymi poniesienie kosztów realizacji infrastruktury technicznej, w tym ulic i uzbrojenia terenu.

Jednakże, na mocy §174 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 1928 roku², a następnie §34–37 miejscowych przepisów policyjno-budowlanych dla m. Gdyni z 1931 roku³: koszty pierwszego urządzenia dróg rozkładano „na właścicieli przyległych do tych ulic działek proporcjonalnie do długości frontu działek”. Resztą kosztów obciążano gminę (§34). Koszty urządzenia ulicy określano przy tym następująco: „dla kosztów jezdni,

¹ T. Wenda, *Dzieje budowy portu gdyńskiego* (Gdynia, luty 1935 r.). [w:] M. M. Drozdowski (red.), *Archiwum Morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego w 90-lecie powrotu Polski nad Bałtyk*. Gdynia 2009, s. 208–212.

² Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli z dnia 16 lutego 1928 r. (Dz.U. 1928 nr 23 poz. 202).

³ Zarządzenie Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych z dnia 30 grudnia 1930 r. w sprawie miejscowych przepisów policyjno-budowlanych dla m. Gdyni.

oświetlenia chodników oraz gruntu – wedle faktycznych wydatków; dla kanalizacji wedle kosztu kanału o średnicy rury 30 cm, dla wodociągów wedle kosztu rurociągu o średnicy 10 cm (§35). Część kosztów pierwszego urządzenia ulic można było przełożyć na właścicieli działek, nie przylegających bezpośrednio do ulic urządzonych, a mających dostęp do tych ulic, biorąc za podstawę szczególne korzyści, osiągnięte przez właścicieli tych działek, jak np. udogodnienia komunikacyjne, zwiększające rentowność przedsiębiorstw, znajdujących się na tych działkach, znaczne podniesienie się wartości działek, umożliwienie zabudowania i eksploatacji tych działek (budowa garaży, składów, domów mieszkalnych itp.)” (§37).

Zastosowanie mechanizmów „przechwytywania” wartości nieruchomości do finansowania infrastruktury technicznej sprawdziło się w początkowym okresie powstawania miasta. W rezultacie, do roku 1930 wytyczono i wyposażono w instalację wodociągową i kanalizacyjną większość ważniejszych ulic śródmieścia⁴. Stosowanie tego systemu finansowania zatrzymał wybuch II wojny światowej. Po wojnie rozwiązanie to nie było już w warunkach polskich stosowane.

Rejon ul. K. Górskiego

Jeszcze w 1996 roku teren znajdujący się w bliskim sąsiedztwie śródmieścia Gdyni – pomiędzy obszarem kolejowym, w rejonie stacji Szybkiej Kolei Miejskiej Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana a terenami leśnymi zagospodarowany był ekstensywnie, w przeważającej części zabudową substandardową. Strukturę własności charakteryzowało duże rozdrobnienie i zróżnicowanie – większość nieruchomości stanowiła własność osób prywatnych, a tereny należące do miasta występowały tam nielicznie.

W zmianach zagospodarowania tego terenu przełomem było zrealizowanie przez miasto pierwszych etapów tzw. Drogi Różowej – drogi tranzytowej, klasy drogi głównej, której zadaniem miało być odciążenie al. Zwycięstwa i wyprowadzenie ruchu ze śródmieścia Gdyni. Realizacja drogi tranzytowej nadal jednak nie rozwiązywała problemu dostępności nowych terenów inwestycyjnych i nie oznaczała możliwości ich natychmiastowego uruchomienia.

Zagraniczny inwestor chcący realizować centrum handlowe oraz hipermarket, świadomy lokalnych warunków, musiał uwzględnić w swoim planie biznesowym realizację niezbędnej infrastruktury technicznej. Odkupił od prywatnych właścicieli działki potrzebne na zrealizowanie swojego zamierzenia, wydzielił z nich teren przeznaczony na drogę publiczną i odstąpił nieodpłatnie miastu. Ponadto współfinansował analizy komunikacyjne i projekty drogowe, zrealizował trasę rowerową, skablował linię wysokiego napięcia, współrealizował parking miejski oraz przebudował wiadukt kolejowy – wszystko w celu poprawy skomunikowania i dostępności terenu m.in. dla przyszłych klientów i dostawców. Ul. Górskiego i centrum handlowe zostały zrealizowane i zainicjowały inne inwestycje w tym rejonie, m.in. realizację przez miasto Areny Gdynia i Stadionu Rugby. Miało to też wpływ na rozwój terenów usługowych wzdłuż ul. Łużyckiej, gdzie powstały liczne nowoczesne kompleksy obiektów biurowych. Współfinansowanie infrastruktury technicznej przyczyniło się do rozwoju przestrzennego i gospodarczego tego fragmentu miasta.

Wspomniana przestrzeń przez ostatnie lata sukcesywnie się zmienia, a jej jakość poprawia się. W 2013 roku otworzono nowe, większe centrum handlowe, które powstało po przebudowie i rozbudowie poprzed-

⁴ M. Sołtysik, *Gdynia Miasto Dwudziestolecia Międzywojennego, urbanistyka i architektura*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1993, s. 207.

niego. Również tym razem inwestor, podpisując stosowną umowę drogową, zgodził się współfinansować przebudowę skrzyżowań, wiaduktu oraz realizację malowniczej trasy pieszo-rowerowej wzdłuż elewacji centrum handlowego.

Gdynia Zachód

Gdynia Zachód, obejmująca tereny zlokalizowane w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino, stanowi obecnie największy obszar rozwojowy miasta. Zgodnie z przeznaczeniem terenów ustalonym w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego planowane jest utworzenie zrównoważonej, niezależnej dzielnicy, z zabudową mieszkaniową, usługową i miejscami pracy, z czytelnym układem komunikacyjnym, terenami zielonymi, usługami sportu i rekreacji oraz niezbędną infrastrukturą techniczną i społeczną. Przewiduje się, że docelowo może tu nastąpić wzrost liczby mieszkańców nawet do 40 tys.

Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna jest tu realizowana w znakomitej większości przez jednego dewelopera. Możliwości inwestycyjne terenów są uwarunkowane tempem realizacji infrastruktury technicznej⁵. Z powodu niedoborów środków publicznych część z nich nie jest finansowana z budżetu miasta, a przez wiodącą firmę zajmującą się realizacją zabudowy mieszkaniowej.

Regulacją prawną, która to umożliwia jest art. 16 ustawy o drogach publicznych, którego ust. 1 stanowi o tym, że „budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia”. Natomiast ust. 2 wskazuje na to, że „szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg, o których mowa w ust. 1, określa umowa między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej”, nazywana potocznie „umową drogową”.

Jest to przykład na to, jak miasto „przechwytuje” część zysków wynikających ze wzrostu wartości nieruchomości, będącego konsekwencją realizacji inwestycji mieszkaniowych, zyskując urządzone fragmenty dróg publicznych. Szybka realizacja infrastruktury technicznej wiąże się z postrzeganiem nowo powstających osiedli jako dobrze funkcjonujących, co stanowi swoistą reklamę kolejnych inwestycji realizowanych przez dewelopera. Warto zwrócić uwagę, że każdą kolejną realizację charakteryzuje coraz wyższa jakość przestrzeni publicznych. Korzyści odczuwają przede wszystkim mieszkańcy osiedli.

Deweloper w ramach swoich inwestycji mieszkaniowych zrealizował także i udostępnił publicznie teren zieleni z placem zabaw oraz niepubliczne przedszkole. W przyszłości planowana jest realizacja basenu, centrum biurowo-usługowego z halą sportową, centrum fitness, spa i kina⁶.

Dyskusja i wnioski

Opisane powyżej mechanizmy, podobnie jak szereg innych narzędzi służących „przechwytywaniu” wartości nieruchomości do finansowania infrastruktury miejskiej, na które pozwalają obecnie obowiązujące przepisy prawa w Polsce, nie są jednak powszechnie lub w pełni wykorzystywane w warunkach polskich, na co zwrócili

⁵ M. Karzyński, *Suburbanizacja i rozpraszanie zabudowy. Możliwości przeciwdziałania na przykładzie Gdyni*. [w:] P. Lorens (red.), *Problem suburbanizacji*. „Biblioteka Urbanisty” t. 7, Warszawa 2005, s. 247.

⁶ M. Mycielski, *Przyszłość Gdyni Zachód*. [w:] T. Stegner (red.), *Gdynia Zachód z przeszłości w przyszłość*. Kosycarz Foto Press, Gdańsk 2014, s. 322.

uwagę w swoich wypowiedziach zarówno **Tomasz Zaborowski** (Miejska Pracownia Urbanistyczna w Radomiu), **Tomasz Ossowicz** (Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej), **Dorota Jopek** (Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie), jak i **David Amborski** (School of Urban and Regional Planning, Ryerson University, Toronto).

Wybór jakiegokolwiek mechanizmu LVC wymaga dokonania dogłębnych analiz aktualnego systemu podatkowego i planowania przestrzennego oraz zidentyfikowania proceduralnych barier ich stosowania.⁷

Bariery stosowania w Polsce mechanizmów LVC stosowanych w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych

David Amborski stwierdził, że w warunkach polskich nie jest możliwe zastosowanie instrumentów funkcjonujących w Kanadzie od lat 80. XX wieku, umożliwiających władzom miasta dopuszczenie zwiększenia wysokości i intensywności zabudowy w zamian za zrealizowanie przez inwestora i udostępnienie urządzeń i obiektów infrastruktury miejskiej⁸, zgodnie z przyjętą polityką miasta.⁹ Elementy procedury zastosowania tego instrumentu obejmują m.in. ocenę projektu zagospodarowania terenu i proponowanej zabudowy przez planistów miejskich, szerokie konsultacje społeczne oraz negocjacje między miastem a inwestorem.

Tego typu mechanizmy stosowano także m.in. w Nowym Jorku na Manhattanie od lat 60. XX wieku. W zamian za zrealizowanie i publiczne udostępnienie przestrzeni publicznych zrealizowanych na swojej działce, inwestor otrzymywał odstępstwo od warunków zapisanych w prawie miejscowym, polegające na pozwoleniu na zbudowanie większej powierzchni użytkowej budynku. Wartość, o jaką można było powiększyć zabudowę, obliczana była według wskaźnika, którego wielkość zależała od usytuowania, typu, wyposażenia i lokalizacji inwestycji, proporcjonalnie do powierzchni przestrzeni publicznej przewidzianej w projekcie.¹⁰

Tomasz Ossowicz w swojej wypowiedzi potwierdził¹¹, że „w Polsce poziom wykorzystania mechanizmów LVC do finansowania infrastruktury jest niższy niż w innych krajach.

Wzrost wartości nieruchomości najczęściej następuje nie tylko w wyniku poczyniń ich właścicieli, lecz jest skutkiem rozbudowy i polepszenia infrastruktury publicznej, udzielenia prawa do zabudowy, w tym przez plan miejscowy, a także ogólnego rozwoju społecznego i gospodarczego gminy. Lokalne władze przejmują część tego „niezasłużonego” wzrostu wartości, co określane jest skrótem LVC (ang. *land value capture*), wykorzystując go głównie na rzecz rozwoju infrastruktury publicznej.

W Polsce rozmiary LVC w porównaniu z innymi krajami są bardzo niskie, co wobec zmasowanych i rozproszonych inwestycji może być przyczyną poważnego kryzysu finansów gminnych. W tej sytuacji rozważyć warto szereg grup narzędzi LVC stosowanych za granicą i podjąć próbę identyfikacji barier ich wprowadzenia w Polsce. Do porównań wybrano Kanadę, Stany Zjednoczone i Australię.

⁷ C. Kennedy, E. Miller, A. Shalaby, H. Maclean, J. Coleman, *The Four Pillars of Sustainable urban Transportation*, „Transport Reviews” 25(4), 2005, s. 393-414.

⁸ *City of Toronto*, Section 37 Benefits, <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/official-plan-guidelines/section-37-benefits> (data dostępu 05-11-2018).

⁹ *The City of Toronto Official Plan*, <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/official-plan-guidelines/official-plan> (data dostępu 05-11-2018).

¹⁰ P. Szewczyk, *Rozwinięcia przestrzeni publicznej w głąb obiektów architektury – nowe miejsca na styku budynku i miasta*, rozprawa doktorska, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Gdańsk 2009, s. 37.

¹¹ Autor dostarczył tekst wypowiedzi na piśmie (przyp. red.).

Pierwsze trzy grupy to ustalone w lokalnych przepisach zobowiązania właściciela lub inwestora na rzecz infrastruktury publicznej, która obejmuje między innymi: drogi, szkoły, przedszkola, inne usługi publiczne, obiekty sportowe i rekreacyjne, tereny zieleni. Są to:

- 1) Bezpłatne przekazanie gruntów na infrastrukturę publiczną oraz terenów o wartości przyrodniczej, jako warunek podziału nieruchomości (Kanada, USA).
- 2) Budowa lub poniesienie kosztów budowy infrastruktury publicznej obsługującej obiekty będące przedmiotem inwestycji, jako warunek decyzji lokalizacyjnej (Kanada, USA).

W Polsce narzędzie to można stosować tylko na obszarach rewitalizacji (nikt jeszcze go nie użył), a poza nimi dotyczy tylko włączenia do drogi publicznej i przyłączenia do sieci infrastruktury technicznej.

- 3) Opłata na rozbudowę infrastruktury publicznej koniecznej dla podjętej inwestycji poza jej rejonem (Kanada, USA, Australia).

Bariery wprowadzenia tych instrumentów to: obawa przed ucieczką inwestorów do gmin, gdzie nie stosuje się takich narzędzi, obawa przed spadkiem inwestycji z powodu wyższych cen gotowych lokali, dążenie do stabilności regulacji prawnych odnoszących się do inwestycji.

Kolejne grupy instrumentów to:

- 4) Określone indywidualnie i uznaniowo przez władze prace budowlane lub świadczenie usług na rzecz infrastruktury publicznej, jako warunek pozytywnej decyzji lokalizacyjnej (Australia).

W Polsce barierą dla tego instrumentu jest przekonanie, że tylko przez równe dla wszystkich regulacje można obciążać właściciela gruntu lub inwestora. Ponadto uważa się, że uznaniowość jest podatna na korupcję. W Australii obawy te są mniejsze, bo decyzje lokalizacyjne wydaje rada gminy będąca jednocześnie organem legislacyjnym.

- 5) Planowanie zachęcające, polegające na określaniu w planie prawa do podwyższonych parametrów zagospodarowania w zamian za działania na rzecz infrastruktury publicznej lub dla dobra publicznego (USA).

W Polsce stosowane rzadko. We Wrocławiu dopuszczenie gęstszej zabudowy na linii wysokiego napięcia zachęciło inwestora do jej skablowania. Barierą dla tego instrumentu w Polsce jest pogląd, że plan miejscowy ma realizować najlepsze możliwe zagospodarowanie przestrzeni, a jego zmiana w zamian za określone działanie inwestora prowadzi do jego pogorszenia.

- 6) Działania na rzecz infrastruktury publicznej w zamian za korzystne dla inwestora zmiany w planie miejscowym, poświadczone umową z lokalnym organem legislacyjnym (Australia).

W Polsce negocjacje inwestora z radą gminy w sprawie zmiany prawa miejscowego i zawieranie z nim umów w tej sprawie jest prawnie niedopuszczalne. Ponadto występują tu bariery jak w punktach 4 i 5.

- 7) Podatek od wartości nieruchomości (podatek katastralny *ad valorem*).

Jego wprowadzenie hamuje obawa przed dodatkowymi obciążeniami wszystkich właścicieli nieruchomości, co wywoła powszechne protesty, a także przed ustaleniem przez gminy zbyt wysokich stawek podatku.

- 8) Opłaty adiacenckie – udział w kosztach inwestycji w infrastrukturę publiczną właścicieli nieruchomości, których wartość dzięki niej wzrosła.

W Polsce stosowane w niewielkim zakresie przez nieliczne gminy, co spowodowane jest obawami przywołanymi w punkcie poprzednim.

- 9) Opłata od wzrostu wartości nieruchomości w wyniku uchwalenia planu miejscowego pobierana skutecznie w Izraelu i w Wielkiej Brytanii pod rządami Partii Pracy. W Polsce efektywność tego narzędzia jest znikoma.

Barierą reformy w tej sferze są obawy przywołane w punktach 1, 2 i 3. Kryzys finansów gminnych, przy dalszym rozpraszaniu się zabudowy, może stać się przyczyną działań w kierunku przełamania opisanych barier.”

Partnerstwo publiczno-prywatne jako instrument LVC do finansowania infrastruktury

Dorota Jopek zwróciła uwagę na potrzebę częstszego realizowania inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, który w jej opinii jest jednym z optymalnych mechanizmów LVC dla finansowania infrastruktury technicznej. Należy jednak zwrócić uwagę, że mechanizm ten, jakkolwiek opiera się na współpracy sektora publicznego i prywatnego, wiąże się z podziałem nie tylko zadań, ale także ryzyka.

Inwestycje z zakresu infrastruktury technicznej wywierają znaczący wpływ na wzrost wartości nieruchomości, w szczególności, gdy mowa o realizacji nowej linii metra czy tramwaju. Wszakże rozbudowa infrastruktury transportu zbiorowego jest niezbędna do zrównoważonego rozwoju miasta i jakości życia jego społeczności. W warunkach polskich mechanizm oparty na partnerstwie publiczno-prywatnym nie pozwala jednak na wiązanie finansowania inwestycji i przechwytywania wzrostu wartości nieruchomości w formie np. narzuconych podatków, koncesji czy umów współfinansowania. Mogłoby to przynieść większe korzyści w kontekście planowania przestrzennego i funkcjonowania polskich miast.

Także ten mechanizm nie jest powszechnie stosowany w warunkach polskich, co potwierdziła D. Jopek, przywołując zaledwie dwa przykłady zrealizowanych krakowskich inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego: budowę nowego parkingu podziemnego oraz modernizację wiat przystankowych.

Mechanizmy LVC na finansowanie infrastruktury przewidziane w obowiązujących w Polsce przepisach

Tomasz Zaborowski w swojej wypowiedzi skupił się głównie na mechanizmach LVC dla finansowania infrastruktury miejskiej, ściśle do tego celu powołanych w obowiązujących przepisach w Polsce. Należy do nich m.in. opłata adiacencka, o której mowa w art. 4 ustawy o gospodarce nieruchomościami¹², która jest opłatą „ustaloną w związku ze wzrostem wartości nieruchomości spowodowanym budową urządzeń infrastruktury technicznej (...)”, „opłatą ustaloną w związku ze scaleniem i podziałem nieruchomości, a także podziałem nieruchomości.”

Kolejnym jest opłata planistyczna regulowana w art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹³. Nie jest ona bezpośrednio związana z finansowaniem realizacji inwestycji infrastrukturalnej, a ma na celu zrekomensowanie gminom wydatków poniesionych przy uchwalaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Stanowi ona formę uczestnictwa gminy w zyskach, jakie przynosi zbycie nieruchomości, której wartość wzrosła na skutek uchwalenia planu miejscowego lub jego zmiany.

Z przeprowadzonych badań wynika, że w Radomiu wpływy z opłaty adiacenckiej rekompensują jedynie około 1% kosztów realizacji infrastruktury technicznej, zyski z opłaty planistycznej są także znikome. Wpływy do budżetu ze wszystkich stosowanych w Radomiu bezpośrednich instrumentów LVC stanowią niewielką część budżetu miasta (mniej niż 0,1%).

Wydawałoby się efektywne i sprawiedliwe opodatkowanie wzrostu wartości nieruchomości – jedyny w Polsce mechanizm LVC oparty na ocenie nieruchomości *ad valorem* – nie spełnia jednak swojej roli. Na powyższą sytuację ma wpływ szereg okoliczności, m.in. problematyczna ocena wzrostu wartości nieruchomości. Metodyka przeprowadzania ocen stanu nieruchomości przy zastosowaniu podejść określonych w ustawie o gospodarce

¹² Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami (z późn. zm.).

¹³ Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (z późn. zm.).

nieruchomościami stwarza problemy. Wiarygodność i rzetelność operatorów szacunkowych jest nagminnie podważana w procedurze odwołań od decyzji administracyjnych przez strony zobowiązane do uiszczenia opłaty. Sprawy znajdują swój różny finał w sądach administracyjnych.

Znacznie większe wpływy generują podatek od nieruchomości i wpływy z tytułu użytkowania wieczystego nieruchomości (około 12% budżetu miasta).¹⁴

Polska jest jednym z nielicznych krajów Unii Europejskiej, w którym wysokość podatku od nieruchomości nie zależy od wartości nieruchomości. Jest on obliczany na podstawie wielkości powierzchni działki, powierzchni użytkowej budynku lub jego części w zależności od funkcji. Gminy mają ograniczone możliwości zwiększenia stawek podatków od nieruchomości, których maksymalne roczne stawki są ustalone w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych¹⁵. Ze względu na sprzeciw opinii publicznej wprowadzenie tzw. podatku katastralnego, czyli podatku od nieruchomości *ad valorem* nie jest procedowane.¹⁶

Trajektorie przestrzenne a wartość nieruchomości

Aleksandra Djukić zwróciła uwagę na problematyczną transformację socjalistycznego systemu planowania w byłej Jugosławii do nowych warunków rynkowych, panujących obecnie w Serbii, szczególnie w kontekście nacisku na realizację infrastruktury transportu i usług społecznych. Zaprezentowała koncepcję trajektorii przestrzennych, wykorzystaną w pracach Wydziału Architektury Uniwersytetu w Belgradzie w ponad pięćdziesięciu opracowaniach planistycznych na szczeblu regionalnym i miejskim. Koncepcja pozwala zidentyfikować i wyodrębnić regionalne i miejskie korytarze – główne trajektorie stanowiące szkielet nowej infrastruktury i wskazać w rejonie ich węzłów najważniejsze elementy przestrzenne. Użycie tej metody pozwala na diagnozę sytuacji i pomaga zidentyfikować tereny pod nową zabudowę, a także wybrać sposób opodatkowania.

Problemy zagospodarowaniu frontu wodnego

Branislav AntoniĆ, także reprezentujący Wydział Architektury Uniwersytetu w Belgradzie, zaprezentował problem miasta Golubac zlokalizowanego w rejonie Parku Narodowego Derdap nieopodal przełomu Dunaju w Żelaznej Bramie – głównym szlaku wodnym i turystycznym w kraju. Miasto boryka się z ogromnym niedoborem środków finansowych na infrastrukturę, co potwierdza wskazanie go jako obszaru zdewastowanego, o poziomie rozwoju niższym od 50% średniej krajowej w „Narodowym programie na rzecz zrównoważonego rozwoju regionalnego Republiki Serbii”. Brak odpowiedniej infrastruktury technicznej powoduje utrudnienia w obsłudze ruchu turystycznego. Dokumenty planistyczne różnych szczebli określają rozwiązania mające poprawić sytuację, jednak ciągle problemem jest brak realizacji w zakresie infrastruktury. Realizacja planowanych projektów infrastrukturalnych na szczeblu krajowym jest kosztowna, bardzo złożona, a tym samym niemożliwa do przeprowadzenia

¹⁴ Regulacje ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o przekształceniu prawa użytkowania wieczystego gruntów zabudowanych na cele mieszkaniowe w prawo własności tych gruntów wpłyną od 1 stycznia 2019 roku na dochody gmin w tym zakresie (przyp. red.).

¹⁵ W dniu 6 lipca 2018 roku zostało ogłoszone obwieszczenie Marszałka Sejmu w sprawie jednolitego tekstu ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (przyp. red.).

¹⁶ F.M. Medda, *Finansowanie transportu publicznego metodą Land Value Capture. Zastosowanie dla metra w Warszawie*, Ernst & Young Polska, Warszawa 2011, s. 9.

tylko z poziomu lokalnego. Działania na poziomie lokalnym skupiają się zatem na racjonalnym wykorzystaniu terenów, właściwej organizacji i dyspozycji przestrzeni oraz zastosowaniu niekonwencjonalnych środków w celu podniesienia jakości zagospodarowania frontu rzeki jako najcenniejszego obszaru miasta.



Ryc. 27. Uczestnicy sesji. Paulina Szewczyk (pierwsza z prawej) prezentuje studium przypadku w czasie wizyty studyjnej (fot. T. Zaborowski).

Podsumowanie

W ostatnich latach zauważalnie rośnie w Polsce liczba różnorodnych inwestycji, co powoduje konieczność realizacji niezbędnej dla nich infrastruktury. Stanowi to duże obciążenie budżetów samorządów. W tej sytuacji konieczne wydaje się poszukiwanie nowych mechanizmów finansowania infrastruktury technicznej i społecznej. Ich wdrożenie wymagałoby jednak nie tyle dokonania istotnych zmian w obowiązujących przepisach prawa, ile wręcz zmian moralności i mentalności podatkowej Polaków. Należałoby również zwiększyć skuteczność instrumentów możliwych do stosowania, dostępnych w ramach obowiązującego prawa.

Niezwykle ważny jest także zrównoważony rozwój miast znajdujący swoje odzwierciedlenie m.in. w projektowaniu zwartych struktur miejskich. Rozproszenie i brak spójności inwestycji powoduje wzrost kosztów budowy i funkcjonowania infrastruktury komunalnej. W tej sytuacji niedobór środków publicznych może przyczynić się do nasilenia zjawisk kryzysowych towarzyszących rozproszonej zabudowie.

SESJA FINALNA

SESJA FINALNA

Tomasz Majda, Izabela Mironowicz, Krystyna Solarek

Przebieg sesji

Ostatnia sesja, zamykająca IV Kongres Urbanistyki Polskiej została poświęcona przede wszystkim **ogłoszeniu wyników trzech ogólnopolskich konkursów**. Po odczytaniu wyników, wręczeniu dyplomów i nagród oraz gratulacji dla laureatów nastąpiło oficjalne zamknięcie obrad. Całą tę sesję prowadził **Piotr Lorens**, prezes Towarzystwa Urbanistów Polskich.

Problematyka prezentowanych konkursów

W części poświęconej rozstrzygnięciu konkursów zaprezentowano kolejno wyniki trzech imprez.¹ Pierwsza z nich to „**Lider dostępności**” – konkurs organizowany pod honorowym patronatem Prezydenta RP Andrzeja Dudy przez Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji i Towarzystwo Urbanistów Polskich i rozgrywany w siedmiu kategoriach. W roku 2018 nagrody zostały przyznane we wszystkich kategoriach; w pięciu z nich wyróżnienia zostały wręczone w Pałacu Prezydenckim na początku maja 2018 roku, natomiast w dwóch kategoriach: przestrzeń publiczna i samorząd, które są najbliższej związane z tematyką Kongresu, zostały wręczone w czasie tej sesji.

Kapituła konkursu, złożona z urbanistów (w tym członków Towarzystwa Urbanistów Polskich) oraz specjalistów z zakresu dostępności architektonicznej i projektowania uniwersalnego, a także osób zgłoszonych przez Kancelarię Prezydenta RP, przyznaje nagrody w siedmiu kategoriach:

- Samorząd – nagroda dla jednostki samorządu terytorialnego, która wyróżnia się w prowadzeniu konsekwentnej polityki na rzecz dostępności dla osób z niepełnosprawnością;
- Przestrzeń publiczna – za najlepiej zaprojektowaną lub zmodernizowaną pod względem dostępności przestrzeń publiczną w Polsce;
- Sieć placówek – nagroda dla firmy lub instytucji, która wyróżnia się kompleksowym dostosowywaniem swoich placówek do potrzeb osób z niepełnosprawnością oraz prowadzeniem spójnej polityki w obszarze dostępności;
- Obiekt usługowy – za nowo zrealizowany budynek usługowy, który wyróżnia się jakością dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnością;
- Obiekt mieszkalny – za nowo zrealizowany obiekt o funkcji mieszkalnej, który w największym stopniu spełnia wymagania dostępności lub w którym zostały zrealizowane ciekawe i nowatorskie rozwiązania w zakresie dostępności;

¹ Omówienie rezultatów i szczegółowe wyniki wraz z uzasadnieniami zostały zebrane w części zatytułowanej WYDARZENIA TOWARZYSZĄCE na stronach 172–178.

- Obiekt zabytkowy – za najlepszą inwestycję związaną z modernizacją budynku z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnością;
- Architekt/urbanista – nagroda za całokształt prac twórczych dla osoby lub firmy, której projekty odznaczają się uwzględnianiem potrzeb osób z niepełnosprawnością.

W tym roku przyznano także Grand Prix – nagrodę specjalną przyznawaną wyróżniającej się firmie lub instytucji (niezależnie od kategorii).



Ryc. 28. Wręczenie nagrody w kategorii Samorząd. Z rąk Prezesa TUP Piotra Lorensa nagrodę odbiera Dorota Potejko – Pełnomocnik Prezydenta Miasta Poznania ds. Osób z Niepełnosprawnościami (fot. J. Ziarnicki).

Komentując przebieg i wyniki konkursu Lider Dostępności należy podkreślić, że jego pomysłodawcą był Piotr Pawłowski – charyzmatyczny działacz społeczny, założyciel i prezes Stowarzyszenia Przyjaciół Integracji i Fundacji „Integracja” – organizacji, które rozpoczęły akcję „oswajania niepełnosprawności”, wychowały też wielu aktywistów, którzy podjęli później kolejne, podobne działania. Piotr Pawłowski był orędownikiem idei dostępności przestrzeni, utożsamianym z hasłem wielowątkowej, wielopłaszczyznowej i wielośrodowiskowej integracji. Zmarł niespodziewanie 8 października 2018 roku, w czasie gdy przygotowywany był ten tekst. Tym większa odpowiedzialność za kontynuację rozpoczętego przez Niego dzieła ciąży na Towarzystwie Urbanistów Polskich.²

W tematyce dostępności przestrzeni miejskiej najważniejsze są działania „Integracji”, mające na celu promowanie najlepszych rozwiązań, edukowanie, audytowanie, inicjowanie debat naukowych. W „Integracji” powstał i zrealizowany został pomysł na program „Polska bez barier”, w ramach którego zorganizowano liczne

² „Polska dostępna dla każdego obywatela zależy od wielu osób zaangażowanych w tworzenie przestrzeni publicznej, począwszy od polityków, samorządowców, poprzez mądrych i zdolnych projektantów, solidnych deweloperów i wykonawców, aż po rzetelnych pracowników odbioru technicznego zatwierdzających do użytku powstające obiekty budowlane.” – to słowa Piotra Pawłowskiego wypowiedziane w 2016 roku z okazji pierwszej edycji konkursu „Lider Dostępności”. Planistom, w tym projektantom przestrzeni, a także architektom, naukowcom i nauczycielom akademickim przypada w tym zintegrowanym tworzeniu przestrzeni publicznych ważna i odpowiedzialna rola (przyt. K.S.).

konferencje, seminaria, wydano publikacje, w tym poradniki dla projektantów, a w rezultacie realnie wzrosła dostępność architektoniczna wielu polskich miast. Ta działalność prowadzona jest nadal. Fundacja „Integracja” wykonuje audyty obiektów i wspiera projektantów oraz inwestorów na każdym etapie prac. Dostępne obiekty otrzymują certyfikaty „Obiekt bez barier”. To w „Integracji” powstał pomysł, by przy wsparciu Towarzystwa Urbanistów Polskich i pod merytorycznym patronatem KPZK PAN zainicjować szeroką wymianę myśli naukowej i dyskusję o edukowaniu studentów na kierunkach związanych z projektowaniem i planowaniem przestrzeni, a pierwszym efektem była konferencja „Miasto Dostępne” w 2016 roku. Piotr Pawłowski był też pomysłodawcą wielu konkursów lokalnych oraz ogólnopolskich. Jednym z nich jest „Lider Dostępności”.

Drugi konkurs, którego wyniki ogłoszono na Kongresie, to rywalizacja o miano **najlepszej magisterskiej pracy dyplomowej obronionej w 2018 roku w dziedzinie projektowania urbanistycznego i gospodarki przestrzennej**. Konkurs, który służy promocji uzdolnionej młodzieży, jest przez TUP organizowany od wielu lat i obejmuje praktycznie wszystkie ośrodki akademickie w Polsce, na których pojawia się ta problematyka. Od kilku lat w realizację konkursu włączyła się firma AMS SA, lider reklamy Out-of-Home w Polsce. W jej imieniu prezes Marek Kuzaka powiedział m.in.: „uczestniczymy w fundowaniu tej nagrody już czwarty raz i to jest chyba odpowiedź na pytanie: dlaczego? Jeżeli chcemy, żeby nasze miasta przyszłości rzeczywiście zmieniły się i żeby ktoś na to wpłynął, to my wierzymy głęboko, że inwestowanie w młodych ludzi, którzy mają jeszcze tę otwartą głowę, jeszcze nie wiedzą czego nie mogą, ale wiedzą czego chcą, bo jak napisali te prace, które jury uznało za najlepsze, to mają szansę zarówno wymyślić nam, może lepsze, miasto przyszłości, jak i być liderami, a co najmniej szefami sztabów tych liderów, którzy chcieliby prowadzić do tego, żeby miasta były lepsze, przyjaźniejsze, lepiej zarządzane. Takie, w których nam się będzie po prostu lepiej żyło, a biznes, który reprezentuję zawsze potrzebuje tego, żeby ludzie byli szczęśliwi, chcieli być na ulicach, chcieli rzeczywiście funkcjonować w takiej przestrzeni, która ich cieszy. Dlatego mam nadzieję, że będziemy tę współpracę kontynuować.”



Ryc. 29. Laureaci konkursu na najlepszą magisterską pracę dyplomową obronioną w 2018 roku oraz reprezentujący TUP Aneta Tomczak i Piotr Lorens (pierwsi od lewej) i AMS SA Marek Kuzaka (trzeci od lewej). (fot. J. Ziarnicki).

Długą, bo 12-letnią tradycję ma konkurs na **najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną** zainicjowany przez TUP, a od pewnego czasu organizowany wspólnie ze Związkiem Miast Polskich. Konkurs ten jest rozgrywany w trzech kategoriach:

- Miejska przestrzeń publiczna.
- Rewitalizowana przestrzeń publiczna w zieleni.
- Nowo wykreowana przestrzeń publiczna również w zieleni.

W tym konkursie przyznano łącznie 9 nagród i wyróżnień oraz Grand Prix. Laureatami są przede wszystkim samorządy terytorialne, które podjęły interesujące inicjatywy realizacji przyjaznych dla mieszkańców przestrzeni publicznych oraz projektanci rozwiązań architektoniczno-krajobrazowych.



Ryc. 30. Laureaci konkursu na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w Polsce (fot. J. Ziarnicki).

Podziękowania dla organizatorów

Zabierając głos w tej części sesji **Izabela Mironowicz**, koordynatorka merytoryczna Kongresu, oceniła bardzo wysoko pracę dużej grupy osób, która z nią współpracowała i przyczyniła się do organizacyjnego sukcesu konferencji. Podkreśliła przede wszystkim udział wielu osób, które na rzecz kongresu pracowały w formie niewidocznej dla obecnych na sali. „Państwo ich nie widzieli – zwracała się do obecnych – bo konsultowali się z nimi w specyficzny sposób: mailami albo listami. A ja bym chciała jakoś specjalnie ich docenić i podkreślić ich wkład. Nie wszyscy oni są z nami w tej chwili na sali. Należałoby się im wielka owacja na stojąco, gdyż bez nich ten kongres nie miałby szans się udać. Dziękuję moderatorom sesji plenarnych: Piotrowi Lorensowi, Michałowi Stanglowi, Markowi Wilandowi i Janowi Olbrychtowi. Zgodzili się, przyjechali, zmieniali swoje kalendarze po to, żeby być z nami.”

„Dziękuję bardzo, bardzo serdecznie wszystkim moderatorkom i moderatorom, partnerkom i partnerom merytorycznym sesji mobilnych: Barbarze Audyckiej, Justynie Sobczak-Kozłowskiej, Darii Kieżun, Jackowi Piątkowi, Michałowi Ciesielskiemu, Agnieszce Wójtowicz-Wróbel, Beacie Rutkiewicz., wiceprezydentce Wejherowa. Muszę powiedzieć że Wejherowo zostanie w naszej pamięci jako lider zmian, ponieważ dzięki niemu zgłosiły

się do nas inne miasta, które oświadczyły: słuchajcie, «skoro można tak robić kongres, że idzie do mniejszych miast, to my oferujemy nasze miasta. Będziecie robić kongres w Warszawie, to przyjdźcie do Podkowy Leśnej». To było niesłychanie inspirujące, to była bardzo, bardzo dobra współpraca. Kolejni kontrybutorzy to Karolina Krośnicka, Tomasz Studziński, Helena Freino, Jacek Godlewski, Andrzej Ryński, Krystyna Solarek, Marek Wysocki, Beata Wachowiak-Zwara, Łukasz Mikuła, Dorota Leśniak-Rychlak, partnerka z „Autoportretu. Pisma o dobrej przestrzeni”, Arkadiusz Zieniuk, Aleksandra Jadach-Sepioło, która nie mogła z powodów zdrowotnych przyjechać na kongres, ale przygotowała całą sesję, przysłała w swoim zastępstwie Dominikę Muszyńską-Jelszyńską, która znakomicie dała sobie radę w tej nieplanowanej wcześniej roli. Pomagały jej Agnieszka Jurecka i Barbara Marchwicka. Znakomity wkład wnieśli Katarzyna Ujma-Wąsowicz, Krzysztof Śliwa, Iwona Markešić, Aneta Tomczak, Piotr Banaszuk, Paweł Sągín – to są współpracownicy którzy prowadzili sesje polskie, ale mamy jeszcze Davida Amborskiego i Paulinę Szewczyk, którzy wzięli na siebie sesję mobilną Land Value Capture prowadzoną w języku angielskim.

Oprócz tego moje szczególne podziękowania kieruję do kuratora wystawy plenerowej Michała Stangla, który przygotował ją merytorycznie, ale także muszę specjalnie podziękować prezesowi Markowi Kuzace i całej ekipie AMS: Grzegorzowi Gromowowi, Tomaszowi Kulikowskiemu, Agnieszce Bakiensztos. Absolutnie fantastyczni ludzie, którzy pracowali przy wystawie, nie tylko obejmującej wielkie projekty urbanistyczne, ale także przygotowanej wspólnie ze Związkiem Miast Polskich wystawie laureatów konkursu na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną. Dziękuję całej ekipie z ZMP, która przygotowała tę drugą wystawę.



Ryc. 31. Wolontariusze: studenci Politechniki Gdańskiej, studenci z Łodzi i Poznania (fot. J. Ziarnicki).

Dziękuję naszym partnerom z Gdyni, którzy wzięli na siebie ciężar organizacyjny – to wspaniała ekipa z Referatu Współpracy z Zagranicą Miasta Gdyni. Proszę te osoby na scenę: Joanna Leman, szefowa Referatu, a także Monika Pawlińska, Justyna Augustyniak, Magda Skrzypek, Milena Pawlak, Tomasz Kowalczyk, widzieliście ich w różnych sytuacjach, oni nie pracowali, oni tyrali. Wszystko jest zrobione rękami tej ekipy, czyli bez nich nie było szans, żeby załatwić jedenaście lokalizacji dla sesji mobilnych, zamówić autokary, przygotować trasy itp. To są absolutnie fantastyczni ludzie. Bardzo proszę tych, którzy mogą pisać petycje do pana prezydenta Gdyni,

żeby im dał specjalną nagrodę albo trzymiesięczny urlop płatny, to niech to zrobią, bo wykonali tytaniczną pracę. Bardzo serdecznie im dziękuję.

Nasi współpracownicy z ramienia TUP: Jakub Drewnik i Wiesława Szczygierska, którzy pracowali nocami, aby wszystko było na czas, nasi graficy: Przemysław Chimczak i Agnieszka Bocheńska-Niemiec, która oprócz dużego zaangażowania w opracowanie identyfikacji wizualnej Kongresu, pomagała również przygotować wystawę. Każdy docenia ładną grafikę, przejrzystość przekazu wizualnego, jaki nam zapewnili. Na koniec nasi wolontariusze, którzy pomagali nam w czasie trwania Kongresu. To są studenci Politechniki Gdańskiej, studenci z Poznania, z Łodzi, przede wszystkim studenci gospodarki przestrzennej i architektury. Jak szukacie nowych pracowników, pytajcie o certyfikat wolontariusza z Kongresu Urbanistyki – nic im nie trzeba mówić, jest robota do zrobienia, sami się zorganizują, sami robią i jeszcze się cały czas uśmiechają. Bierzcie ich do pracy, to są fantastyczni ludzie. Wielkie brawa dla tych studentów.

Na koniec osoba, z którą prawie każdy choć przez chwilę rozmawiał: Misz Ajdacki, który utrzymywał stronę internetową, który odpisywał na wasze listy, w życiu «pozakongresowym» zajmuje się produkcją przepięknych obiektów, które możecie podziwiać na jego stronie internetowej www.miszek.com ale robił dla nas świetną robotę: listy, zestawienia, system. Nie wspominając o stronie internetowej...

No i *last but not least*, wielkie ukłony dla mojego partnera w koordynowaniu całości przedsięwzięcia, wiceprezydenta Marka Stępy, bez którego w ogóle byśmy nie ruszyli. Wszystko potrafi załatwić: od wyłączenia zraszaczy na placu Grunwaldzkim w niedzielę po dyskusję na temat najważniejszych urbanistycznych wyzwań dla współczesnych miast. Tym, którzy jeszcze tego nie wiedzą warto zwrócić uwagę, że wiceprezydent Gdyni jest urbanistą. Jestem ci Marku szalenie wdzięczna za tę współpracę i jak wiesz chcę się przeprowadzić do Gdyni."

Swoje wystąpienie Izabela Mironowicz zakończyła słowami: „To tyle z mojej strony. Dziękuję że przyjechaliście, zostawiam zamknięcie kongresu Piotrowi Lorensowi i Wojciechowi Szczurkowi”.

Prowadzący sesję Piotr Lorens podziękował ze swojej strony Izabeli Mironowicz za wkład w udaną realizację kongresu oraz władzom i pracownikom gdyńskiego ratusza za stworzenie komfortowych warunków do jego przeprowadzenia.

Podsumowanie Kongresu

Na zaproszenie Piotra Lorensa, na zakończenie obrad zabrał głos prezydent Gdyni, **Wojciech Szczurek**, który podkreślił duże zaangażowanie zespołu organizatorów, aby zrealizować obszerny i różnicowany program Kongresu. Dzięki formule sesji mobilnych przeprowadzonych w drugim dniu możliwe było pokazanie problemów urbanistycznych Gdyni i pobliskiego Wejherowa oraz rozmaitych sposobów ich rozwiązywania.



Ryc. 32. Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek (fot. J. Ziarnicki).

Według prezydenta Szczurka sprawdziła się także nowatorska, środowiskowa formuła Kongresu, która pozwoliła na ożywioną, profesjonalną dyskusję, także międzypokoleniową, a licznej grupie studentów-wolontariuszy dostarczyła doświadczeń, ważnych dla ich przyszłej drogi zawodowej. Słowa uznania i podziękowania należy skierować przede wszystkim jednak do pani Izabeli Mironowicz i pana Piotra Lorensa, którzy byli inicjatorami, koordynatorami i osobami odpowiedzialnymi za merytoryczne treści i format debat kongresowych.

Ponieważ każdy samorząd potrzebuje fachowej opinii ekspertów, taki dialog między przedstawicielami obu stron jest niezbędny – dowodem mogą być kongresowe debaty. Zdaniem Wojciecha Szczurka planowanie należy prowadzić „w języku kompetencji, w języku analizy trendów, a na koniec w języku realizacji. Czyli tego systemu kompromisów, które po prostu muszą się wydarzyć, żeby plan nie był tylko piękną kartką papieru, ale rzeczywiście zmieniał świat.”

Prezydent wyraził nadzieję, że uczestnikom Kongresu pobyt w Gdyni dostarczył pozytywnych wrażeń i zachęcił do ponownego odwiedzenia miasta, a nawet zamieszkania w nim na stałe.

Swoje wystąpienie prezydent Gdyni zakończył słowami: „Pani Profesor, Panie Profesorze, szanowni zebrani, niech mi będzie wolno wypowiedzieć na koniec tę sakramentalną formułę: VI Kongres Urbanistyki Polskiej ogłaszam za zakończony.”³

Gdynia, 22 czerwca 2018 roku

WYDARZENIA TOWARZYSZĄCE

WYNIKI KONKURSÓW

Krystyna Solarek

KONKURS „LIDER DOSTĘPNOŚCI”

Konkurs organizowany przez Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji i Towarzystwo Urbanistów Polskich pod honorowym patronatem Prezydenta RP Andrzeja Dudy jest rozgrywany w siedmiu kategoriach.

W kategorii **Samorząd** nagrodę otrzymało **miasto Poznań** za kompleksowe i spójne podejście do tematu dostępności, na poziomie zarówno centralnym, jak i lokalnym oraz liczne programy miejskie, które mają na celu wyrównywanie szans osób z różnymi niepełnosprawnościami, także z wykorzystaniem nowych technologii. Nagrodę odebrała Dorota Potejko (Pełnomocnik Prezydenta Miasta Poznania ds. Osób z Niepełnosprawnościami).

W tej samej kategorii wyróżnienie przyznano samorządowi **miasta Białystok** za konsekwentne i długofalowe działania zmierzające do uczynienia przestrzeni miejskich, obiektów użyteczności publicznej i taboru publicznego przyjaznymi dla osób z różnymi niepełnosprawnościami. Kapituła Konkursu doceniła również finansowane z budżetu Miasta Białegostoku kampanie społeczne „Ostatni skok” oraz „Nieinni”. Nagrodę odebrały – Urszula Dmochowska (Dyrektor Centrum Aktywności Społecznej) oraz Alicja Regucka.

W kategorii **przestrzeń publiczna** nagrodzono **Plac Europejski w Warszawie**, którego inwestorem odpowiedzialnym za realizację jest firma Ghelamco, a autorem projektu architektonicznego pracownia Wirtz International Landscape Architects z Belgii. Nagroda została przyznana za wyjątkowo udaną próbę ukształtowania przestrzeni powszechnie dostępnej, która jest przestrzenią wielofunkcyjną i jednocześnie nowo wykreowaną przestrzenią otoczoną dużą liczbą miejsc pracy oraz funkcji o charakterze usługowym i miejskim w sercu bardzo dynamicznie rozwijającej się dzielnicy miejskiej. Stąd nagroda za działanie, które można uznać za bardzo dalekowzroczne.

Jak wspomniano w omówieniu sesji, nagrody i wyróżnienia w pozostałych pięciu kategoriach konkursowych zostały wręczone laureatom w maju w Pałacu Prezydenckim w Warszawie.¹

¹ Dnia 9 maja 2018 roku w Pałacu Prezydenckim wręczono: Grand Prix – dla Grupy Skanska oraz w kategoriach: Architekt/Urbanista – prof. Marek Wysocki, Obiekt Usługowy – Green2Day we Wrocławiu (przyznano też wyróżnienie dla Centrum Handlowego „Posnania” i dla Gdańskiego Teatru Szekspirowskiego), Sieć Placówek – Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Obiekt Zabytkowy – Oddział Muzeum Narodowego w Krakowie, Ośrodek Kultury Europejskiej EUROPEUM (wyróżnienie otrzymał budynek EC1 Łódź – Miasto Kultury), Obiekt Mieszkalny – Skanska Residential Development Poland.

KONKURS TUP NA NAJLEPSZE MAGISTERSKIE PRACE DYPLOMOWE Z ZAKRESU URBANISTYKI, PLANOWANIA I GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

W kategorii **projektowanie urbanistyczne** nagrodę zdobyła mgr inż. arch. **Justyna Breś** za pracę „Regulations study for Elbląg waterfront”. Praca została wykonana pod kierunkiem prof. Piotra Lorensa na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej. Nagrodę przyznano za bardzo konsekwentną i celową konstrukcję pracy, wypełnianą dobrze dobraną treścią; szeroki zakres projektowy: od bardzo dobrze uzasadnionych decyzji planistycznych, przez koncepcje kształtowania przestrzeni w skali urbanistycznej i architektonicznej, po propozycje z zakresu zarządzania realizacją oraz swobodę języka.

W tej samej kategorii przyznano dwa wyróżnienia, z których pierwsze uzyskała mgr inż. arch. **Annie Lessaer** za pracę „The South Bank 2.0. Koncepcja urbanistyczna integracji przestrzenno-funkcjonalnej zagospodarowania południowego nabrzeża Tamizy” przygotowaną na Wydziale Architektury Politechniki Śląskiej w Gliwicach pod kierunkiem dr. hab. inż. arch. Krzysztofa Kafki. Praca została wyróżniona za bogaty materiał informacyjny, uwzględniający większość uwarunkowań, które posłużyły do opracowania koncepcji projektowej i jednocześnie dowodził wręcz doskonałej znajomości obszaru zainteresowania przez autorkę; bardzo szeroki zakres opracowania, które objęło swoim zasięgiem tereny od Waterloo do London Bridge oraz ciekawie zarysowane propozycje rozwiązań dla poszczególnych fragmentów południowego nabrzeża Tamizy.



Ryc. 33. Laureaci nagrodzonych prac dyplomowych odbierają gratulacje od prof. Sławomira Gzella (fot. J. Ziarnicki).

Drugie wyróżnienie przypadło mgr inż. arch. **Mikołajowi Gomółce** za opracowanie „Interwencje w wydłużających się miastach na przykładzie Bytomia” wykonane na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej

pod kierunkiem prof. dr. hab. inż. arch. Sławomira Gzella. Praca uzyskała wyróżnienie za niekonwencjonalne podejście do tematu, polegające między innymi na włączeniu do programu badań osobistych spostrzeżeń i refleksji w odniesieniu do zauważonego problemu asynchronicznego rozwoju wielu współczesnych miast (*urban sprawl*), a co za tym idzie wyludniania się ich śródmieść (cytaty z podróżnych notatek) oraz ciekawie zarysowany model „postmiasto” przekształceń form zagospodarowania w celu zrównoważenia charakterystycznych cech/parametrów strefy przedmieść i strefy śródmiejskiej. Pewne wątpliwości jury wzbudziła jedynie propozycja tworzenia ogrodów/zieleniców społecznych poprzez rozbiórkę istniejących, wysiedlanych z rejonu przedmieść budynków, choćby nawet materiał rozbiórkowy przeznaczony był do ponownego wykorzystania w uzupełnianiu zabudowy śródmiejskiej.

W dziedzinie **gospodarka przestrzenna** nagrodzono **Łukasza Fiedenia** za opracowanie „Zmiany użytkowania gruntów, gospodarowania i codziennego życia mieszkańców gmin w pasie autostrady A4” zrealizowane na Wydziale Geografii i Geologii Uniwersytetu Jagiellońskiego pod kierunkiem dr. Roberta Guzika. Pracę doceniono za ciekawy i aktualny temat pracy, który stanowi dziś jeszcze jeden aspekt z pokaźnego zbioru swoistego konfliktu: człowiek – kierowca i sąsiad drogi/ulicy. Uwagę jury zwrócił interesujący i pokaźny zgromadzony materiał badawczy, w tym ankiety przeprowadzone wśród sąsiadujących z autostradą A4 mieszkańców.

Wyróżnienie w tej kategorii przyznano mgr **Idze Michalak-Tulin** za pracę „Zastosowanie wybranych metod oceny atrakcyjności przestrzeni przyrodniczej na przykładzie wybranych pieszych szlaków turystycznych w mieście i gminie Szczytna”, wykonaną na Wydziale Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu pod kierunkiem prof. dr hab. Beaty Raszki.

Wyróżnienie przyznano za niewątpliwie duże zaangażowanie osobiste autorki, które przejawiało się między innymi we własnoręcznie wykonanej próbie zidentyfikowania walorów przyrodniczych szlaków pieszych z rejonu Szczytnej. Podkreślono szeroki zakres zdefiniowanych uwarunkowań wynikających ze stopnia i formy zagospodarowania stanu istniejącego, jak i szczegółowe odniesienia do poszczególnych odcinków szlaków turystycznych w ramach prowadzonego procesu badawczego dla trzech różnych metod oceny ich atrakcyjności.

Tomasz Majda, Aneta Tomczak

KONKURS NA NAJLEPIEJ ZAGOSPODAROWANĄ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ

Konkurs został rozstrzygnięty w trzech kategoriach: miejska przestrzeń publiczna, rewitalizowana przestrzeń publiczna w zieleni oraz nowo wykreowana przestrzeń publiczna w zieleni.

Ponadto przyznano Grand Prix, które przypadło realizacji bulwarów Wiślanych w Warszawie na odcinku od mostu Śląsko-Dąbrowskiego do mostu Świętokrzyskiego. Za realizację inwestycji odpowiadał Urząd Miasta st. Warszawy, a autorami projektu w zakresie rozwiązań przestrzennych byli Dorota Rudawa, Patryk Zaręba, Agnieszka Gasparska i Anna Wiechetek z firmy RS Architektura Krajobrazu; natomiast w zakresie obiektów kubaturowych: Marek Kubaczka, Jowita Kubaczka, Adam Dąbrowski, Marzena Mariańska, Hubert Wasilewski, Kamil Bubel i Anna Białkowska.



Nagrodę przyznano za zrealizowanie przestrzeni uwzględniającej międzynarodowe standardy jakości oraz wyeksponowanie w tkance miasta wartości miejsc nadrzecznych. Doceniono konsekwentną realizację programu rekreacyjnego w stolicy, włącznie w systemem dróg pieszych i rowerowych krajobrazu otwartego oraz dobór nowoczesnych i trafnych środków wyrazu architektonicznego. Dodatkowo podkreślono wysoką jakość rozwiązań materiałowych, kolorystycznych i świetlnych uzupełniających istotę rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych (ryc. 34).

W kategorii **miejska przestrzeń publiczna** nagrodę przyznano zagospodarowaniu przestrzeni publicznej pomiędzy kościołem pw. Matki Boskiej Bolesnej, Bazyliką Mniejszą pw. św. Antoniego Padewskiego i Rynkiem w **Rybniku**. Za realizację inwestycji odpowiadał Urząd Miejski w Rybniku, autorem projektu architektonicznego była pracownia Toprojekt, a drogowego DMK Inżynieria sp. z o.o. Nagrodę przyznano za stworzenie przestrzeni miejskiej zgodnie z zasadami tworzenia miasta przyjaznego mieszkańcom z uwzględnieniem wartości lokalnej ekonomii. Realizacja wyeksponowała walory miejsca: monumentalną dominantę widokową, charakterystyczne ukształtowanie terenu oraz wyjątkową tożsamość przestrzeni o wartościach kulturowych. Miejsce włączono w system dróg pieszych i rowerowych, nadano mu nowe oblicze jakościowe, co przyczyniło się do podniesienia potencjału przestrzeni w aspekcie kulturowym, ekonomicznym i społecznym (ryc. 35).





integracji mieszkańców i ograniczanie negatywnych zjawisk społecznych. Uzyskano również ciekawą ofertę kulturową oraz ożywienie obszaru w sferze społeczno-gospodarczej (ryc. 36).



kolejnych przemian, zarówno przestrzennych, jak i społecznych w unikalnej XIX-wiecznej tkance miasta. Działania te wpisały się w promowaną i realizowaną ideę „Powrotu do Centrum”. Podwórce łódzkie to pionierskie rozwiązania przestrzeni miejskich, które przekształciły ulice w przestrzeń przyjazną dla mieszkańców. (ryc. 37).



Jury przyznało w tej kategorii wyróżnienie zagospodarowaniu **bulwarów im. Marszałka Józefa Piłsudskiego we Włocławku**. Projektantem i wykonawcą jest konsorcjum firm włocławskich, a inwestorem Gmina Miasto Włocławek. Wyróżnienie przyznano za bardzo dobre zagospodarowanie i uporządkowanie zdegradowanej przestrzeni w tkance urbanistycznej miasta z przeznaczeniem jej na funkcje publiczne. Przyczyniło się to do podniesienia potencjału przestrzeni w aspekcie kulturowym, społecznym i rekreacyjnym. Realizacja przedsięwzięcia wpłynęła na poprawę jakości życia w mieście, wzrost

W tym zakresie jury przyznało ponadto wyróżnienie specjalne, które uzyskały **podwórce miejskie w Łodzi**. Autorem i realizatorem projektu jest Urząd Miasta Łodzi, a w nim zwłaszcza Zarząd Dróg Miejskich i Zarząd Inwestycji Miejskich. Wyróżnienie specjalne przyznano za zrewitalizowanie przestrzeni publicznej w formie podwórz miejskich w kilku miejscach w centrum Łodzi. Realizacja łódzkich *woonerfów* wpłynęła pozytywnie na wzrost aktywności parterów kamienic stojących w pierzejach zmodernizowanych podwórz. Nadano nowe życie ulicom miejskim, co stało się początkiem

W kategorii **rewitalizowana przestrzeń publiczna w zieleni** nagrodę otrzymała **gmina Ornontowice** za realizację tematycznego parku Archaniola w Ornontowicach – Świątynia Dumania, którego autorami projektu były firmy: Calla s.c. z Katowic i MAD0-1 z Rybnika.

Nagrodę przyznano za bardzo dobrą rewitalizację obiektu zabytkowego oraz stworzenie parku tematycznego jako infrastruktury turystycznej promującej lokalne dziedzictwo i bogatą historię miejsca. Rozwiązania połączyły funkcję ogrodu pamięci i kultury, funkcję dydaktycz-

ną w zakresie edukacji o historii miasta oraz funkcję sakralną. Całości dopełniła odpowiednia iluminacja świetlna dominanty głównej, akcentująca wartościowe elementy przyrodnicze i dawne kwatery pochówkowe. Świątynia Dumania to przestrzeń o szczególnym klimacie miejsca z dobrze zaaranżowaną zielenią publiczną (ryc. 38).

Z tego samego zakresu przyznano jedno wyróżnienie, które przypadło **miastu Głowno** za realizację terenu rekreacyjnego nad Zalewem Mrożyczka w Głownie. Autorem projektu jest Biuro Projektowo-Inwestycyjne PAMAR Krzysztof Hemka. Wyróżnienie przyznano za zrewitalizowaną przestrzeń publiczną o charakterze rekreacyjnym wraz z otaczającymi ją terenami. Razem tworzą one spójną całość o wysokich walorach przestrzennych i społecznych. Podjęte w ramach rewitalizacji działania zwiększyły atrakcyjność kulturalną, turystyczną i rekreacyjno-wypoczynkową tego obszaru, co podniosło rangę i znaczenie centrum miasta Głowno. Nowe zagospodarowanie przestrzeni wyróżnionej w konkursie przywróciło dawny letniskowy charakter miasta, a jego centrum stało się atrakcyjnym miejscem do rodzinnego wypoczynku mieszkańców i turystów (ryc. 39).



W zakresie **nowo wykreowanej przestrzeni publicznej w zieleni** przyznano nagrodę urzędzeniu **Parku Stacja-Wisła przy ul. Zabłocie w Krakowie**, którego inwestorem była Gmina Miejska Kraków, Zarząd Zieleni Miejskiej, autorem koncepcji projektowej Michał Grzybowski, a generalnym projektantem arch. Wojciech Jakubowski. Nagrodę przyznano za bardzo dobre zagospodarowanie, uporządkowanie i wprowadzenie zieleni w tkankę miasta. Utworzono kilkanaście stref funkcjonalnych dających możliwość aktywizacji i integracji społecznej mieszkańców. Działania te wpisały się w realizowaną w mieście ideę tworzenia miejsc przyjaznych z uwzględnieniem kierunku zrównoważonego rozwoju przestrzeni lokalnych (ryc. 40).



Wyróżnienie przyznano za realizację obiektu Biura Obsługi Ruchu Turystycznego oraz urządzenie Parku 12c w Muzeum Górnictwa Węglowego w **Zabrze**. Autorami projektu są pracownia Qumak s.a. oraz Saternus Service sp. z o.o. Jury uznało za bardzo skuteczne i dobre przestrzennie połączenie wymiaru odpoczynku, edukacji i rozrywki. Realizacja jest przykładem dobrej adaptacji przemysłowej przestrzeni miasta z zachowaniem istniejącego dziedzictwa industrialnego i wprowadzeniem wysokiej jakości rozwiązań. Cały kompleks parkowy tworzy atrakcyjną i wspólną tematycznie przestrzeń dla różnorodnej grupy odbiorców. Jest to ośrodek turystyki i edukacji o znaczeniu regionalnym i krajowym, pozwalający spędzić czas w przestrzeni o dobrej jakości i wysokim poziomie zieleni publicznej oraz umożliwiający poznanie urządzeń opartych na podstawowych prawach fizyki (ryc. 41).





Drugie wyróżnienie w tej dziedzinie otrzymało zagospodarowanie Rodzinnego Parku Rozrywki „Trzy Wzgórza” w **Wodzisławiu Śląskim**, którego inwestorem był Urząd Miasta Wodzisławia Śląskiego, a autorem projektu Pracownia Projektowa ARKON. Wyróżnienie przyznano za nowe wykreowanie terenu z nadaniem publicznej funkcji w postaci Rodzinnego Parku Rozrywki. Kompleksowa rewitalizacja pozwoliła na stworzenie w centrum miasta atrakcyjnej i bezpiecznej przestrzeni, która stanowi

obecnie miejsce całorocznego wypoczynku dla rodzin. Przedsięwzięcie miało charakter inwestycji strategicznej, stanowiącej impuls dla kolejnych przedsięwzięć inwestycyjnych w mieście. Jury uznało Rodzinny Park Rozrywki za miejsce o szczególnej wartości społecznej i wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych (ryc. 42).



Kolejne wyróżnienie w tej kategorii przyznano za realizację **Służewskiego Domu Kultury w Warszawie**. Inwestycję realizowała dzielnica Mokotów miasta stołecznego Warszawy, zaś autorami projektu są architekci Marcin Mostafa i Natalia Paszkowska z pracowni WWAA sp. z o.o. Wyróżniona przestrzeń publiczna jest bardzo dobrze osadzona w kulturze i tradycji miejsca. Proponuje ona bogatą ofertę kulturową, artystyczną i edukacyjną. Podstawową rolę odgrywa tu ekologia i troska o otaczającą naturę. Wokół budynku Służewskiego Domu Kultury

rozpościerają się tereny odpowiednie do relaksu i zadumy, ale również aktywności. Wyróżniona przestrzeń jest dobrze zagospodarowanym miejscem odpoczynku, rozwoju osobistego, inspiracji, zabawy, obcowania z kulturą i sztuką, aktywności ruchowej i rekreacji, ale przede wszystkim jest miejscem spotkań ludzi, w otoczeniu przyrody o wysokiej jakości przestrzennej (ryc. 43)¹.

¹ Zdjęcia zamieszczone w artykule: E. Lach, Urząd m.st. Warszawa (ryc. 34), Miasto Rybnik (ryc. 35), Gmina Miasto Włocławek (ryc. 36), Urząd Miasta Łodzi (ryc. 37), Urząd Gminy Ornontowice (ryc. 38), Gmina Miasta Głowno (ryc. 39), Gmina Miejska Kraków, Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie (ryc. 40), Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu (ryc. 41), Urząd Miasta Wodzisławia Śląskiego (ryc. 42), Służewski Dom Kultury w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy (ryc. 43).

GDYŃSKA LETNIA SZKOŁA URBANISTYKI

Karolina A. Krośnicka, Małgorzata Kostrzewska, Joanna Bach-Głowińska

DYSKUSJA O MODELACH MIAST PRZYSZŁOŚCI

Ważnym wydarzeniem, które poprzedziło VI Kongres Urbanistyki Polskiej, były profesjonalne warsztaty młodych planistów w ramach Gdyńskiej Letniej Szkoły Urbanistyki, poprowadzone przez tutorów reprezentujących różne profesje. Koordynatorką i autorką koncepcji programowej GLSU była szefowa gdańskiego oddziału TUP w latach 2012–2018 – **Karolina A. Krośnicka**, która wspólnie z **Joanną Bach-Głowińską** i **Małgorzatą Kostrzewską** poprowadziła warsztaty oraz przygotowała omówienie ich przebiegu. Sprawy organizacyjne, zgodnie z tradycją, wzięło na siebie Miasto Gdynia, przy udziale Towarzystwa Urbanistów Polskich. Zajęcia warsztatowe, które odbywały się w dniach 16–19 czerwca 2018 roku, przeprowadzono na terenie Gdyńskiej Szkoły Filmowej.¹ Brało w nich udział 12 osób w wieku poniżej 35 lat, pochodzących z 5 krajów (Czech, Egiptu, Indii, Polski i Rosji).

* * *

Założeniem programowym omawianej edycji Gdyńskiej Letniej Szkoły Urbanistyki (GLSU) było stworzenie modelu opisującego zasady funkcjonowania miast przyszłości (najbliższych 50–75 lat), odpowiadającego na obecne tendencje rozwojowe. Chodziło o przeprowadzenie debaty na temat wizji i scenariuszy dla miast przyszłości, omówienie adaptacji człowieka do nowego środowiska i wpływu zmian technologicznych, w perspektywie zarówno globalnej, jak i europejskiej.

Garden City Ebenezera Howarda, *Ciudad Lineal* Arturo Sorii y Maty czy *Miasto przemysłowe* Tony’ego Garniera – to teoretyczne modele rozwoju miast znane powszechnie od dawna. Żaden z tych modeli nie opisuje obecnej sytuacji środowiska miejskiego, jednak, jako daleko idące uproszczenie rzeczywistości, modele te są zapisem idei, która wpłynęła na wprowadzenie nowego sposobu myślenia o mieście jako strukturze, miejscu życia i pracy, modelu życia itd. Echa niektórych z tych pomysłów można znaleźć dzisiaj w samowystarczalnych dzielnicach, liniowych strukturach wzdłuż korytarzy transportowych, lub strefowaniu funkcji.

Wszystkie te modele są już wiekowe, powstawały na przełomie XIX i XX wieku. Były tworzone w zupełnie innych okolicznościach, w czasach, kiedy w większości domów nie było lodówek ani oświetlenia elektrycznego, mieszkańcy miast nie mieli samochodów, komputerów czy telefonów komórkowych. Chcąc skontaktować się

¹ W realizację zajęć warsztatowych, moderowanie sesji, prezentacje tematyczne i debatę oprócz wyżej wymienionych osób zaangażowani byli także: Klaus R. Kunzmann, David Amborski, Laura Verdelli, Dorota Kamrowska-Zaluska, Hanna Obracht-Prondzyńska, Piotr Smolnicki, Romanika Okraszewska, Artur Ryś, Bartek Macikowski (dane zawodowe znajdują się w Indeksie nazwisk na s. 202–207).

z przyjaciółmi bądź rodziną, musieli po prostu fizycznie złożyć im wizytę. Nasza dzisiejsza rzeczywistość bardzo różni się od opisanej powyżej, mimo to wciąż odnosimy się do tych starych modeli, aby opisać rozwój miast!

Dyskusja w czasie GLSU i płynące z niej wnioski miały na celu uzyskanie nowego spojrzenia na przyszłość miast.

* * *

Młodzi planiści pracowali w trzech 4-osobowych międzynarodowych grupach, współpracując intensywnie z 10 tutorami, z którymi współtworzyli model miasta przyszłości.

Ponieważ siedzibą GLSU była Gdyńska Szkoła Filmowa, dyskusja o miastach przyszłości rozpoczęła się od debaty nad scenariuszami filmów SF takich jak: *Interstellar*, *5 element*, *Atlas Chmur*, *Matrix*, *Łowca androidów 2049*, *Marsjanin*, *Wall-e*, czy *Incepcja*. Aby zapewnić uczestnikom komfort debaty i wspólną bazę doświadczeń została przeprowadzona procedura kwalifikacyjna na podstawie krótkiego szkicu (200 słów) na temat najbardziej możliwego scenariusza rozwoju miast, opartego na wyżej wymienionych produkcjach filmowych.

Pierwszego dnia ogólne założenia warsztatów, ich program i metodykę przedstawiła **Karolina A. Krośnicka**, a prezes gdańskiego oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich **Dorota Kamrowska-Zaluska** zaprezentowała wypowiedź nt. modeli rozwoju inteligentnych miast.

Pierwszą sesję warsztatową otworzyła prezentacja Karoliny A. Krośnickiej pt. „Scenariusze na przyszłość – *foresight*. Poszukiwanie alternatywnej przyszłości dla naszych miast”, która stanowiła merytoryczne wprowadzenie do zastosowań metody *foresight*. Zakładając realność niektórych elementów wizji filmów S-F uczestnicy dyskutowali w grupach, na zasadzie „burzy mózgów”, nad tym, na ile przyszłość przedstawiana w filmach jest kierunkiem przez nas pożądanym? W jakim stopniu scenariusze rozwoju przyszłych miast wydają się realistyczne? Jakie są obawy i wyzwania dla ludzi żyjących w miastach jutra? Jakie są zalety i wady danego scenariusza? Dokąd zmierzamy (ekstrapolacja aktualnych trendów) i gdzie chcielibyśmy dojść? Omawiane też były graficzne sposoby prezentacji pomysłów i modeli dotyczące tematu przyszłości. Uczestnicy zastanawiali się, czy możliwe jest stworzenie modelu stacjonarnego w tak dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości.

Następny dzień poświęcono tematowi: „Miasto jako środowisko życia ludzi w przyszłości („City as an Environment of Human Life”)”. Debata składała się z kilku kolejnych rund pytań, dyskusji i odpowiedzi. W trakcie pierwszej rundy starano się znaleźć odpowiedzi na pytania: jak będziemy starać się spełnić nasze aspiracje (miłość, bezpieczeństwo, szczęście, zdrowy rozsądek, wspólnotowość, zabawę i radość)? Jak będziemy odczuwać poziom spełnienia? Następną rundą dotyczyła zmiany ludzkiego postrzegania przestrzeni i starała się dać odpowiedź na pytanie, jak przestrzeń wpłynie na umysł. Trzecia runda pytań odnosiła się do kwestii: jak cywilizacja wpływa na zdrowie? Które z ludzkich potrzeb i aspiracji są niezmiennie (procesy życiowe, rodzina, wiara)? Zastanawiano się także nad tym, jak zmieni się mentalność i zachowanie ludzi? Jak będzie wyglądać styl życia i model pracy oraz przestrzenie do ich realizacji? Na czym polegać będą migracje wewnętrzne i zewnętrzne? Jakie będą nowe wzorce kulturowe i nowa sztuka? Czy ludzka mentalność jest następstwem zmian w technologii? Jakie mogą być implikacje zmienionych zachowań społecznych ludzi dla przestrzeni miejskiej?

Część pierwsza debaty, przeprowadzona w sesji przedpołudniowej, została zatytułowana „Human being – adaptive changes to the new environment”. Tutorami w tej sesji były Joanna Bach-Głowińska i Małgorzata Kostrzewska, a główny temat debaty, to współczesne i przyszłe uwarunkowania kondycji i jakości ludzkiego życia w środowisku zurbanizowanym w kontekście nowych technologii, zagrożeń wynikających z rozwoju chorób cywilizacyjnych, rosnącej gęstości zaludnienia w miastach, rosnącego poziomu stresu, zanieczyszczenia środowiska odpadami, hałasem, szkodliwymi substancjami, plastikiem etc.



Ryc. 44, Uczestnicy Gdyńskiej Letniej szkoły Urbanistyki 2018 w trakcie dyskusji (fot. K.A. Krośnicka).

Wprowadzeniem do warsztatu była prezentacja zarysu rozwoju miast od czasów średniowiecznych po współczesność przedstawiona przez **Małgorzatę Kostrzewską**. W prezentacji wskazano najważniejsze etapy rozwoju cywilizacyjnego w ciągu ostatniego tysiąclecia, które w największym stopniu wpłynęły na zmianę warunków życia człowieka w mieście oraz na kształt i sposób funkcjonowania samych miast. Do tych etapów zalicza się okres średniowiecza, w którym nastąpiła ekspansja miast i uformowanie się zróżnicowanych modeli miast europejskich, prowadzące do ukształtowania charakterystycznych krajobrazów miejskich Europy. Kolejnym etapem był okres rewolucji przemysłowej w XIX wieku i związane z procesami gwałtownej industrializacji zjawiska bezplanowego rozrostu miast, rozwoju nowych form transportu, przemysłu, nowych form i funkcji zabudowy w mieście. Następnie zostały omówione negatywne skutki kształtowania miast w II połowie XX wieku, wynikające z bezkrytycznego przyjmowania zapisów Karty Ateńskiej, objawiające się przykładaniem zbyt dużej wagi do rozwoju transportu samochodowego, co doprowadziło do rozbijania przestrzennego miast arteriami komunikacyjnymi i powstania w mieście dużych odległości, co czyni miasto nieprzyjaznym dla pieszych. Prezentację zakończyło przedstawienie najnowszych trendów w kształtowaniu współczesnego miasta: odejście od strefowania funkcjonalnego, priorytetowe traktowanie transportu zbiorowego, działania na rzecz miasta zwarte (kompaktowego), ekologicznego, przyjaznego dla wszystkich mieszkańców.

W kolejnej prezentacji wprowadzającej **Joanna Bach-Głowińska** opisała obecne trendy rozwoju miasta. Przedstawiła główne kierunki we współczesnym rozwoju urbanistycznym, takie jak policentryczny rozwój miast czy formy zorganizowania współudziału społecznego w tworzeniu przestrzeni miejskiej, a następnie główne pola zainteresowań ekspertów wynikające z najnowszych wytycznych (tab. 1).

Celem prezentacji było wprowadzenie uczestników szkoły letniej w nurtujące urbanistów i teoretyków rozwoju miasta współczesne zagadnienia, które w miarę możliwości są obecnie realizowane w miastach. Celem podejmowanych działań jest głównie poprawa jakości życia w przestrzeni miejskiej. Przedstawione uczestnikom warsztatów perspektywy rozwoju myśli urbanistycznej poprzedziły pierwsze zadanie, jakim było zastanowienie się nad kierunkiem zmian, w którym podąża miasto przyszłości. Zadanie polegało na tym, aby przedstawić swoją wizję rozwoju miasta kontynuując alegoryczną myśl Cedrika Prize'a, który widział poszczególne etapy rozwoju urbanistyki w formie... kulinarnej, jako sposoby przetwarzania i obróbki jajka. Zebrane pomysły pozwoliły na

wyróżnienie trzech równoległych wizji przyszłości miasta. Uczestnicy o zbliżonych poglądach utworzyli trzy grupy projektowe kontynuujące dalsze prace warsztatowe.

Tabela 1. Główne pola zainteresowań ekspertów wynikające z najnowszych wytycznych współczesnego planowania miast (opracowanie: Joanna Bach-Głowińska).

Cele, które w miarę możliwości spełniane są w miastach	Wyznaczone cele na przyszłość
Wysokiej jakości ulice i przestrzenie publiczne (parametry: 50% powierzchni jako przestrzeń publiczna; 30% przeznaczona na ulice; 20% na place, parki i otwarte przestrzenie).	Odporność miejska: wymaga odpowiedniej polityki, strategii gotowości na wypadek klęsk żywiołowych, ram, planów i projektów promujących adaptację do zmian klimatu i ograniczających emisje CGH.
Właściwa i dobrze zaprojektowana gęstość – co najmniej 150 osób/ha.	Praktyczne i egzekwowalne normy i zasady, określające jak radzić sobie z szybką urbanizacją.
<i>Connectivity</i> jako tworzenie dostępności ICT oraz dostępu do miejsc pracy i usług dla wszystkich, w celu pobudzenia lokalnych gospodarek, zachęcające do ruchu pieszego i używania transportu publicznego.	Efektywność energetyczna i efektywne gospodarowanie zasobami: planowanie strategiczne poświęcone zarządzaniu zużyciem i wyczerpywaniem zasobów, strategię i środki ukierunkowane na budynki, urządzenia, transport i inne elementy struktury miejskiej, wspomagane przez inteligentne technologie.
<i>Mixed urban uses</i> i ograniczona specjalizacja w zakresie użytkowania gruntów.	Gospodarka o zamkniętym obiegu i współdzielonych zasobach.
Mieszana struktura społeczna – w celu promowania spójności i interakcji w tym samym sąsiedztwie poprzez zapewnienie różnego rodzaju standardu zamieszkiwania.	Inteligentne zużycie (<i>smart consumption</i>): ocena cyklu życia, zrównoważone łańcuchy dostaw oraz zrównoważone warunki pracy.
Dobrze połączone i dobrze rozproszone sieci (zapewniające odpowiednią dostępność) do otwartych, wielofunkcyjnych, bezpiecznych i ekologicznych przestrzeni publicznych, w tym tworzenie korytarzy ekologicznych, które działają jak naturalne pochłaniacze dwutlenku węgla i pomagają zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych.	Poczucie przynależności jako źródło kreatywności i tożsamości; brane pod uwagę materialne i niematerialne dobra kultury.

Następnie w prezentacji wskazano zauważalne przeorientowanie polityk miejskich z ogólnych (wręcz ogólnikowych, posługujących się wielkoskalowymi wskaźnikami), dotyczących całych społeczności na te, których celem jest dobrostan i poczucie zadowolenia człowieka, jako aktywnego uczestnika życia miejskiego w jego skali lokalnej. Uczestnicy zgodzili się, że Szekspirowskie „what is the city but the people” nabiera z czasem jeszcze coraz większego znaczenia. Podkreślali, że w przyszłości jedynym pewnym elementem jest człowiek ze swoimi potrzebami, emocjami i aktywnościami. Trzy zespoły utworzone wcześniej zostały poproszone o udział w kolejnym zadaniu warsztatowym, którego wyzwaniem było zdefiniowanie potrzeb człowieka przyszłości. Zespoły wybierały jedną z trzech perspektyw spojrzenia na człowieka przyszłości: przez pryzmat emocji, zdrowia lub racjonalności.

W tej sesji uczestnicy odpowiadali na następujące pytania:

- Emocje (*emotion*):
 - Niezmienne dążenia: czy inaczej będziemy dążyć do spełnienia dążeń (miłość, bezpieczeństwo, szczęście, poczucie wspólnoty, radość i zabawa)?
 - Inne odczuwanie poziomu spełnienia: czy inaczej będziemy odczuwać poziom spełnienia?
- Zdrowie (*active*):
 - Wpływ cywilizacji: jaki cywilizacja ma wpływ na zdrowie człowieka (inna praca, sen, czas wolny, ergonomia, dostępność)?
 - Oddziaływanie człowieka: jakie potrzeby człowieka są niezmiennie (procesy życiowe, rodzina, wiara)?
- Racjonalność (*mind*):

- Jak przestrzeń będzie oddziaływać na umysł? Kluczowe słowa: płytkie myślenie, zmiany mentalności, reakcja na stres, wpływ czasu, starzenie się itd.
- W jaki sposób zmieni się percepcja przestrzeni przez człowieka?

Dużym wyzwaniem dla grup projektowych było opisanie człowieka przyszłości przez pryzmat dominowania jednej z wcześniej wybranych sfer: emocji, zdrowia (aktywności) lub umysłu (racjonalnego podejścia). Aby ułatwić pracę uczestnikom zasugerowano technikę, która pomaga wyciągnąć i uporządkować wiedzę na dany temat lub główną ideę, czyli mapowanie umysłu, znane również jako mapowanie kognitywne lub mapowanie koncepcji, opracowane w latach 70. przez brytyjskiego psychologa Tony'ego Buzana². W zasadzie mapa myśli jest narzędziem wizualnym lub diagramem służącym do porządkowania informacji i dobrze sprawdziła się w projekcji potrzeb człowieka przyszłości.

Rezultaty pracy uzyskane w tej części warsztatów składały się z dwóch podstawowych części: (1) opisu człowieka przyszłości w zależności od typu osobowości sporządzonego za pomocą tzw. mapowania umysłu oraz (2) udzieleniu odpowiedzi na pytania, poprzez wczuwanie się w przyszłe potrzeby opisane wcześniej. Podsumowaniem tego dnia pracy warsztatowej była matryca potrzeb człowieka przyszłości, która stała się punktem wyjściowym do dalszych prac w kolejnym dniu (tab. 2).

Tabela 2. Matryca potrzeb człowieka przyszłości w podziale na główne sfery życia w mieście wg koncepcji uczestników szkoły.

	Emocje	Umysł	Zdrowie
Emocje			
Umysł			
Zdrowie			

W trzecim dniu warsztatów kontynuowano prace w trzech grupach, rozważając kwestie transportu i mobilności w mieście przyszłości. Prezentację wprowadzającą, przygotowaną przez **Małgorzatę Kostrzewską**, rozpoczęło nakreślenie współczesnego modelu miejskości, w którym formułuje się postulat powrotu do miast pieszych i rowerowych, zwraca uwagę na rosnącą rolę ekologicznych i fizycznie aktywizujących form mobilności i dąży do ograniczania liczby samochodów w centrach miast na rzecz większego udziału transportu zbiorowego. W sesji tej odbyły się również trzy prezentacje specjalistyczne.

Romanika Okraszewska z Katedry Inżynierii Drogowej i Transportowej PG zaprezentowała temat „Future Transport – Future Mobility”, omawiając aktualne i przyszłe formy i uwarunkowania rozwoju transportu miejskiego. Artur Ryś z tej samej Katedry przedstawił możliwości i uwarunkowania (przestrzenne, prawne, organizacyjne) transportu powietrznego w miastach, a Piotr Smolnicki w wystąpieniu pt. „New mobility and urban development” mówił na temat nowej mobilności – pojazdów autonomicznych i współdzielonych, w odniesieniu do kształtowania struktur zurbanizowanych.

Następnie przed uczestnikami warsztatów tutorzy postawili pytania dotyczące współczesnych i przyszłych problemów związanych z mobilnością w mieście oraz dostępnością do przestrzeni publicznej w mieście. Uczestnicy pracowali podzieleni na trzy grupy, kontynuując podział z dnia poprzedniego, odnoszący się do racjonalności, emocji i aktywności mieszkańców miast przyszłości. W odniesieniu do tych cech, należało najpierw udzielić odpowiedzi na następujące zagadnienia:

² także: T. Buzan, *Mistrzowskie mapowanie myśli*, Wyd. Onepress, Warszawa 2019.

1) Przedstawiciele społeczeństwa przyszłości: jakie grupy społeczne będą reprezentować, jak te grupy będą różnić się w stosunku do współczesnych?

2) Identyfikacja potrzeb grup społecznych w mieście przyszłości. Za grupy społeczne miasta przyszłości, które cechują się specyficznymi potrzebami, uznano:

- Grupy wiekowe, z uwzględnieniem społeczeństwa starzejącego się i coraz dłużej żyjącego (np. kategorie „senior młodszy” – wiek 65–85 lat i „senior starszy” – wiek 85+).
- Grupy genderowe.
- Grupy, których wyznacznikiem jest stopień sprawności fizycznej (niepełnosprawni i zdrowi).
- Rodziny i single.
- Grupy ekonomiczne (bogaci – biedni).
- Grupy zawodowe i zainteresowań (hobby).
- Lokalni, turyści i imigranci.
- Przedstawiciele różnych religii i kultur.

Następnie grupy warsztatowe przyglądały się wybranym grupom społecznym i określały ich potrzeby i oczekiwania względem miasta przyszłości (organizacji i cech przestrzeni, jakości życia, rodzajów usług).

Kolejne pytania, które należało odnieść do analizowanych grup, brzmiały:

1) Jakie są oczekiwania przedstawicieli powyższych grup społecznych w odniesieniu do transportu i mobilności w mieście przyszłości?

2) Jakie szanse i zagrożenia mogą wynikać z nowych technologii w transporcie i mobilności?

Ostatnie zagadnienie dotyczyło rozwiązywania problemów transportu i mobilności w mieście przyszłości. Każda z grup warsztatowych miała do opracowania jedno z poniższych zagadnień w tym zakresie:

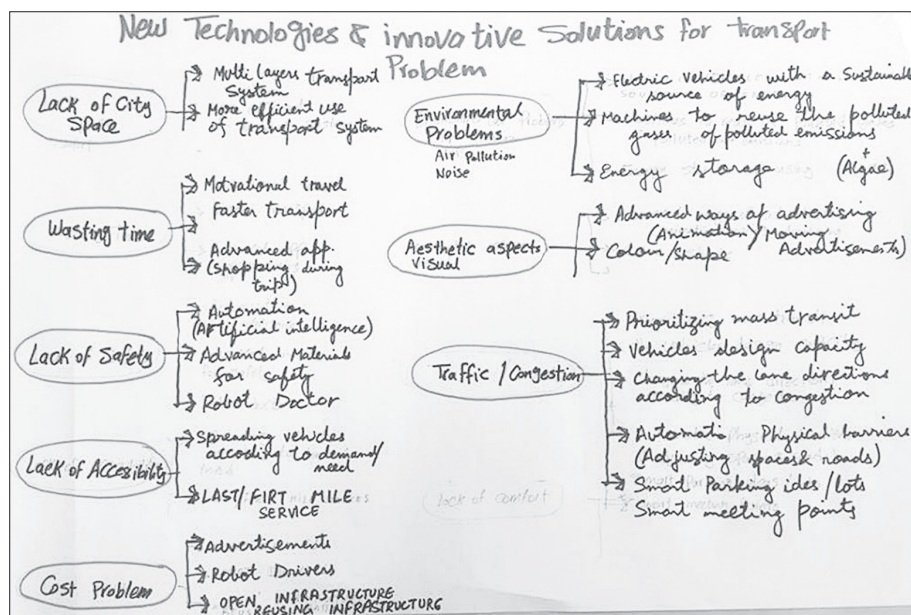
- 1) Rozwiązanie problemów poprzez nowe technologie i innowacje.
- 2) Rozwiązywanie problemów poprzez zmiany nawyków transportowych i mobilnościowych.
- 3) Rozwiązywanie problemów poprzez planowanie przestrzenne, projektowanie i prawo.

Zwieńczeniem tej sesji była prezentacja wyników osiągniętych przez grupy warsztatowe.

Grupa odpowiadająca na pierwsze pytanie (Sweekruti, Sally, Marcin i Ksawery)³ sporządziła diagram przedstawiający listę najważniejszych problemów transportowych i odpowiedzi na nie w postaci nowych technologii i innowacyjnych rozwiązań. Wskazane problemy, to: brak wolnej przestrzeni w mieście; tracenie czasu; brak (poczucia) bezpieczeństwa; brak dostępności; wysokie koszty; problemy środowiskowe (zanieczyszczenie powietrza, hałas); problem estetyki i aspekty wizualne; zatłoczenie pojazdami (kongestia) (ryc. 45).

Druga grupa (Otakar, Doaa, Ehab, Marcin) przedstawiła problem konieczności zmiany nawyków transportowych i mobilnościowych w formie listy czynników, które w największym stopniu wpływają na zachowania ludzi. Za czynniki te uznano: podnoszenie jakości transportu; częstotliwość kursowania transportu publicznego; ograniczenia dla samochodów osobowych w centrach miast; inwestycje infrastrukturalne w połączeniu z dobrą organizacją transportu oraz kampaniami medialnymi i społecznymi; zróżnicowanie funkcjonalne w dzielnicach miejskich (bliskość różnorodnych usług od miejsc zamieszkania i pracy); dostępność ekonomiczna i rozwiązania organizacyjne (niskie ceny, elastyczne i klarowne taryfy) (ryc. 46).

³ W czasie zajęć w GLSU przyjęto zasadę posługiwania się imionami uczestników. Pełną listę uczestników Szkoły podano w Indeksie nazwisk na s. 208.

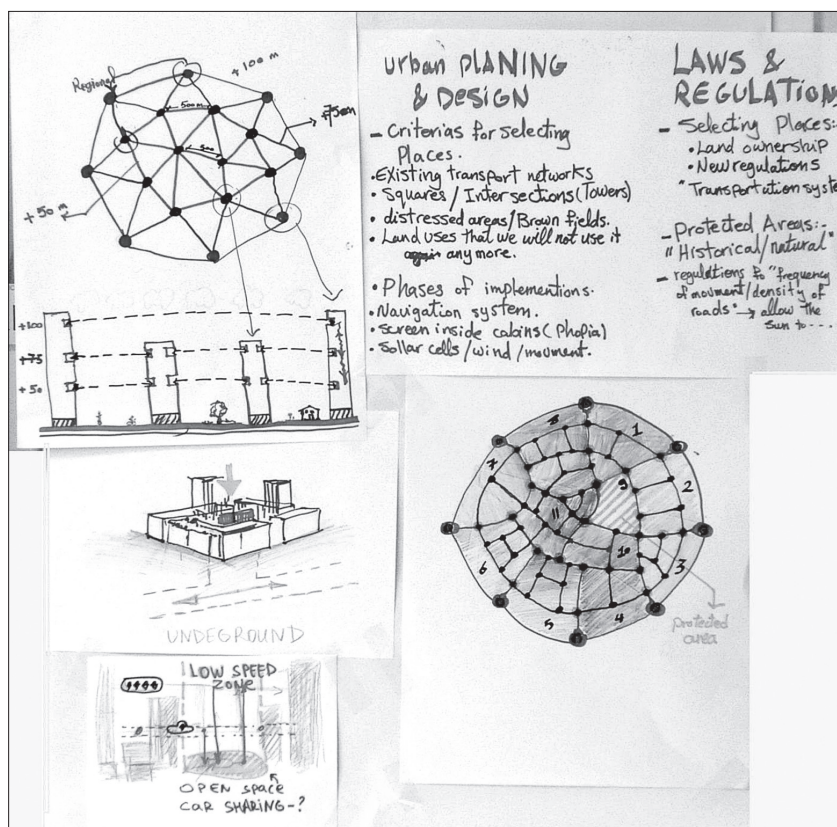


Ryc.45. Lista najważniejszych problemów transportowych i odpowiedzi na nie w postaci nowych technologii i innowacyjnych rozwiązań (Sweekruti, Sally, Marcin i Ksawery).



Ryc. 46. Lista czynników, które w największym stopniu wpływają na nawyki mobilnościowe ludzi (Otarak, Doaa, Ehab, Marcin).

Trzecia grupa (Anastasia, Ghada, Marco, Stanisław) w odpowiedzi na zadaną kwestię przedstawiła rozwiązanie w postaci modelu przestrzennego miasta przyszłości. Model ten odnosił się także do trzeciego wymiaru i zakładał transport powietrzny (lub kolejki linowe?) oraz związaną z tym konieczność wprowadzenia regulacji prawnych. W modelu uwzględniono hierarchię węzłów oraz zasadę, że im krótsze podróże, tym bliżej terenu będą się odbywać (ruch pieszny na terenie, gdzie należy dążyć do wprowadzania stref ograniczonej prędkości, zwłaszcza w centrach miast). Założono także funkcjonowanie transportu podziemnego (ryc. 47).



Ryc. 47. Zarys modelu przestrzennego miasta przyszłości uwzględniającego hierarchię węzłów oraz zasadę, że im krótsza podróż, tym bliżej poziomu terenu będzie się odbywać (Anastasia, Ghada, Marco, Stanisław).

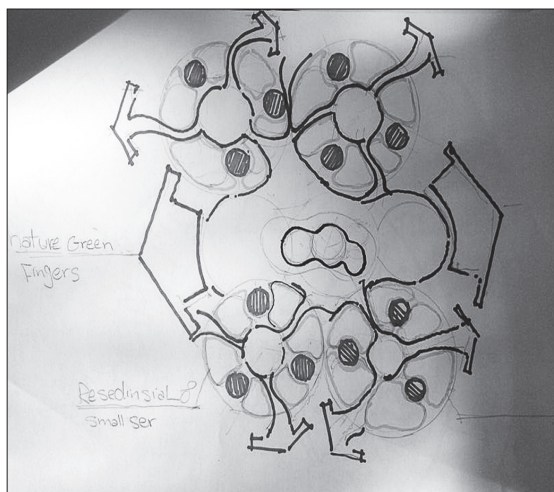
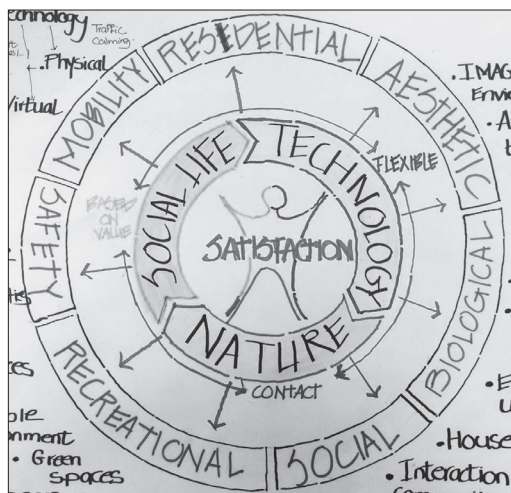
Była to bardzo owocna sesja, obfitująca w ciekawe dyskusje dotyczące jakości życia w mieście przyszłości oraz jej uwarunkowań. Efekty, które przyniosła, znacząco przybliżyły uczestników do opracowania końcowych prezentacji.

Istotnym wątkiem przeplatającym się przez sesję transportową były nowe technologie. Rozważano, jakie będzie przyszłe źródło energii (energia innowacyjna)? czy nadal używać będziemy centralnego ogrzewania? jak możemy chronić się / adaptować przed pogodą i zmianami klimatu? jak możemy się ze sobą komunikować (alternatywy dla telefonów komórkowych)? jakie nowe możliwości pracy dają nam nowoczesne technologie (praca zdalna dla wszystkich)? jak będą wyglądać w przyszłości zakupy lub nauka – w szkołach bądź e-learningu? czy dostępność informacji o nas samych to *big data* czy *big brother*? jak daleko posunie się automatyzacja?

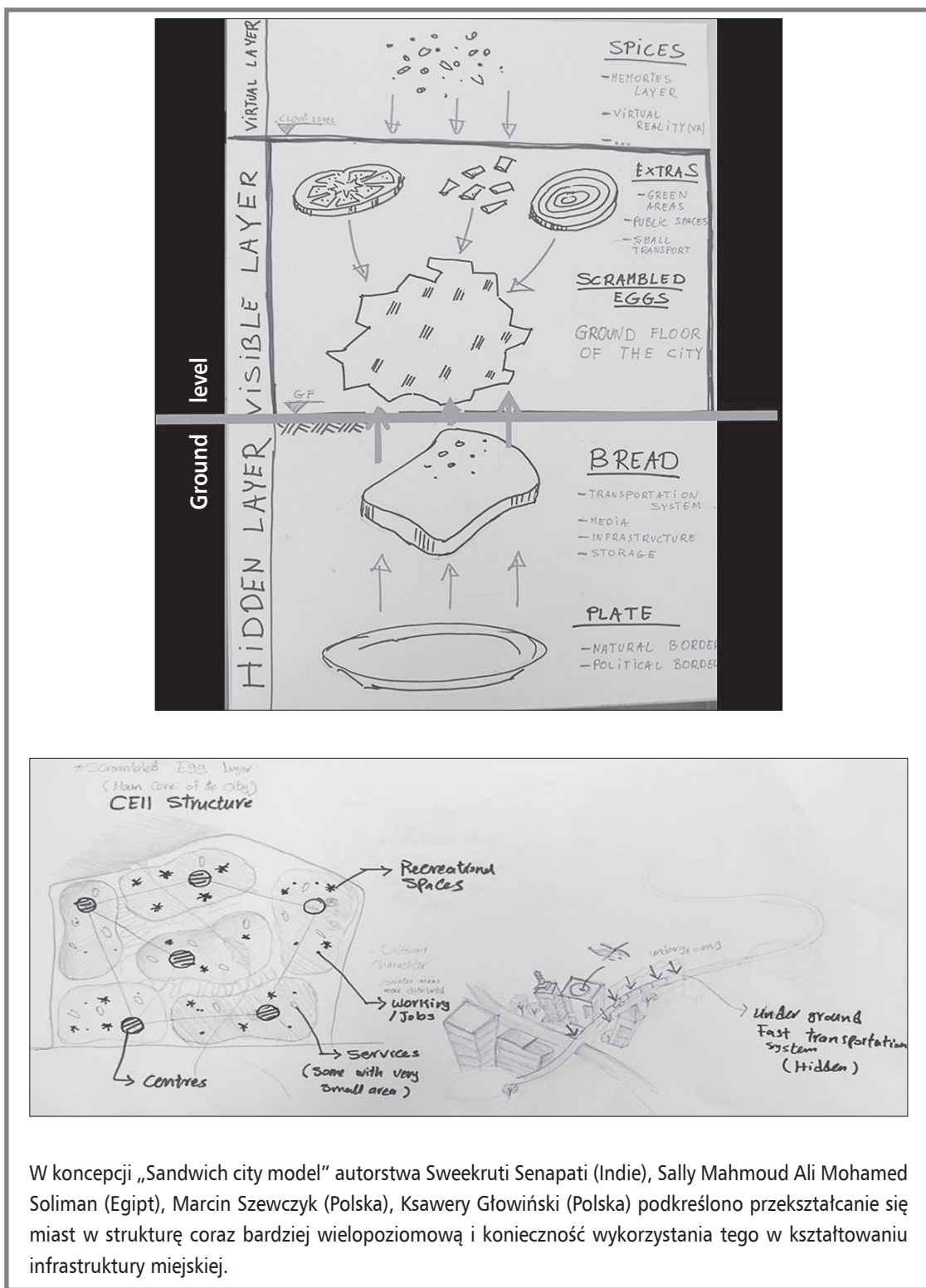
Ostatniego dnia Szkoły Letniej grupy zsyntetyzowały wyniki osiągnięte w ciągu sesji i kolejnych rund pytań i odpowiedzi. Na podstawie zebranych przemyśleń powstały zarysy modeli miast przyszłości, które w ciągu dnia były udoskonalane w ramach kolejnych prezentacji i dyskusji z tutorami (Laurą Verdelli, Joanną Bach-Głowińską, Hanną Obracht-Prondzyńską, Dorotą Kamrowską-Zańską i Karoliną Krośnicką) oraz członkami innych zespołów. Ostatecznie każda z grup przedstawiła kompleksowy model miasta przyszłości, wychodzący z określonego systemu wartości, przechodzący przez kilka skal funkcjonowania miasta. Modele nie wykluczały się nawzajem – można było potraktować je jako komplementarne względem siebie.

* * *

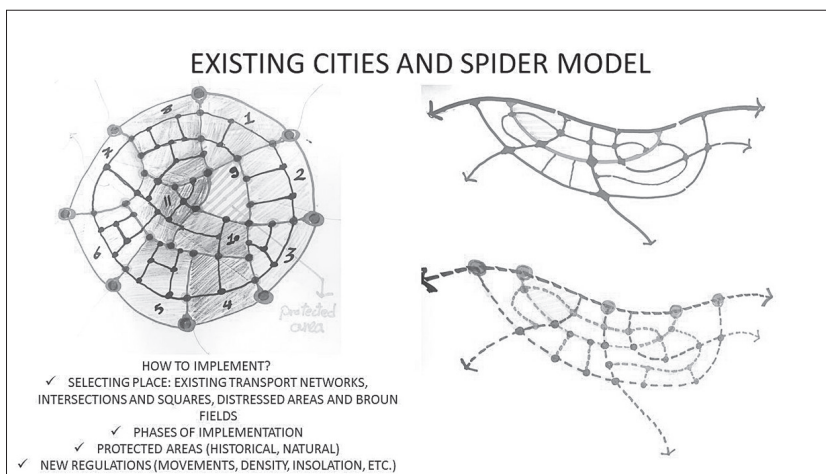
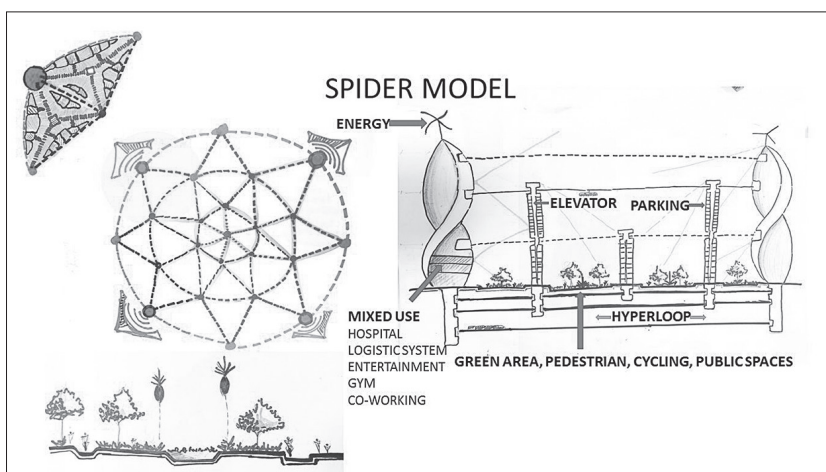
W wyniku prac młodych planistów w trakcie Gdyńskiej Letniej Szkoły Urbanistyki stworzone zostały trzy ciekawe koncepcje miast przyszłości.



Koncepcja „Habitat” stworzona przez zespół w składzie: Otakar Bursa (Czechy), Doaa Mahmoud Abdelaal Muhammad (Egipt), Ehab Mahmoud Ammar Abobakr (Egipt), Marcin Włodarski (Polska) oparta jest na trzech filarach: elastycznych technologiach, kontakcie z naturą oraz życiu społecznym opartym na wartościach. Wymienione trzy filary powinny być powiązane z podstawowymi potrzebami ludzi przyszłości, zidentyfikowanymi przez grupę jako potrzeby: biologiczne, społeczne, mieszkaniowe, mobilnościowe, estetyczne, rekreacyjne. Realizację tych potrzeb zapewniałaby dzielnica w obrębie miasta X przedstawionego na modelu graficznym.



W koncepcji „Sandwich city model” autorstwa Sweekruti Senapati (Indie), Sally Mahmoud Ali Mohamed Soliman (Egipt), Marcin Szewczyk (Polska), Ksawery Głowiński (Polska) podkreślono przekształcanie się miast w strukturę coraz bardziej wielopoziomową i konieczność wykorzystania tego w kształtowaniu infrastruktury miejskiej.



Koncepcja „Spider model” stworzona przez grupę: Anastasia Semina (Rosja), Ghada Eldeeb (Egipt), Marco Boutros (Egipt), Stanisław Reszka (Polska) prezentuje przestrzenny wymiar miasta przyszłości, opartego na hierarchicznej sieci powiązań występujących równolegle w wielu warstwach miasta wykorzystujących transport wertykalny oraz horyzontalny na różnych poziomach. Model ten zakłada wykorzystanie powierzchni terenu jako strefy ruchu pieszego, z zabudową w skali człowieka i dużą ilością zieleni. Uwzględniono także produkcję czystej energii przy użyciu infrastruktury miejskiej.

Podstawą opisanych powyżej modeli przestrzennych było zdefiniowanie systemu wartości jako bazy dalszych rozważań na temat przestrzeni i sposobu jej użytkowania. W środku tego systemu wartości (jak widoczne jest to np. w modelu „Habitat”) znajduje się człowiek i jego potrzeby. W trakcie dyskusji uznano bowiem, że dobrostan człowieka i środowisko naturalne powinny być priorytetami wszelkich przekształceń. W końcowej sesji Gdyńskiej Szkoły wzięli udział zagraniczni goście Kongresu: Klaus R. Kunzmann i David Amborski oraz dyrektor Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni Marek Karzyński. Omówione wyżej wyniki pracy uczestników Szkoły zaprezentowali sami młodzi planiści, a ich pracę podsumowała Laura Verdelli.

WYSTAWA PLENEROWA

Michał Stangel

WIELKIE PROJEKTY URBANISTYCZNE W POLSCE W XXI WIEKU

Pomysłodawcą i kuratorem wystawy był **Michał Stangel**, on jest też autorem prezentowanego tutaj omówienia. Opracowanie graficzne plansz zostało wykonane przez **Agnieszkę Bocheńską-Niemiec** i **Przemysława Chimczaka**. Za sprawy organizacyjne instytucjonalnie odpowiadały: Towarzystwo Urbanistów Polskich, Urząd Miasta Gdynia oraz firma AMS SA, lider reklamy Out-of-Home w Polsce, która była również producentem wydruków i city-lightowej ekspozycji.¹ Pracę wszystkich zaangażowanych osób koordynowała **Izabela Mironowicz**.

Opisy projektów użyte w tym tekście w części pochodzą z posterów, a w ich przygotowanie zaangażowane były różne osoby i podmioty pomagające przygotować ich merytoryczną zawartość. Reprezentowały one projektantów lub inwestorów poszczególnych przedsięwzięć.

Uwagi wstępne

„W Polsce urbanistyki nie ma” – takie zdanie można czasem usłyszeć w dyskusjach o współczesnym rozwoju przestrzeni polskich miast. Uczestnicy VI Kongresu Urbanistyki Polskiej wiedzą oczywiście, że to nieprawda. Celem wystawy plenerowej, usytuowanej w czasie trwania kongresu w samym sercu Gdyni, na skwerze pomiędzy Teatrem Muzycznym a Gdyńskim Centrum Filmowym, na trasie pieszej pomiędzy ul. Świętojańską a Plażą Miejską, była popularyzacja dobrych przykładów współczesnej polskiej urbanistyki, adresowana do szerokiego odbiorcy. Wystawa została przygotowana przez organizatorów Kongresu – Towarzystwo Urbanistów Polskich i Miasto Gdynia oraz firmę AMS, lidera reklamy Out-of-Home w Polsce, partnera Kongresu. Celem wystawy było zebranie i pokazanie współczesnych, wielkich polskich projektów urbanistycznych – czyli projektów zagospodarowania obszarów miejskich na nowe, wielofunkcyjne zespoły zabudowy (wielkości od kilkunastu do kilkudziesięciu hektarów i więcej), które powstały w naszym kraju w ostatnich latach. Urbanistyka współczesna w znacznej mierze wykracza poza klasyczne projektowanie i planowanie urbanistyczne; dotyczy działań rewitalizacyjnych, ekonomicznych, środowiskowych, społecznych, taktycznych i operacyjnych.

¹ Na wystawę składało się 28 posterów wykonanych w formacie A0, z których każdy zawierał kilka elementów graficznych i opis, co uniemożliwiło ich czytelną reprodukcję w tej publikacji. Dlatego tematykę wystawy przedstawiono w formie opisowej, którą opracował Michał Stangel. TUP zamierza adaptować materiał wystawowy do prezentacji na swoich stronach internetowych.

Zmienia się też rola urbanisty, który coraz częściej jest już nie tylko planistą-projektantem, lecz musi być negocjatorem, twórcą wizji i scenariuszy. W Nowej Karcie Ateńskiej (1998) określono cztery role urbanisty: badacz, naukowiec; projektant i wizjoner; polityczny doradca i mediator; zarządca jednostek terytorialnych. Na Kongresie Urbanistyki Polskiej w Lublinie w 2012 roku Ismael Fernández Mejía mówił metaforycznie o różnych rolach urbanisty jako „ogrodnika, kucharza, aktora”...

Zamiast „wielkich projektów” nowych osiedli i miast urbanisci opracowują raczej interdyscyplinarne strategie obejmujące zagadnienia przestrzenne, ekonomiczne i społeczne, o charakterze tzw. katalizy urbanistycznej. Celem działań nazywanych „miejską akupunkturą” jest inicjowanie korzystnych zmian w mieście poprzez działania w mniejszej skali i wywoływanie efektu synergii. Niemniej, aby sensownie planować rozwój miast konieczne jest myślenie o mieście w kategoriach przestrzennych, w trzech wymiarach i choć urbanisci muszą czerpać wiedzę z różnych dziedzin i współpracować z gronem ekspertów, to wizje przestrzenne wciąż są często najlepszą podstawą do skutecznego działania. Dlatego, podobnie jak na całym świecie, w Polsce w XXI wieku wciąż tworzone są wielkie projekty urbanistyczne, które nieraz, z większym lub mniejszym sukcesem, przekładają się na rzeczywistość rozwoju przestrzennego. W niektórych miastach Polski powstają w ostatnich latach nowe zespoły urbanistyczne, a w wielu z nich były i są prowadzone prace studialno-koncepcyjne, w tym konkursy, oraz prowadzi się prace planistyczne, dotyczące nowych obszarów miejskich. Celem wystawy było przekrojowe pokazanie takich przedsięwzięć urbanistycznych, w których pewną rolę odegrało myślenie urbanistyczne, przez co można rozumieć urbanistyczną fazę studialno-koncepcyjną (obejmującą czasem różne dyskusje, warianty, opcje, konsultacje społeczne itp.) i opracowanie planu generalnego (master planu) i/lub miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W takich obszarach można doszukać się odniesień do współczesnych zasad projektowania urbanistycznego i kształtowania miasta zwartej. Jak wiadomo, zarówno projektowanie urbanistyczne, jak i budowanie nowych obszarów miejskich, to procesy długotrwałe, złożone i wieloaspektowe – dlatego czasem, dla niektórych, ważnych i wrażliwych miejsc, powsta-



Ryc. 51. Wystawa usytuowana została w samym sercu Gdyni, na skwerze pomiędzy Teatrem Muzycznym a Gdyńskim Centrum Filmowym, na trasie pieszej pomiędzy ul. Świętojańską a Plażą Miejską (fot. M. Puszczewicz).

wało takich koncepcji na przestrzeni lat bardzo wiele. Jako urbaniści powinniśmy wierzyć, że projektowanie takie nie jest bezowocne i choć nie przekłada się wprost na realizację, to w kolejnych stadiach przybliża do optymalnego rozwiązania.

Na wystawie pokazano 26 projektów z miast polskich oraz dodatkowo cztery zagraniczne, z projektami z miast Czech, Słowacji i Rumunii. Projekty są różnorodne i dotyczą obszarów miejskich o różnych uwarunkowaniach i w różnej skali. Każdy dotyczy konkretnego, innego problemu przestrzennego. Jeśli spróbowałibyśmy je sklasyfikować, można by wyróżnić pewne cechy wspólne. Taka uproszczona klasyfikacja jest siłą rzeczy niekompletna i niekonsekwentna, gdyż wiele złożonych projektów mogłoby należeć do różnych kategorii, wygląda zaś następująco: kompleksowe projekty nowych dzielnic miejskich, nowe osiedla, rewitalizacja obszarów zdegradowanych, kreacja miejskości w małej skali, strategiczna przestrzeń publiczna oraz eksperymenty miejskie.

Kompleksowe projekty nowych dzielnic miejskich

Wśród kompleksowych projektów nowych dzielnic miejskich wyróżnia się **Młode Miasto w Gdańsku**. Autorzy przypominają, że „prace nad przyszłym kształtem tego obszaru, obejmującego w dużej części tereny postoczniowe i poprzemysłowe, położone na północ od Starego Miasta, trwają już od 1994 roku (Synergia 99 sp. z o.o., Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej). Od tego czasu przygotowano wiele studiów, koncepcji i projektów dotyczących jego struktury funkcjonalno-przestrzennej, najpierw z inicjatywy Miasta Gdańska, a następnie – na zlecenie właścicieli terenów. W miarę postępów prac nad koncepcją oraz wraz z przekształcaniami własnościowymi obszaru wykrystalizowała się idea ukształtowania nowej części dzielnicy śródmiejskiej o wielofunkcyjnym charakterze.” Realizacja Młodego Miasta zaczęła się wraz z oddaniem do użytku pierwszych inwestycji infrastrukturalnych oraz budowy Europejskiego Centrum Solidarności, biurowca Tryton i innych inwestycji. Najnowszy konkurs, z 2018 roku, na koncepcję zabudowy Stoczni Cesarskiej wygrała pracownia Hennig Larsen z Kopenhagi, we współpracy z polskimi firmami BBGK Architekci i A2P2 Architekci.

Jednym z większych projektów urbanistycznych w Polsce jest obecnie **Nowa Huta Przyszłości – projekt strategiczny Gminy Miejskiej Kraków**. W 2012 roku przeprowadzono konkurs studialny dotyczący obszaru przeszło 5,5 tys. ha. Ze względu na skalę i stopień trudności, był on największym wyzwaniem urbanistycznym, jakie pojawiło się w Polsce od wielu lat. Zdaniem międzynarodowego jury najlepszą propozycję podniesienia atrakcyjności wschodniej części Krakowa dla inwestorów i mieszkańców przedstawiła pracownia ARCA – Biuro Projektów Urbanistyki i Architektury Michał Stangel. Na bazie tej propozycji w 2013 roku Heinle, Wischer und Partner Architekci sp. z o.o. opracowała koncepcję zagospodarowania przestrzennego i studium wykonalności, przyjmując założenie, że podstawowe działania w jego ramach powinny skupić się na obszarze około 600 ha, zlokalizowanym na wschód od krakowskiej huty stali. W 2014 roku została ona uzupełniona koncepcją drogową wraz z sieciami infrastruktury technicznej (Grontmij Polska sp. z o.o.). Wnioski z przygotowanej dokumentacji znalazły odzwierciedlenie w zapisach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa”, a następnie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W 2015 roku rozpoczęła działalność, zawiązana przez Gminę Miejską Kraków i Województwo Małopolskie, spółka Kraków Nowa Huta Przyszłości SA, która odpowiada za koordynację działań zmierzających do realizacji projektu. W wyniku współpracy z PWC Polska sp. z o.o. opracowany został master plan dla projektu strategicznego „Kraków – Nowa Huta Przyszłości”, składającego się z czterech komponentów: Centrum Logistyczno-Przemysłowego „Ruszcza”,

Parku Naukowo-Technologicznego „Branice”, Centrum Wielkoskalowych Plenerowych Wydarzeń Kulturalnych „Błonia 2.0” oraz Centrum Rekreacji i Wypoczynku „Przylasek Rusiecki”.

Przykładem nowej dzielnicy jest też pokolejowy obszar **Wolnych Torów w Poznaniu**, który mógłby połączyć i uzupełnić dwie dzielnice: Wildę i Łazarz. Pierwsze miejsce w konkursie rozstrzygniętym w 2015 roku zajęła pracownia MAU – Mycielski Architecture & Urbanism. Autorzy zaproponowali harmonijną strukturę miejską z układem przestrzeni publicznych przekonując, że „wokół parków i wzdłuż głównej ulicy powstaną lokalne centra życia społecznego z placami i budynkami publicznymi.” Zaproponowali także uprzywilejowanie transportu publicznego (tramwaj na głównej ulicy) oraz otwartą na zmiany i modyfikacje strukturę urbanistyczną, która ma dać możliwość jednoczesnego rozwoju w wielu miejscach.

Powstająca nowa dzielnica to także **Sea City – Śródmieście Morskie Gdyni**, realizowane przez Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, z projektami architektonicznymi wyłonionymi na drodze konkursów. Powierzchnia terenów poportowych przeznaczonych na funkcje śródmiejskie to około 71,6 ha, w tym około 33 ha terenów inwestycyjnych. „Sea City to obszar terenów postoczniowych poddawany obecnie procesowi rewitalizacji. Jest to jeden z głównych celów strategicznych miasta, które chce zapewnić wszechstronny i harmonijny rozwój tych terenów, przywracając im funkcje miejskie. Efektem wspólnych działań, zarówno miasta, jak i inwestorów biznesowych, będzie powstanie nowoczesnej i prestiżowej dzielnicy Gdyni łączącej funkcje mieszkalne, biznesowe i usługowe. Zgodnie z zapisami planów zagospodarowania przestrzennego opracowanego przez miasto, nowoczesna architektura powstająca na tym terenie ma wpisywać się w historyczną zabudowę z zachowaniem jej walorów. Gdynia, jej mieszkańcy i turyści zyskają tereny, które dotychczas nie były udostępniane. Powstająca obecnie strefa wypoczynku, biznesu oraz rozrywki w znaczący sposób poszerzy ofertę miasta. Inwestorzy posiadają już projekty zagospodarowania poszczególnych obszarów. Ruszyły pierwsze prace, które niedługo w znaczący sposób zmienią krajobraz tego rejonu Gdyni. Wśród obszarów poddawanych rewitalizacji znajduje się teren pomiędzy Sea Tower a Skwerem Kościuszki, na którym powstaje projekt Gdynia Waterfront. Przy nabrzeżu Mola Rybackiego planowana jest realizacja nowoczesnego kompleksu biurowo-mieszkalnego, uzupełnionego o zabudowę handlowo-usługową”.²

W Szczecinie podobnym wyzwaniem jest **Międzyodrze**, w tym teren **Łasztowni**. W 2017 roku odbył się konkurs urbanistyczny i architektoniczny na opracowanie koncepcji zagospodarowania tego obszaru, który wygrała Maćków Pracownia Projektowa. Zamiarem Autorów było „stworzenie nowego, «otwartego na Odrę» fragmentu miasta z bogatym i zróżnicowanym programem funkcjonalnym, stanowiącego naturalne uzupełnienie tkanki miejskiej Szczecina oraz włączenie obszarów Międzyodrza i Łasztowni do struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, budowa połączeń i integracja terenu z przyległymi obszarami Starego Miasta i Śródmieścia. W zaproponowanej, czytelnej strukturze respektującej istniejące osie i otwarcia widokowe, autorzy postawili nacisk na zachowanie unikalnego charakteru miejsca, wykreowanie wysokiej jakości, różnorodnych przestrzeni publicznych z obudową usługową, stanowiących «centra lokalne» – miejsca spotkań w obrębie poszczególnych jednostek przestrzennych, z wykorzystaniem akwenów jako podstawy kreowania nowych typów atrakcyjnych przestrzeni publicznych. Uwzględniono także zapewnienie dla poszczególnych jednostek optymalnego dostępu do środków transportu publicznego, kształtowanie w obrębie głównych ciągów ulicznych wygodnych przestrzeni ruchu pieszego oraz ograniczanie potrzeb przewozowych i indywidualnego transportu kołowego poprzez zapewnienie wielofunkcyjności obszaru.”

² Opis projektu wg strony: (srodmiestciemorskie.pl/wizja)

Nowe osiedla

Jednym z głównych mechanizmów rozwoju miast jest budowa osiedli przez firmy deweloperskie. Wśród takich projektów niektóre wyróżniają się szczególną dbałością o miejskość – powiązanie funkcji mieszkaniowych i usługowych, zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni otwartych, czy integrację z otoczeniem. Jednym z najlepszych przykładów takiego osiedla jest **Garnizon w Gdańsku** (Inwestor: Grupa Inwestycyjna Hossa; autor masterplanu: Marcin Woyciechowski; proj. architektoniczne – Pracownia Projektowa Grupy Inwestycyjnej Hossa). W opisie projektu czytamy: „Na przeszło 23-hektarowym terenie powstaje wyjątkowa przestrzeń, zaprojektowana w sposób otwarty i miejski. Wizja przyjaznego, przystępnego, różnorodnego i wielofunkcyjnego miasta, opartego na czytelnej siatce ulic o charakterze publicznym, przeplatanych skwerkami i placykami, z założeniem kwartałowym, oraz deptakiem – korso z funkcjami rekreacji i animacji kultury, przeprowadzeniem rzeki (Strzyży) i założeniem parkowym, wśród zabytkowej tkanki. Ulice, skwery, parki czy półpubliczne przejścia piesze



Rys. 52. Rozmieszczenie posterów w przestrzeni publicznej przed Teatrem Muzycznym w Gdyni (fot. J. Ziarnicki).

dostępne są również dla użytkowników z zewnątrz. (...) Wysokość budynków przylegających bezpośrednio do przestrzeni publicznej oscyluje w granicach 16–20 m. Wyższe kubatury odsunięte są do drugiej linii zabudowy, różnicując i rozrabniając skalę zdarzeń w niższych kondygnacjach tak, aby spacerująca osoba co kilkanaście sekund mogła skorzystać z nowej oferty wrażeniowej. Wobec oczywistych trudności w identyfikowaniu danego obszaru w sposób kompozycyjny, wątek historyczny okazał się prostym, skutecznym i wdzięcznym sposobem na identyfikację projektu. Kompozycja pozostaje otwarta, tworzone są przedpola i osie widokowe, które podkreślają i akcentują zabytkową tkankę, płynnie łącząc przeszłość z przyszłością.”

Pokazano dwie warszawskie realizacje osiedli pracowni APA Kuryłowicz & Associates: **EKO-Park** oraz **Ostoja Wilanów**. Osiedle EKO-Park zrealizowano w Warszawie na obszarze 19 ha, etapami, w latach 2000-2012. Jak pisał w artykule *Utopia miasta ogrodu w mieście postindustrialnym – osiedle Eko-Park w Warszawie* główny projektant osiedla Stefan Kuryłowicz (2007), główną intencją zamierzenia było wytworzenie przestrzeni miej-

skiej o zróżnicowanym charakterze i czytelnie zdefiniowanych przestrzeniach publicznych, przy jednoczesnym utrzymaniu związków z terenami istniejącej zieleni miejskiej i wzbogaceniu jej o nowe przestrzenie zielone. Założeniem autorskim była chęć zbudowania wieloskalowej struktury urbanistycznej – systemu zdolnego do rozwoju i mutacji w ramach regulacji strategii planistycznej zapisanej w planie zagospodarowania. Jednym z celów strategii było zapewnienie różnorodności w ramach jednoci. Służy temu zasada „zaufania”, która mówi, że aby zapewnić maksymalną otwartość struktury przestrzeni, liczbę ustaleń przyjętych na poziomie planistycznym należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Jak się wydaje, osiedle Eko-Park można ocenić jako udane wytworzenie spójnej tkanki miejskiej, a choć całość zrealizowano w jednym cyklu inwestycyjnym, zabudowa jest urozmaicona przestrzennie i funkcjonalnie. W 2010 roku osiedle otrzymało nagrodę Architectural Council of Europe, jako jedna z dwudziestu najbardziej proekologicznych realizacji w Europie.

Jednym z większych i ambitniejszych nowych osiedli jest **Siewierz Jeziorna** (inwest. TUP SA, proj. MAU – Mycielski Architecture & Urbanism) na terenie 120 ha nad Zalewem Przeczycko-Siewierskim, około 30 km od Katowic. Koncepcja powstała na bazie wyników międzynarodowych warsztatów charrette w 2007 roku. Wtedy podjęto decyzję o realizacji nowej dzielnicy, opartej na tradycyjnych wzorcach urbanistycznych, w nawiązaniu do zasad Nowego Urbanizmu. Założono budowę „miasteczka” z usługami, biurami, hotelami, mariną, lokalnym ujęciem wody i oczyszczalnią. W centralnej części założenia przewidziano park z siecią stawów i oczek wodnych, nad zalewem pas rekreacyjny z hotelem i dużym kompleksem konferencyjnym, przystanią i moło. Położono nacisk na ukształtowanie zróżnicowanej struktury urbanistycznej kwartałów zabudowy i przestrzeni publicznej. Do koncepcji zagospodarowania sporządzono „kod urbanistyczny i architektoniczny” (ang. *design code*) – szczegółowe wytyczne do projektowania poszczególnych budynków, określające gabaryty, formę elewacji, materiały, a także parametry dotyczące energooszczędności i ekologicznych rozwiązań sanitarnych. Realizacja przedsięwzięcia planowana jest na wiele lat, a docelowo na 120 ha może zamieszkać około 7 000 osób. Dotychczas zrealizowano etap pilotażowy – pierwszy kwartał z kilkunastoma budynkami i wieżą widokową, na który w 2012 roku wydane zostało pierwsze pozwolenie na budowę na 200 jednostek mieszkaniowych. Jak stwierdzają autorzy, takie „projektowane przyjazne pieszym dzielnice zintegrowane z pobliskimi miejscami pracy, obiektami szkolnictwa czy rekreacji, mogą stać się alternatywnym, policentrycznym modelem rozwoju dla panującego w Polsce chaosu przestrzennego i suburbanizacji.”

Na wystawie pokazano także nowe osiedla Gdyni – **Gdynia Zachód** (masterplan – MAU – Mycielski Architecture & Urbanism), a także **rejon Nabrzeża Prezydenta** oraz **Molo Rybackie**. Przykładem projektu z mniejszego miasta było **Osiedle Gizynek w Stargardzie** – zwycięski projekt konkursowy i plan miejscowy.

Rewitalizacja miejskich obszarów zdegradowanych

Rewitalizacja miejskich obszarów zdegradowanych jest jednym z głównych wyzwań współczesnej urbanistyki. Choć rewitalizacja powinna być kompleksowa, gdyż dotyczy zagadnień społecznych, ekonomicznych i innych, często największe znaczenie ma transformacja przestrzeni. Jednym z przykładów zrealizowanej transformacji jest **Strefa Kultury w Katowicach**. Na terenie dawnej kopalni Katowice powstały trzy spektakularne obiekty wyłonione w drodze międzynarodowych konkursów: Międzynarodowe Centrum Kongresowe (proj. JEMS Architekti sp. z o.o.), Siedziba Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia (proj. Konior Studio) oraz Nowe Muzeum Śląskie (proj. Riegler Riewe Architekten). Inwestycje te mają zainicjować proces rozwoju dzielnicy; planuje się przeznaczenie pozostałych terenów kopalni na inwestycje komercyjne; obecnie trwają przygotowania do re-

alizacji zabudowy mieszkaniowej. W tym fragmencie miasta od kilku lat odbywały się wydarzenia artystyczne, m.in. wystawy sztuki podczas nocy muzeów i festiwal Tauron Nowa Muzyka, które ożywiały ten teren i dawały przedsmak rewitalizacji i integracji funkcjonalnej z centrum miasta. Choć strefa bywa krytykowana za zbyt monofunkcyjne zagospodarowanie i podporządkowanie układu przestrzennego komunikacji samochodowej, jest niewątpliwie udanym przedsięwzięciem, jeśli chodzi o funkcje wybitnych dzieł architektury współczesnej.

Na wystawie pokazano też dwa projekty rewitalizacyjne autorstwa gliwickiej pracowni P.A. NOVA – **Podzamcze w Lublinie** oraz **Nowe Miasto w Tarnowie**, oba powstające na bazie zwycięskich koncepcji konkursowych prowadzonych pod kierunkiem Stanisława Lessaera. Pokazano też koncepcję i plan miejscowy **Nowego Centrum Tczewa** na terenie powojkowym, nagrodzone w 2017 roku przez ministra infrastruktury i budownictwa w konkursie za wybitne osiągnięcia w dziedzinie planowania i zagospodarowania przestrzennego.

Kreacja miejskości w małej skali

Specyficzną grupą projektów urbanistycznych jest kreacja miejskości w małej skali, w miejscach o stosunkowo niewielkiej intensywności zabudowy, gdzie udało się wytworzyć przestrzeń o intensywności i jakości wielkomiejskiej. Na wystawie pokazano **zespół mieszkaniowy Małe Naramowice w Poznaniu** (inwestor Echo Investment, proj. ARE Stiasny/Waławek). W kompozycji zespołu mieszkaniowego twórczo zinterpretowano architektonicznie zapisany w planach urbanistycznych tzw. Plac Przykościelny, który później nazwano Naramowickim Rynkiem. Autorzy chcieli, jak piszą, „sformułować jasną odpowiedź na urbanistycznie postawiony problem współczesnego wyrazu przestrzeni publicznej: placu – rynku i jej obudowy (...) Charakter zabudowy przypominać miał współczesną wersję tradycyjnego miasteczka z zabudową kształtowaną wokół pozbawionej ruchu samochodów przestrzeni publicznej otwartej także na istniejące już elementy zagospodarowania terenu. Charakter architektury budynków pokazywać miał związek zespołu z atmosferą miasta Poznania, a wyraz architektury inspirowany jest charakterystyczną ikoną Poznańskiego Rynku Staromiejskiego – drobnym w skali, malowniczym zespołem tzw. Bud Śledziowych – grupie czterokondygnacyjnych kamieniczek, których wąskie, jedno- i dwuokienne fasady wspierające się na arkadowych podcieniach pokryte zostały w latach 50. XX wieku barwnymi polichromiami tworzącymi gęsty, pionowy, nieregularny rytm.”

Dobrym przykładem kreacji miejskości jest też **Centrum miasta Siechnice** (inwest. Gmina Siechnice; proj. Maćków Pracownia Projektowa). W zrealizowanym projekcie udało się przededefiniować układ urbanistyczny „sojalistycznego wyrobu miastopodobnego bez zdefiniowanego centrum, bez przestrzeni publicznych, z dwoma środkami ciężkości i rozsypanymi pomiędzy nimi funkcjami” i wytworzyć nowe centrum miasta. Autorzy oparli swój zamysł na interakcji pomiędzy dwoma mocno wpisanymi w świadomość mieszkańców budynkami: kościołem (pierwszy na tzw. ziemiach odzyskanych konkurs architektoniczny – projekt Tadeusz Szukała) i budynkiem gimnazjum. Wyzaczyły one nowy środek ciężkości miasta, który wraz z jego historyczną osią wytworzył własną regułę geometryczną. Jak piszą autorzy: „Nam pozostało tylko wyłapywanie i zapisanie w MPZP nowych relacji przestrzennych. Kwintesencją tej zasady jest bryła ratusza, którą zagięliśmy w miejscu przecięcia się dwóch siatek przestrzennych. W decyzjach architektonicznych co rusz pobrzmiewają odniesienia do lokalnych tradycji budowania (duże połacie klinkieru, przejścia bramowe, dominanty). Ta rewolucja wymagała niezwykle odważnych mieszkańców. Inspirowani przez światłych liderów społecznych zaufali architektowi, który wśród nich się wychował i pomógł wpasować ich śmiałe wizje w ramy przestrzenne. Po gimnazjum zrewitalizowano park,

wybudowano pełnowymiarową halę sportową, drugi, nowy park, zbiornik kąpielowy, duże tereny rekreacyjne, powstała strefa przemysłowa, szereg budynków mieszkalnych, a teraz plac targowy, stadion miejski. Tak po cichu wyrosło nowe miasto. Zbudowane z cegieł i marzeń mieszkańców.”

Odnowa przestrzeni publicznej

Odnowa przestrzeni publicznej jest w Polsce powszechna, ale na wyróżnienie zasługują te projekty, gdzie odnawiana lub kreowana strategiczna przestrzeń publiczna daje nowy, istotny impuls do rozwoju fragmentu miasta i w sposób synergiczny podnosi atrakcyjność miejsca. Takim przykładem jest **Zagospodarowanie wschodniego nabrzeża jeziora Paprocany w Tychach** (inwestor: Urząd Miasta Tychy, proj. RS+ arch. Robert Skitek). Promenada nadwodna wraz z towarzyszącymi jej atrakcjami i realizowanymi w kolejnych etapach obiektami wyróżniła jakościowo Jezioro Paprocańskie, pozwalając na szerokie udostępnienie walorów krajobrazowych i poszerzenie oferty rekreacyjnej dla mieszkańców miasta. W opisie czytamy: „Projekt obejmował wijącą się promenadę wychodzącą nad jezioro, nową plażę, siłownię plenerową oraz remont ciągu pieszo-rowerowego. Promenada w swoim biegu złożona jest z przeplatających się układów desek pod różnym kątem. Najbardziej skrajne powierzchnie w łukach ścieżki obniżają się do poziomu lustra wody, a wybrane powierzchnie od wewnętrznej strony łuku płynnie wynoszą się do góry tworząc podłużne siedziska z widokiem na jezioro. Przed inwestycją teren ten był jedynie trawnikiem przy drodze. Mimo walorów krajobrazowych, zupełnie niewykorzystany (poza wędkarzami)”. Projekt uzyskał Grand Prix jako najlepsza przestrzeń publiczna 25-lecia w konkursie firmowanym przez AMS pt.: „Najlepsze zmiany przestrzeni publicznej. Przegląd nagrodzonych projektów z okazji 25-lecia transformacji”.

Drugim pokazanym na wystawie projektem strategicznej przestrzeni publicznej jest **Rewitalizacja przestrzeni publicznej Śródmieścia Wejherowa**. Przedmiotem projektu była rewitalizacja obszaru zdegradowanego Śródmieścia Wejherowa o powierzchni ponad 45 ha i ponad 2,5 tysiąca mieszkańców. Celem była aktywizacja społeczna i gospodarcza Śródmieścia Wejherowa oraz podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznych miasta.

Projekt zakładał kompleksowe przekształcenia rewitalizacyjne, zarówno infrastrukturalne, jak i społeczne. Realizacja uzyskała wyróżnienie II stopnia w konkursie „Najlepsza Przestrzeń Publiczna Województwa Pomorskiego” w 2012 roku.

Eksperymenty miejskie

Wśród projektów tej kategorii znalazły się innowacyjne działania, w których zastosowano nowe sposoby podejścia do problemów przestrzennych, które można by nazwać eksperymentami miejskimi.

Nowe Żerniki – to przedsięwzięcie zorganizowane wspólnie przez miasto Wrocław i Dolnośląską Okręgową Izbę Architektów RP, przy współpracy Wrocławskiego Oddziału SARP. Przedsięwzięcie pomyślano jako „modelowe osiedle, które ma stać się alternatywą wobec „produkcji taśmowej” mieszkań – mocno ujednoliconej i nie zawsze jakościowo zadowalającej oferty generowanej przez rynek. Projektowane przez najlepszych wrocławskich architektów osiedle odpowiadać ma potrzebom nowoczesnych mieszkańców miasta, ułatwiać budowanie więzi społecznych, sprostać normom budownictwa ekologicznego... W przeciwieństwie do standardowych osiedli, powstających chaotycznie na obrzeżach miasta Nowe Żerniki pomyślane zostały jako jednostka wyposażona w podnoszące komfort życia elementy charakterystyczne dla miasta. Na terenie osiedla znajdzie

się szkoła, przedszkole, dom seniora, a także dom kultury ulokowany w przebudowanym schronie. Główne osie osiedla zaprojektowane zostały jako zielone aleje, w które wkomponowane zostaną kameralne punkty handlowe i usługowe. Na terenie przecinającego osiedle z północy na południe skweru ulokowane zostaną obiekty rekreacyjne – boiska, korty i place zabaw. W południowej części osiedla, w pobliżu parku, do którego przylegać będzie osiedle, planowane jest też wzniesienie kościoła. W 2016 roku projekt uzyskał I Nagrodę ISOCARP Awards for Excellence.³

Podobnym przedsięwzięciem jest **Warszawska Dzielnica Społeczna**. Jest to według Urzędu m.st. Warszawy



Ryc. 53. Przykłady posterów city-light prezentujących tematy wystawy plenerowej (fot. J. Ziarnicki).

„pilotażowy projekt m.st. Warszawy zmierzający do wypracowania modelowej inwestycji mieszkaniowej połączonej z rewitalizacją obszarów przemysłowych. Pilotaż realizowany jest na Ulrychowie, na terenach w całości publicznych. Projekt ten zakłada stworzenie fragmentu miasta w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju. Główną wytyczną jest stworzenie tu oferty mieszkaniowej zgodnej z «Polityką mieszkaniową Mieszkania 2030», czyli budowa mieszkań miejskich w różnym standardzie i różnych formach najmu/własności. Jednak WDS to więcej niż mieszkania i niezbędna infrastruktura. To także wykorzystanie istniejącego dziedzictwa do kształtowania tożsamości miejsca i mieszanie funkcji, połączone z dostępem do atrakcyjnych przestrzeni publicznych, tak by Ulrychów charakteryzowała wysoka jakość życia. Idea Warszawskiej Dzielnicy Społecznej polega na stworzeniu osiedla, które będzie wielopokoleniowe, inkluzywne, a także wyposażone we wszystkie niezbędne elementy infrastrukturalne. To ma być model powtarzalny w innych miejscach Warszawy. W celu wymyślenia takiej przestrzeni dokonano wielu analiz społecznych, przestrzennych, komunikacyjnych, które określiły, jak rozplanowane powinno być to osiedle i jakie składowe powinno ono zawierać.”

Projekt **Warszawskie Centra Lokalne** wpisuje się w trend intensyfikacji zagospodarowania, poprawę wewnętrznej struktury miasta i tworzenie lokalnych centrów, łączących usługi, węzły przesiadkowe i przestrzenie publiczne. „Jednym z przejawów zróżnicowania tkanki miejskiej Warszawy jest to, że na dużych obszarach brakuje wykształconych centrów lokalnych – miejsc codziennych kontaktów członków małych społeczności” – czytamy w opisie opracowania. Właśnie w tę potrzebę wpisuje się projekt pilotażowy **Warszawskie Centra Lokalne**, którego pierwszym etapem było zdefiniowanie pojęcia centrum lokalnego w kontekście Warszawy i potrzeb jej mieszkańców. W celu konceptualizacji kryteriów, które określają każde centrum lokalne, dokonano

³ Organizacja pod nazwą International Society of City and Regional Planning została założona w 1965 roku i zrzesza przedstawicieli około 70 krajów z całego świata.

przestrzennych analiz oraz wywiadów z użytkownikami przestrzeni publicznych pod kątem tego, czego wymagają oni od tego typu przestrzeni. W wyniku dyskusji przyjęto kryteria definiujące centrum lokalne:

- 1) zawiera element powszechnie dostępnej przestrzeni publicznej;
- 2) jest wielofunkcyjne (z możliwą wymiennością funkcji zależnie np. od pory dnia czy roku);
- 3) znajduje się w niewielkiej odległości od miejsc zamieszkania (10-15 minut spaceru);
- 4) służy wymianie: handlowej, intelektualnej, społecznej;
- 5) ma program/ofertę dla różnych grup wiekowych i społecznych;
- 6) łączy ludzi, buduje lokalną wspólnotę;
- 7) ma przyjemną, ładną formę urbanistyczną;
- 8) ma swój niepowtarzalny charakter, budujący lokalną tożsamość.

W wyniku tej konceptualizacji, opierając się na zgłoszeniach od mieszkańców, wytypowano 32 lokalizacje w Warszawie, które w różnych dzielnicach miasta są miejscami codziennych interakcji oraz życia społecznego. Są to zarówno place, jak i osiedlowe bazarki, hale targowe czy pawilony handlowe, a także skwery i żywe, dzięki usługom, fragmenty ulic, które stanowią naturalne miejsca spotkań mieszkańców.

Jednym z najbardziej dynamicznych przykładów jest **rewitalizacja warszawskiej Pragi oraz przybliżanie do siebie brzegów Wisły**. Proces prowadzony jest przez Miasto Stołeczne Warszawa, a udział w nim mają pracownie architektoniczne m.in. WXCA, BBGK Architekci, Pracownia AKM, Pas Projekt Archi Studio, Marek Piwowarski. W omówieniu działań czytamy, że „Warszawa inwestuje 1,5 mld złotych w rewitalizację prawobrzeżnej części miasta. Zintegrowany Program Rewitalizacji obejmuje fragmenty trzech dzielnic: Pragi Północ, Pragi Południe oraz Targówka, które zostały zidentyfikowane jako obszar kryzysowy. Główne cele zintegrowanego programu rewitalizacji m.st. Warszawy to:

- 1) Ożywienie społeczno-gospodarcze, podniesienie jakości przestrzeni publicznej oraz poprawa środowiska naturalnego zgodnie z wymogami gospodarki niskoemisyjnej.
- 2) Rozwój turystyki, kultury i sportu w oparciu o tożsamość lokalną oraz zasoby dziedzictwa kulturowego.
- 3) Zapobieganie i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu.
- 4) Zwiększenie aktywności mieszkańców obszarów kryzysowych i ich udziału w życiu gospodarczym.

Projekty architektoniczno-urbanistyczne realizowane przez Warszawę na obszarze rewitalizacji są impulsem rozwojowym i realizują powyższe cele. Jakość życia mieszkańców, ale i rozwój ekonomiczny zależą od sposobu kształtowania przestrzeni, zarządzania nią oraz możliwych form jej użytkowania. Działania urbanistyczno-rewitalizacyjne prowadzone są w różnych skalach. Od remontów pojedynczych budynków, po przemiany całych kwartałów zabudowy i duże inwestycje.

Rewitalizacja w szerokim wymiarze to zszywanie dwóch brzegów Wisły tak, by prawo- i lewobrzeżna Warszawa były strukturalnie połączone. Przybliżanie brzegów Wisły to inwestycje w przestrzeń publiczną, infrastrukturę oraz zmiany w strukturze funkcjonalnej dużych fragmentów Powiśla i Pragi.”

Udanym eksperymentem jest też **Centrum Edukacji i Biznesu „NOWE Gliwice”**. Projekt realizowany na terenie dawnej KWK Gliwice, to przykład adaptacji terenu pogórniczego na potrzeby nowoczesnych usług, przemysłu i edukacji. Na powierzchni około 16 ha powstała między innymi strefa aktywności gospodarczej, inkubator przedsiębiorczości i szkoła wyższa. Prace budowlane trwały w latach 2005–2009. Zaadaptowano monumentalne budynki z 1912 roku autorstwa Jerzego i Emila Zillmanów: budynek cechowni – na siedzibę Gliwickiej Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości; maszynownię – na biura i inkubator przedsiębiorczości oraz nową siedzibę Muzeum Odlewnictwa Artystycznego. W miejscu dawnej dyrekcji kopalni powstał budynek dydaktyczny połączony z cechownią szklanym łącznikiem. O sukcesie projektu zadecydowały konsekwentne działania

Agencji Rozwoju Lokalnego, która zarządza terenem od zamknięcia kopalni w 1999 roku, a także korzystna lokalizacja w pobliżu węzła autostradowego A1 i A4. W dalszym etapie rozwoju przygotowano obszary pod prywatne inwestycje, gdzie swoje siedziby zrealizowało już kilkanaście firm z branż nowych technologii. Jedną z nich, Future Processing, zrealizowała nowoczesny kompleks budynków biurowych, gdzie pracuje łącznie blisko 500 osób, w którym znalazły się: restauracja z tarasem rekreacyjnym, siłownia ze spa oraz przedszkole dla dzieci pracowników.

Podsumowanie

Wystawa była próbą przekrojowego pokazania najważniejszych, współczesnych projektów urbanistycznych w Polsce. Należy mieć świadomość, że projekty te nie są idealne, a do wielu można mieć zastrzeżenia. Na przykład dyskusyjna może być lokalizacja inwestycji Siewierz Jeziorna w terenie zielonym, w oderwaniu od istniejącej zabudowy; osiedle Eko-Park krytykowane jest za zajęcie fragmentu pasma zieleni; a katowicka Strefa Kultury czy Nowe Gliwice są zbyt podporządkowane komunikacji samochodowej, z wielkopowierzchniowymi parkingami dominującymi przestrzeń. Tym bardziej jednak warto takie przedsięwzięcia oglądać i analizować choćby po to, by wyciągać wnioski na przyszłość.

Z pewnością na wystawie pokazaliśmy – ze względów organizacyjnych – tylko część aktualnych, ważnych projektów. W gronie tym pewnie mogłyby się znaleźć takie strategiczne przekształcenia przestrzeni publicznych, jak przy moło w Sopocie, nabrzeża we Wrocławiu czy w Olsztynie. Być może mogłyby się tu znaleźć niektóre projekty infrastrukturalne, którym towarzyszą dodatkowe funkcje i podniesienie jakości przestrzeni. Można by pokazać więcej współczesnych projektów konkursowych, a z drugiej strony, procesy coraz lepiej prowadzone partycypacyjnie czy eksperymenty z prototypowaniem przestrzeni publicznej. Mam jednak nadzieję, że wystawa w pewien sposób pokazała przekrój projektów urbanistycznych w kraju i przyczyniła się do ich popularyzacji, a podobną wystawę będzie można uaktualniać w przyszłości.

Wystawa plenerowa w samym sercu Gdyni, **na skwerze pomiędzy Teatrem Muzycznym a Gdyńskim Centrum Filmowym**, bardzo dobrze prezentowała się na nośnikach *city-light* (dzięki AMS SA), a szczególnie efektownie wyglądała podświetlona w nocy. Przyciągała uwagę nie tylko uczestników kongresu, ale i przechodniów, którzy oglądali plansze i robili sobie zdjęcia na ich tle. Można mieć nadzieję, że przyczyniła się do popularyzacji współczesnego myślenia o przestrzeni miejskiej, pokazując, że jednak „w Polsce jest urbanistyka”.

INDEKS NAZWISK PODZIĘKOWANIA

INDEKS NAZWISK¹

- Adryńska Aleksandra**, architektka-urbanistka, pracująca we Francji, panelistka sesji plenarnej II.
- Amborski David**, prof., urbanista, School of Urban and Regional Planning, dyrektor Centre for Urban Research and Land Development Uniwersytetu Ryerson w Toronto, Kanada, panelista sesji plenarnej II, współmoderator i współsprawozdawca 11. sesji mobilnej oraz komentator na Gdyńskiej Letniej Szkole Urbanistyki.
- Antonić Branislav**, mgr inż. arch., Wydział Architektury Uniwersytetu w Belgradzie, współautor prezentacji na sesji mobilnej 11.
- Audycka Barbara**, dr, socjolożka, IPSOS, specjalistka w sprawach mieszkalnictwa, ekspertka programu zasiedlania łódzkich kamienic po rewitalizacji, współmoderatorka 1. sesji mobilnej.
- Bach-Głowińska Joanna**, dr inż. arch., Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego Politechniki Gdańskiej, współprowadząca Gdyńską Letnią Szkołę Urbanistyki oraz współautorka sprawozdania z tego wydarzenia.
- Badeńska-Stapp Maria**, mgr, Miejski Konserwator Zabytków w Żyrardowie, uczestniczka debaty na sesji mobilnej 8.
- Banaszuk Piotr**, dr hab., kierownik Katedry Ochrony i Kształtowania Środowiska, prof. Politechniki Białostockiej, współmoderator 10 sesji mobilnej.
- Bańkowska Barbara**, dr inż. arch., właścicielka Instytutu Projektowania Urbanistycznego, członkini Rady TUP, uczestniczka debaty na sesji plenarnej I.
- Bartosiewicz Bartosz**, dr, Uniwersytet Łódzki, autor prezentacji na sesji mobilnej 3.
- Bende Csaba**, Department of Economic and Social Geography, University of Szeged, autor prezentacji na sesji mobilnej 10.
- Bradecki Tomasz**, dr inż. arch., Politechnika Śląska, autor prezentacji na sesji mobilnej 1.
- Ciesielski Michał**, mgr inż., urbanista, Biuro Rozwoju Wrocławia, kierownik Sekcji Małych Miast TUP, uczestnik debaty na sesji plenarnej I, współmoderator i współautor sprawozdania z 3. sesji mobilnej.
- Ciesiołka Przemysław**, dr inż., Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu, autor prezentacji na sesji mobilnej 8.
- Djukić Aleksandra**, dr inż. arch., profesor Wydziału Architektury Uniwersytetu w Belgradzie, współautorka prezentacji na sesji mobilnej 11.
- Dobkowska Anna**, specjalistka w Centrum Integracji w Gdyni, Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji – partner VI Kongresu Urbanistyki Polskiej, uczestniczka debaty na sesji mobilnej 6.
- Fikus-Wójcik Anna**, dr inż. arch., Biuro Rozwoju Gdańska, współautorka prezentacji na 5. sesji mobilnej.
- Fogel Piotr**, dr, Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, Warszawa, autor prezentacji na sesji mobilnej 2. oraz uczestnik debaty na sesji plenarnej III.

¹ W indeksie umieszczono osoby, które zostały wymienione w sprawozdaniach z sesji jako czynnie, w różnym charakterze, biorące udział w debatach kongresowych.

- Freino Helena**, dr inż. arch., urbanistka, uczestniczka debat na sesjach plenarnych I, II i III oraz współmoderatora i sprawozdawczyni 5. sesji mobilnej.
- Furkal Jakub**, pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdyni ds. komunikacji rowerowej, uczestnik debaty na sesji plenarnej III.
- Gajdak Mirosław**, dr, Zarząd miasta stołecznego Warszawy, uczestnik debaty na sesji plenarnej III.
- Gawrysiak Grzegorz**, mgr, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, uczestnik debaty na sesji mobilnej 8.
- Gocko-Gomoła Katarzyna**, mgr inż. arch., Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, autorka prezentacji na 5. sesji mobilnej.
- Godlewski Jacek**, dr inż., urbanista, współmoderator 5. sesji mobilnej.
- Gustedt Evelyn**, dr inż., Akademia Planowania Przestrzennego i Nauk Przestrzennych (ARL) w Hanowerze, szefowa Wydziału Europejskiego i Międzynarodowego Rozwoju Terytorialnego, panelistka sesji plenarnej IV.
- Gzell Sławomir**, prof. dr hab. inż. arch., kierownik Katedry Urbanistyki i Krajobrazu Wiejskiego Politechniki Warszawskiej, dr h.c. Politechniki Poznańskiej, panelista sesji plenarnej V.
- Jadach-Sepioło Aleksandra**, dr, ekonomistka, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Katedra Miasta Innowacyjnego Szkoły Głównej Handlowej, współorganizatorka i sprawozdawczyni sesji mobilnej 8.
- Janowicz Rafał**, dr inż. arch., także absolwent kierunku zarządzanie i marketing, Katedra Technicznych Podstaw Projektowania Architektonicznego, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, członek Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Architektów, autor prezentacji na sesji mobilnej 2.
- Jopek Dorota**, dr inż. arch., Katedra Gospodarki Regionalnej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, autorka prezentacji na sesji mobilnej 11.
- Jurczyk Leszek**, dyrektor ds. strategii i rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdynia, autor prezentacji na sesji mobilnej 4.
- Jurecka-Fryzowska Agnieszka**, mgr inż. arch., urbanistka, Laboratorium Innowacji Społecznych w Gdyni, współmoderatora sesji mobilnej 8.
- Kajdanek Katarzyna**, dr hab., socjolożka, Zakład Socjologii Miasta i Wsi, prof. Uniwersytetu Wrocławskiego, panelistka sesji plenarnej III, uczestniczka dyskusji na sesji mobilnej 7.
- Kamrowska-Zaluska Dorota**, dr inż. arch., Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego Politechniki Gdańskiej, uczestniczka debaty plenarnej II, współprowadząca Gdyńską Letnią Szkołę Urbanistyki.
- Karadimitriou Nikolaos**, dr inż., starszy wykładowca w Bartlett School of Planning, University College London (UCL), panelista sesji plenarnej II.
- Karzyński Marek**, mgr inż. arch., dyrektor Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, uczestnik debaty na sesjach plenarnych II i IV, panelista sesji plenarnej III oraz komentator na Gdyńskiej Letniej Szkole Urbanistyki.
- Kempa Jan**, mgr inż. arch., urbanista, członek GKU-A, SARP i Izby Architektów, uczestnik debaty na sesji plenarnej V.
- Kiełb-Stańczuk Maria**, mgr inż. arch., urbanistka, właścicielka biura projektowego DOM Biuro Urbanistyczne Kiełb-Stańczuk, Jaszczuk-Skolimowska Spółka Jawna, uczestniczka debaty na sesji plenarnej I i na 7. sesji mobilnej.
- Kędra Marzena**, dr, z-ca dyrektora ds. rewitalizacji Urzędu Miejskiego w Radomiu, uczestniczka debaty na sesji mobilnej 8.
- Kieżun Daria**, mgr inż. arch., Akademia Sztuk Pięknych im. Eugeniusza Gepperta we Wrocławiu, prezes Oddziału Wrocławskiego SARP, współmoderatora i sprawozdawczyni sesji mobilnej 2.
- Koprowska Maria Magdalena**, mgr inż. arch., Biuro Rozwoju Gdańska, autorka prezentacji na sesji mobilnej 4.

- Korgul Adam**, mgr, Referat Inwestycji i Planowania Przestrzennego Urzędu Miejskiego w Olsztynku, autor prezentacji na sesji mobilnej 3.
- Kosmólski Jacek**, kierownik Inspektoratu Nadzoru Zabudowy i Zagospodarowania Przestrzennego Urzędu Morskiego w Gdyni, autor prezentacji na sesji mobilnej 4.
- Kostrzevska Małgorzata**, dr inż. arch., Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego Politechniki Gdańskiej, współprowadząca Gdyńską Letnią Szkołę Urbanistyki oraz współautorka sprawozdania z tego wydarzenia.
- Krośnicka Karolina A.**, dr hab. inż. arch., Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, prof. Politechniki Gdańskiej, moderatorka 4. sesji mobilnej, koordynatorka programowa i współprowadząca Gdyńską Letnią Szkołę Urbanistyki oraz współautorka sprawozdania z tego wydarzenia.
- Krzemiński Krzysztof**, burmistrz Redy, panelista na sesji mobilnej 3.
- Kurkowski Piotr**, główny specjalista ds. najmu Dalmor SA, autor prezentacji na sesji mobilnej 4.
- Kuzaka Marek**, prezes firmy AMS SA – partnera VI Kongresu Urbanistyki Polskiej, autor prezentacji na sesji mobilnej 2., autor wypowiedzi na sesji finalnej.
- Kunzmann Klaus R.**, dr inż. arch., urbanista, prof. Technische Universität w Dortmundzie, założyciel i pierwszy szef Katedry Planowania Europejskiego na tymże uniwersytecie, założyciel, pierwszy prezydent oraz honorowy członek AESOP, uczestnik debaty na sesji plenarnej IV, panelista sesji plenarnej V oraz komentator na Gdyńskiej Letniej Szkole Urbanistyki.
- Kużajczyk Michał**, dyrektor handlowy Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w Gdyni, autor prezentacji na sesji mobilnej 4.
- Kwaśny Jakub**, dr, Zakład Studiów Regionalnych Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, radny miasta Tarnowa, uczestnik debaty na sesji plenarnej I.
- Leśniak-Rychlak Dorota**, redaktorka naczelna „Autoportretu. Pisma o dobrej przestrzeni”, współmoderatorka 7. sesji mobilnej.
- Lorens Piotr**, prof. dr hab. inż. arch., kierownik Katedry Urbanistyki i Planowania Regionalnego Politechniki Gdańskiej, prezes TUP 2015–2018, uczestnik debaty na sesji plenarnej V i moderator sesji plenarnej I.
- Lubawski Wojciech**, mgr inż., prezydent Kielc 2010–2018, panelista sesji plenarnej I.
- Makowska-Iskierka Marzena**, dr, Zakład Geografii Turyzmu Wydziału Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego, autorka prezentacji na sesji mobilnej 7.
- Mamala Jarosław**, dr hab. inż., prof. Politechniki Opolskiej, prezes Zarządu Parku Naukowo-Technologicznego w Opolu, panelista na sesji mobilnej 9.
- Marchwicka Barbara**, mgr inż. arch., urbanistka, Laboratorium Innowacji Społecznych w Gdyni, współautorka prezentacji na sesji mobilnej 8.
- Marczak Marcin**, mgr, Biuro ds. Administracji i Zamówień Publicznych w Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, uczestnik debaty na sesji plenarnej II.
- Markeś Iwona**, mgr inż. arch., Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, współmoderatorka i współsprawozdawczyni 9. sesji mobilnej.
- Martyka Anna**, dr inż. arch., Wydział Budownictwa, Inżynierii Środowiska i Architektury Politechniki Rzeszowskiej, autorka prezentacji na 6. sesji mobilnej.
- Medeksza Łukasz**, mgr, kulturoznawca, z-ca dyrektora Departamentu Strategii i Rozwoju UM Wrocławia, panelista i sprawozdawca sesji plenarnej IV.
- Merkel Monika**, Centrum Integracji w Gdyni, Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji – partner VI Kongresu Urbanistyki Polskiej, uczestniczka debaty na 6. sesji mobilnej.

- Mietlicka Aleksandra**, prezes firmy Dalmor SA, uczestniczka debaty na sesji mobilnej 4.
- Mikuła Łukasz**, dr, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu, współmoderator 7. sesji mobilnej.
- Mironowicz Izabela**, dr hab. inż. arch., Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, prof. Politechniki Gdańskiej, koordynatorka merytoryczna Kongresu i moderatorka sesji V oraz autorka wypowiedzi na sesji finalnej.
- Muszyńska-Jeleszyńska Dominika**, dr, Instytut Budownictwa i Projektowania Inżynierskiego Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, współmoderatorka sesji mobilnej 8.
- Muzioł-Węclawowicz Alina**, dr, Katedra Gospodarki Przestrzennej Politechniki Warszawskiej, autorka prezentacji na sesji mobilnej 1.
- Mycielski Maciej M.**, architekt-urbanista, pracownia Mycielski Architecture & Urbanism, uczestnik debaty na sesji mobilnej 7.
- Niemczyk Stanisław**, mgr inż. arch., BGK Nieruchomości SA, autor prezentacji na sesji mobilnej 1.
- Nowak Krzysztof**, mgr inż. arch., BGK Nieruchomości SA, autor prezentacji na sesji mobilnej 1.
- Olbrycht Jan**, dr, poseł do Parlamentu Europejskiego od 2004 roku, w obecnej kadencji członek Komisji Budżetowej oraz Komisji Rozwoju Regionalnego, koordynator grupy Europejskiej Partii Ludowej w Komisji Budżetowej, stały sprawozdawca Parlamentu Europejskiego ds. wieloletnich ram finansowych (WRF) i przewodniczący Intergrupy Parlamentarnej URBAN, moderator sesji plenarnej IV.
- Osowski Marcin**, wiceprezes ds. infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, autor prezentacji na sesji mobilnej 4.
- Ossowicz Tomasz**, dr hab. inż. arch., Katedra Urbanistyki i Procesów Osadniczych, prof. Politechniki Wrocławskiej, uczestnik debaty II, III i V sesji plenarnej oraz autor prezentacji na sesji mobilnej 11.
- Piątek Jacek**, mgr sztuki, Plastyk Miasta Gdyni, współmoderator sesji mobilnej 2.
- Piotrowski Daniel**, mgr inż. arch., Ceetrus Polska, Warszawa, uczestnik debaty na sesji plenarnej II.
- Porawski Andrzej**, mgr inż., dyrektor biura Związku Miast Polskich, panelista sesji plenarnej IV, kurator wystawy fotograficznej laureatów konkursów na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w Polsce.
- Pyziak Anna**, mgr, urbanistka, MAPS Studio sp. z o.o., Katowice, autorka prezentacji na sesji mobilnej 3.
- Radeberg-Skorzysko Marcin**, mgr inż. arch., urbanista, pracownia Arc-Urbanistyka, Architektura, kierownik Biura ds. Zagospodarowania Przestrzennego UM Wyrzysk, uczestnik debaty na sesji plenarnej III oraz autor prezentacji na sesji mobilnej 3.
- Regent Martyna**, mgr inż. arch., uczestniczka projektu Open House Gdynia, uczestniczka debaty na sesji plenarnej I.
- Rembarz Gabriela**, dr inż. arch., Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego Politechniki Gdańskiej, uczestniczka debaty na 6. sesji mobilnej.
- Rembarz Katarzyna**, mgr inż. arch., Politechnika Gdańska, Sopotcka Szkoła Wyższa, autorka prezentacji na sesji mobilnej 4.
- Rędzińska Katarzyna**, mgr inż., architektka krajobrazu, Katedra Gospodarki Przestrzennej i Nauk o Środowisku Przyrodniczym, Wydział Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej, SARP, współautorka prezentacji na 5. sesji mobilnej.
- Roman Piotr**, mgr, politolog, prezydent Bolesławca od 2002 roku, uczestnik debaty na sesji plenarnej I, panelista na sesji mobilnej 3.
- Różga-Micewicz Agnieszka**, mgr inż. arch., Biuro Rozwoju Gdańska, współautorka prezentacji na 5 sesji mobilnej.

- Rutkiewicz Beata**, mgr inż., z-ca prezydenta Wejherowa – partnera VI Kongresu Urbanistyki Polskiej – do spraw rozwoju, współmoderatorka sesji mobilnej 3.
- Rybiński Marek**, mgr inż. arch., urbanista, Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, współsprawozdawca 11. sesji mobilnej.
- Ryński Andrzej**, naczelnik Wydziału Gospodarki Nieruchomościami i Geodezji Urzędu Miasta Gdyni, współmoderator 5. sesji mobilnej.
- Řezáč Vít**, mgr inż. arch., Wydział Architektury Uniwersytetu Technicznego w Pradze, Stowarzyszenie Urbanistów Czeskich, panelista sesji plenarnej IV.
- Sawicki Piotr**, mgr inż. arch., urbanista, zastępca dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego miasta stołecznego Warszawy – partnera VI Kongresu Urbanistyki Polskiej, autor prezentacji na sesji mobilnej 9.
- Sągin Paweł**, mgr, Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, współmoderator sesji mobilnej 10.
- Scheers Joris**, dr, wykładowca na Katholieke Universiteit Leuven, wieloletni zastępca Architekta Rządowego Flandrii, sekretarz generalny ECTP-CEU, były prezydent tej organizacji, panelista sesji plenarnej V.
- Sławiński Tomasz**, dr inż. arch., urbanista, przewodniczący GKU-A, członek ZG TUP, uczestnik debaty na sesjach plenarnych I i IV.
- Sobczak-Kozłowska Justyna**, mgr inż. arch., współmoderatorka 1. sesji mobilnej.
- Solarek Krystyna**, dr hab. inż. arch., urbanistka, Katedra Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej, prof. Politechniki Warszawskiej, prodziekan Wydziału Architektury, uczestniczka debaty na sesji plenarnej III, moderatorka i sprawozdawczyni 6. sesji mobilnej, reprezentantka TUP w konkursie „Lider dostępności”.
- Stangel Michał**, dr hab. inż. arch., prof. Politechniki Śląskiej, prodziekan Wydziału Architektury PŚ, członek GKU-A, uczestnik debaty na sesji plenarnej I, moderator sesji plenarnej II, kurator wystawy „Wielkie projekty urbanistyczne w Polsce w XXI wieku”.
- Stelmach-Fita Beata**, dr inż. arch., Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, uczestniczka debaty na sesji plenarnej II.
- Stępa Marek**, dr inż. arch., urbanista, wiceprezydent Gdyni, koordynator programowy i organizacyjny Kongresu, współmoderator sesji plenarnej V.
- Studziński Tomasz**, mgr inż. arch., Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, współmoderator 4. sesji mobilnej.
- Sulimowska-Ociepka Anna**, dr inż. arch., Wydział Architektury Politechniki Śląskiej, autorka prezentacji na sesji mobilnej 9.
- Szczurek Wojciech**, dr, prawnik, prezydent Gdyni od 1998 roku, współorganizator VI Kongresu Urbanistyki Polskiej, panelista sesji I oraz autor wypowiedzi na sesji otwierającej i finalnej.
- Szewczyk Paulina**, dr inż. arch., urbanistka, Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, przewodnicząca Komisji Planowania Miast w Union of Baltic Cities, współmoderatorka i sprawozdawczyni 11. sesji mobilnej.
- Szymala Robert**, mgr inż., Urbanista Miasta Wałbrzycha, uczestnik debaty na sesji plenarnej II, autor prezentacji na sesji mobilnej 1.
- Ścigała Marta**, mgr inż., urbanistka, Biuro Rozwoju Wrocławia, autorka prezentacji na 5. sesji mobilnej.
- Śliwa Krzysztof**, dr inż., urbanista, Biuro Urbanistyczne Urzędu Miasta Opola, współmoderator i współsprawozdawca 9. sesji mobilnej.
- Śliwa Magdalena**, dr inż., urbanistka, Katedra Geografii Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Opolskiego, Biuro Urbanistyczne Miasta Opola, współsprawozdawczyni 9. sesji mobilnej.

- Tomczak Aneta**, dr inż. arch., Instytut Urbanistyki i Architektury Politechniki Łódzkiej, wiceprezes TUP, współmoderatorka i sprawozdawczyni 10. sesji mobilnej.
- Tosics Iván**, dr, socjolog, Metropolitan Research Institute w Budapeszcie, wykładowca na Uniwersytecie w Pecs, wiceprzewodniczący European Network of Housing Research (ENHR), członek zarządu European Urban Research Association (EURA), uczestnik debaty na sesji plenarnej IV, panelista sesji plenarnej III.
- Tusiński Artur**, mgr inż., sekretarz Unii Miasteczek Polskich – partnera VI Kongresu Urbanistyki Polskiej, Członek Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Warszawa, burmistrz Podkowy Leśnej, panelista na sesji mobilnej 3.
- Ujma-Wąsowicz Katarzyna**, dr hab. inż. arch., Katedra Teorii, Projektowania i Historii Architektury, prof. Politechniki Śląskiej, współmoderatorka i współsprawozdawczyni 9. sesji mobilnej.
- Vargas-Tetmajer Aldo**, mgr inż. arch., koordynator Krajowego Punktu URBACT, na zaproszenie organizatorów VI Kongresu Urbanistyki Polskiej zaprezentował w ostatnim dniu kongresu aktywności URBACT w Polsce.
- Verdelli Laura**, dr inż. arch., urbanistka, architektka krajobrazu, prof. w Instytucie Planowania Przestrzennego i Środowiska na Uniwersytecie w Tours, panelistka sesji plenarnej V oraz współprowadząca Gdyńską Letnią Szkołę Urbanistyki.
- Wachowiak-Zwara Beata**, mgr, Pełnomocnik Prezydenta Gdyni ds. Osób z Niepełnosprawnościami, współmoderatorka 6. sesji mobilnej.
- Wielebski Jacek**, mgr sztuki, grafik i streetartowiec, plakacista, animator kultury, założyciel, kurator i grafik Stowarzyszenia Traffic Design, przewodnik spaceru studyjnego i autor prezentacji na sesji mobilnej 2.
- Wiland Marek**, mgr inż. arch., urbanista, prezes Stowarzyszenia Urbanistów ZOIU, moderator sesji plenarnej III.
- Winkowski Marek**, mgr inż., wiceprezes zarządu Wrocławskiego Parku Technologicznego SA, panelista na sesji mobilnej 9.
- Wolski Przemysław**, dr, architekt krajobrazu, Katedra Architektury Krajobrazu Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, SARP i TUP, współautor prezentacji na 5. sesji mobilnej.
- Wójtowicz-Wróbel Agnieszka**, dr inż. arch., Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej, członkini ZG TUP, współmoderatorka i współautorka sprawozdania 3 sesji mobilnej.
- Wrochna Artur**, mgr, politolog, koordynator krajowy sieci miast Cittaslow – partnera VI Kongresu Urbanistyki Polskiej, burmistrz Olsztynka, panelista na sesji mobilnej 3.
- Wujec Maciej**, mgr, ekonomista, zastępca prezydenta Opola, panelista na sesji mobilnej 9.
- Wysocki Marek**, dr hab. inż. arch., prof. Politechniki Gdańskiej, Oficer Dostępności przy Prezydencie Gdyni, dyrektor Centrum Projektowania Uniwersalnego, współmoderator 6. sesji mobilnej.
- Zabokrzycka Maja**, dziennikarka i specjalistka *public relations*, szefowa Infopunktu Nadodrze – Łokietka 5 we Wrocławiu oraz wiceprezeska Fundacji Dom Pokoju, autorka prezentacji na sesji mobilnej 2.
- Zaborowski Tomasz**, dr inż. arch., Miejska Pracownia Urbanistyczna w Radomiu, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, autor prezentacji na sesji mobilnej 11.
- Zaworska-Błaszkievicz Maura**, mgr inż. arch. oraz architektka krajobrazu, Ogrodnik Miasta Gdynia, współmoderatorka sesji mobilnej 10.
- Zieniuk Arkadiusz**, mgr inż. arch., urbanista, Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, współmoderator sesji mobilnej 7.
- Zimnicka Agnieszka**, dr inż. arch., Zachodniopomorski Uniwersytet Techniczny, naczelna urbanistka londyńskiej borough Tower Hamlets w Londynie, autorka prezentacji na sesji mobilnej 7.

GDYŃSKA LETNIA SZKOŁA URBANISTYKI TUP

Uczestnicy:

Abobakr Ehab Mahmoud Ammar (Egipt)
Boutros Marco (Egipt)
Bursa Otakar (Czechy)
Eldeeb Ghada (Egipt)
Głowiński Ksawery (Polska)
Muhammad Doaa Mahmoud Abdelaal (Egipt)
Reszka Stanisław (Polska)
Semina Anastasia (Rosja)
Senapati Sweekruti (Indie)
Soliman Sally Mahmoud Ali Mohamed (Egipt)
Szewczyk Marcin (Polska)
Włodarski Marcin (Polska)

Prowadzący zajęcia na GLSU

Krośnicka Karolina A. – koordynatorka GLSU oraz:
Bach-Głowińska Joanna
Kamrowska-Załuska Dorota
Kostrzewska Małgorzata
Macikowski Bartek
Obracht-Prondzyńska Hanna
Okraszewska Romanika
Ryś Artur
Smolnicki Piotr
Verdelli Laura

Komentatorzy prac końcowych:

David Amborski
Marek Karzyński
Klaus R. Kunzmann

PODZIĘKOWANIA

Organizatorzy VI Kongresu Urbanistyki Polskiej – Towarzystwo Urbanistów Polskich i Miasto Gdynia – dziękują następującym osobom, których praca i zaangażowanie umożliwiły przygotowanie, organizację i sprawny przebieg Kongresu.

MODERATORZY SESJI PLENARNYCH:

Piotr Lorens, Izabela Mironowicz, Jan Olbrycht, Michał Stangel, Marek Stępa, Marek Wiland.

MODERATORZY I PARTNERZY MERYTORYCZNI SESJI MOBILNYCH:

David Amborski, Barbara Audycka, Piotr Banaszuk, Michał Ciesielski, Helena Freino, Jacek Godlewski, Aleksandra Jadach-Sepioło, Agnieszka Jurecka-Fryzowska, Daria Kieżun, Karolina A. Krośnicka, Dorota Leśniak-Rychlak, Barbara Marchwicka, Iwona Markešić, Łukasz Mikuła, Dominika Muszyńska-Jeleszyńska, Jacek Piątek, Beata Rutkiewicz, Marek Rybiński, Andrzej Ryński, Paweł Sągin, Justyna Sobczak-Kozłowska, Krystyna Solarek, Tomasz Studziński, Paulina Szewczyk, Krzysztof Śliwa, Aneta Tomczak, Katarzyna Ujma-Wąsowicz, Beata Wachowiak-Zwara, Agnieszka Wójtowicz-Wróbel, Marek Wysocki, Maura Zaworska-Błaszkiwicz, Arkadiusz Zieniuk.

ZESPÓŁ ORGANIZACYJNY:

Referat Współpracy z Zagranicą Urzędu Miasta Gdyni:

Joanna Leman (kierownik), Justyna Augustyniak, Tomasz Kowalczyk, Milena Pawlak, Monika Pawlińska, Magdalena Skrzypek oraz Grażyna Pilarczyk (promocja) i Jan Ziarnicki (dokumentacja fotograficzna).

Towarzystwo Urbanistów Polskich:

Misz Ajdacki, strona internetowa (projekt i administracja), koordynacja organizacyjna, system obsługi uczestników Kongresu, Jakub Drewnik (obsługa biurowa), Wiesława Szczygielska (obsługa księgową).

IDENTYFIKACJA WIZUALNA KONGRESU, PROJEKT POSTERÓW WYSTAWY

Agnieszka Bocheńska-Niemiec, Przemysław Chimczak.

WYSTAWA „WIELKIE PROJEKTY URBANISTYCZNE W POLSCE W XXI WIEKU”

Michał Stangel – kurator wystawy, Marek Kuzaka, Grzegorz Gromow, Tomasz Kulikowski, Agnieszka Bakiensztos – producenci wystawy (AMS SA).

**WYSTAWA FOTOGRAFICZNA LAUREATÓW NA NAJLEPIEJ ZAGOSPODAROWANĄ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ
W POLSCE**

Joanna Nowaczyk, Związek Miast Polskich – kurator wystawy,

Marek Kuzaka, Grzegorz Gromow, Tomasz Kulikowski, Agnieszka Bakiensztos – producenci wystawy (AMS SA).

WOLONTARIUSZE KONGRESOWI

Studenci Politechniki Gdańskiej: Patrycja Bella, Julianna Ciecuch, Korolina Drobniewski, Paulina Fitał, Krzysztof Gastomczyk, Paweł Gołębiowski, Maria Grabińska, Dawid Guze, Marta Jasińska, Joanna Kawalir, Joanna Knut, Paulina Kocenko, Mateusz Kuczyński, Mateusz Kwidzyński, Małgorzata Łacheta, Eliza Michałowska, Iga Nowacka, Anna Pietrzak, Karolina Szymańska, Izabela Ślarzyńska, Marta Zielińska.

Studenci Politechniki Łódzkiej: Adrianna Dziuda, Patryk Ochendalski, Rafał Purzyński, Michał Szczechowicz.

Studenci UAM w Poznaniu: Marta Miciniak i Justyna Tomaszewska.

PARTNERZY VI KONGRESU URBANISTYKI POLSKIEJ:

AMS SA – lider reklamy Out-of-Home w Polsce; współorganizator i producent wystawy „Wielkie projekty urbanistyczne w Polsce w XXI wieku” oraz producent wystawy „Laureaci konkursu na najlepszą przestrzeń publiczną w Polsce”, również partner sesji mobilnej 2.

„Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni”, partner sesji mobilnej 7,

Bank Gospodarstwa Krajowego, partner sesji mobilnej 1,

Polska Krajowa Sieć Miast Cittàslow, partner sesji mobilnej 3,

Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, partner sesji mobilnej 8,

Miasto stołeczne Warszawa, partner sesji mobilnej 9,

Miasto Wejherowo, partner i współorganizator sesji mobilnej 3,

Polski Związek Firm Deweloperskich,

Port Gdynia, partner sesji mobilnej 4,

„Przestrzeń Miejska”, patron medialny,

Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, partner sesji mobilnej 6,

Unia Miasteczek Polskich, partner sesji mobilnej 3,

Związek Miast Polskich, także współorganizator wystawy laureatów konkursu na najlepszą przestrzeń publiczną.

W imieniu organizatorów Podziękowania podpisali:

Piotr Lorens (Prezes TUP) i Wojciech Szczurek (Prezydent Gdyni)

Izabela Mironowicz (TUP) i Marek Stępa (Gdynia) – koordynatorzy merytoryczni i organizacyjni Kongresu

OD WYDAWCY	3
------------------	---

Izabela Mironowicz, <i>Założenia programowe i format VI Kongresu Urbanistyki Polskiej „Jutro miasta”</i>	5
--	---

SESJE PLENARNE

Sesja plenarna I	
Piotr Lorens, <i>Jutro mojego miasta. Czy burmistrzowie powinni rządzić światem?</i>	20
Sesja plenarna II	
Michał Stangel, <i>Wielkie projekty urbanistyczne czy uczące się sieci miast?</i>	
<i>Co generuje zmiany w miastach?</i>	41
Sesja plenarna III	
Marek Wiland, <i>Koszmar partycypacji czy kształtowanie relacji w mieście obywateli?</i>	51
Sesja plenarna IV	
Łukasz Medeksza, <i>Czy potrzebna jest nam polityka miejska i kto ma prawo ją definiować?</i>	65
Sesja plenarna V	
Izabela Mironowicz, <i>Miejskie imaginarium. Czy mamy opowieść o jutrze miasta?</i>	77

SESJE MOBILNE

Sesja mobilna 1	
Barbara Audycka, Justyna Sobczak-Kozłowska, <i>„Mieszkanie plus” a rozwój przestrzenny miast</i>	90
Sesja mobilna 2	
Daria Kieżun, <i>Przekaz wizualny w przestrzeni miejskiej</i>	95
Sesja mobilna 3	
Michał Ciesielski, Agnieszka Wójtowicz-Wróbel, <i>Przyszłość małych miast</i>	98
Sesja mobilna 4	
Karolina A. Krośnicka, <i>Port w (wielkim) mieście</i>	107
Sesja mobilna 5	
Helena Freino, <i>Błękitna infrastruktura</i>	115
Sesja mobilna 6	
Krystyna Solarek, <i>Przestrzeń dla wszystkich</i>	121
Sesja mobilna 7	
Łukasz Mikuła, Arkadiusz Zieniuk, <i>Miasto na wsi</i>	129
Sesja mobilna 8	
Aleksandra Jadach-Sepiolo, <i>Rewitalizacja czy facelifting?</i>	137
Sesja mobilna 9	
Krzysztof Śliwa, Magdalena Śliwa, Katarzyna Ujma-Wąsowicz, Iwona Markeś, <i>Nowe twarze przemysłu</i> ..	142
Sesja mobilna 10	
Aneta Tomczak, <i>Urban food i guerrilla gardens. Czy miasto przyszłości nas wyżywi?</i>	149

Sesja mobilna 11

Paulina Szewczyk, David Amborski, Marek Rybiński, <i>Możliwości użycia mechanizmu land value capture (lvc) do finansowania infrastruktury w miastach Polski i Europy Centralnej</i>	155
---	-----

SESJA FINALNA

Tomasz Majda, Izabela Mironowicz, Krystyna Solarek, <i>Sesja finalna</i>	164
--	-----

WYDARZENIA TOWARZYSZĄCE

WYNIKI KONKURSÓW

Krystyna Solarek, <i>Konkurs „Lider dostępności”</i>	172
Tomasz Majda, <i>Konkurs TUP na najlepsze magisterskie prace dyplomowe z zakresu urbanistyki, planowania i gospodarki przestrzennej</i>	173
Tomasz Majda, Aneta Tomczyk, <i>Konkurs na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną</i>	175

GDYŃSKA LETNIA SZKOŁA URBANISTYKI

Karolina A. Krośnicka, Małgorzata Kostrzewska, Joanna Bach-Głowińska, <i>Dyskusja o modelach miast przyszłości</i>	179
--	-----

WYSTAWA PLENEROWA

Michał Stangel, <i>Wielkie projekty urbanistyczne w Polsce w XXI wieku</i>	190
--	-----

INDEKS NAZWISK	202
----------------------	-----

PODZIĘKOWANIA	209
---------------------	-----