ZARZĄDZANIE PUBLICZNE 1(45) 2019, s. 19–34
doi: 10.4467/20843968ZP.19.002.9943
www.ejournals.eu/Zarzadzanie-Publiczne

Gabriela Rembarz
Politechnika Gdańska
e-mail: gabriela.rembarz@pg.edu.pl

KONCEPCJA METROPOLITALNEGO SLOW-PRZEDMIEŚCIA JAKO NARZĘDZIE POPRAWY JAKOŚCI ŻYCIA W MIĘDZYMIEŚCIE

Abstract

The concept of a metropolitan slow-suburb as a tool for improving the quality of life in an in-between-city

The structures emergent in the suburbanization process are the new form of urbanized landscape. They, however, require innovative planning tools, the so-called inter-cities (German: *die Zwischenstadt*). It involves innovative spatial concepts creating an alternative to the global trends that are homogenizing the social life in suburban areas. Inspired by the slow-hood model, the Author's concept of a slow-suburb uses the exeperince of the Cittaslow network. Elements of urban and agricultural programs are integrated through a strategy for improvement of the quality of life on the outskirts of a metropolis. The remnants of traditional suburbs and rural systems within urban peripheries form a potential for creation of metropolitan enclaves of high-quality slow-life. The article is illustrated with research case studies carried out in Gdansk, Poland, with reference to current international research.

Keywords: contemporary urban planning, Zwischenstadt, metropolitan slow-suburbs, suburbanization in Gdansk

Streszczenie

Powstałe wskutek suburbanizacji struktury uznawane są za nową formę krajobrazu zurbanizowanego. Poprawa ich jakości wymaga stworzenia nowych narzędzi planowania *międzymiasta* (niem. *die Zwischenstadt*). Należą do nich innowacyjne wizje przestrzenne, kreujące alternatywę dla globalnych trendów homogenizujących kulturę życia społecznego w strefie podmiejskiej. Inspirowana modelem *agri-hood* autorska koncepcja slow-przedmieścia wykorzystuje doświadczenie sieci miast Cittaslow. Elementy miejskich i wiejskich programów zintegrowane zostają w spójnej strategii na rzecz poprawy jakości życia na obrzeżach metropolii. Zachowane w miejskich peryferiach pozostałości tradycyjnych przedmieść i układów ruralistycznych stanowią potencjał stworzenia metropolitalnych enklaw wysokiej jakości życia w powol-

ności. Artykuł zawiera opis trzech przypadków badawczych z Gdańska, które odniesiono do międzynarodowych badań.

Słowa kluczowe: współczesna urbanistyka *międzymiasta*, *Zwischenstadt*, metropolitalne slow-przedmieście, suburbanizacja w Gdańsku

Wprowadzenie[1]

Ukształtowane procesami suburbanizacji miasto rozproszone uznaje się w badaniach światowych za fazę rozwoju nowego modelu metropolii doby cyfryzacji [Mironowicz, 2016]. Charakteryzuje ją odejście od kulturowego kanonu miejskości w stronę różnicowania się równouprawnionych stylów życia, generujących zapotrzebowanie na indywidualizację i personalizację przestrzeni. Wyznacznikiem jakości życia w metropolii jest wielość i charakter jej przestrzeni codzienności[2], reprezentowanych obecnie przez formę *międzymiasta* (niem. *Zwischenstadt*).

Artykuł jest prezentacją autorskiej[3] koncepcji modelu slow-przedmieścia, jako interpretacji modelu rozwoju miast dobrej jakości życia sieci Cittaslow w uwarunkowaniach *międzymiasta* [Strzelecka, 2016; Sieverts, 2000]. Slow-przedmieście (dalej SP) jest modelem strategii rozwoju dzielnicy, kreującej w metropolii uwarunkowania realizacji nowoczesnego stylu życia w powolności (ang. *slow life*)[4]. To nowe narzędzie urbanistyczne[5] (format postrzegania potencjałów rozwojowych), podobnie jak model *agri-hood*, wpisuje się w podejście *agrarian* i *agriculture urbanism* [Waldheim, 2006; Philips, 2013]. Są to nurty współczesnej urbanistyki, łączące wiejskie i miejskie elementy programowe. Innowacje organizacyjno-techniczne umożliwiają dziś ich harmonijne współistnienie w mieście, rozumianym jako zurbanizowany krajobraz. Nosi ono cechy fuzji dwóch logik rozwojowych utożsamianych z pojęciami *smart* i *slow*.

---

[1] Wszystkie tłumaczenia z języków niemieckiego i angielskiego – G.R.

[2] Niem. *Alltagsraume*, ang. *everyday spaces* – to pojęcie z pogranicza socjologii i urbanistyki dotyczące ukształtowania miejskiej strefy poza prywatnej.

[3] Autorka jako pierwsza użyła określenia slow-przedmieście, rozpoznając i waloryzując cechy strukturalne występujące w niektórych zachowanych przedmieściach historycznych pod kątem możliwości ich utrzymania i wykorzystania w alternatywnej do powszechnie stosowanych strategiach rozwoju tego typu struktur. Istotnym elementem zastosowania nazwy stało się odniesienie charaterystyki struktury do potencjałów realizacji strategii określonych w systemie certyfikacji sieci Cittaslow.

[4] Książka Carla Honore'a z 2004 roku *In Prais of Slow* otrzymała w pierwszym polskim wydaniu (2011) tytuł *Pochwała powolności.* Autorka utrzymuje to tłumaczenie na język polski jako obowiązujące i właściwe dla całości znaczeń szerokiego pojęcia *slow life* i jemu pochodnych pojęć takich jak *slow food*, *slow life*, *slow city*.

[5] Jako narzędzie urbanistyczne rozumieć można zestaw nowych pojęć opisujących pojawiające się nowe sytuacje, zjawiska i problemy w przestrzeni miejskiej. Istotnym elementem innowacji urbanistycznej jest tworzenie nowych strategii i rozwiązań umożliwiających rozpoznanie i wykorzystanie potencjałów dotąd nieuznawanych za wartość miejsca [Rembarz, 2018a].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

W latach 2014–2018 w kierowanych przez autorkę zespołach Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej (dalej WAPG) podjęto teoretyczne badania metodą *research by design*, których celem było określenie alternatywnych scenariuszy rewitalizacji obszarów o historycznej genezie, położonych w strefie *międzymiasta*. Sprawdzano możliwości wykorzystania rozwiązań *agriculture urbanism* oraz elementów myśli ruchu *slow city.* Prace analityczno-projektowe objęły trzy dawne przedmieścia Gdańska: Orunia, Stara Oliwa, Nowy Port. Do delimitacji oraz konstrukcji teoretycznych modeli urbanistycznych planów ramowych wykorzystano metody scenariuszowe inspirowane pracami zespołu Landenburger Kolleg Zwischenstadt (dalej LKZ) dla Frankfurtu nad Menem [Rembarz, 2018b].

Zrealizowane na WAPG badania są alternatywą dla typowej retoryki rewitalizacyjnej. Teoretyczne koncepcje wnoszą nowe spojrzenie na potencjały rewitalizacji, jednocześnie stanowią narzędzie poprawy jakości strefy peryferyjnej. Uzyskane rezultaty badań częściowo zastosowano w pracach planistycznych miasta Gdańska (Lokalny Program Rewitalizacji – LPR, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego – SUiKZP). Użyto ich również do sformułowania kryterium ocen jakości urbanistyki w gniazdach przedsiębiorczości rozwijających się w gdańskiej strefie podmiejskiej (projekt pt. *Wytwarzanie gniazd przedsiębiorczości w Trójmiejskim Obszarze Metropolitarnym. Analiza relacji przestrzenno-ekonomicznych rozwoju sektora MSP*, grant NCN UMO-2013/09/B/HS4/01175, kierownik: T. Parteka, wykonawca: O. Martyniuk, J. Martyniuk-Pęczek, G. Rembarz i in.) [Martyniuk-Pęczek i in., 2018].

Zurbanizowany krajobraz międzymiasta

Pojęcie *Zwischenstadt* (*międzymiasto*) wprowadził w 1997 roku do urbanistyki Thomas Sieverts[6]. Opisał nim dualną naturę r o z p r o s z e n i a postrzeganego jako „umiastowiony krajobraz" lub „ukrajobrazowione miasto"[7]. Międzymiasto jest złożonym stanem przejściowym, który szczególnie w swoich niedojrzałych fazach jawi się jako obszar przenikania wpływów globalnych i lokalnych, ograniczających wykształcenie się czytelnego, oryginalnego wizerunku. Eliminacja szeregu dysfunkcji metropolitalnej strefy podmiejskiej, odciskających się negatywnie na kondycji dobrostanu, możliwa jest jedynie dzięki zastosowaniu innowacyjnych narzędzi planistycznych. Jest to n o w y p o c z ą t e k budowania warsztatu urbanistycznego[8], gdyż p r z e s t r z e n i b e z n a z w y i r e p r e z e n t a c j i nie należy postrzegać jako ułomnej formy miasta historycznego.

[6] Thomas Sieverts – architekt, urbanista, dyrektor naukowy IBA Ermscher Park (Zagłębie Ruhry, Niemcy).

[7] Niem. *die verlandschaftete Stadt* lub *das verurbanisierte Landschaft*; zespół Sievertsa obejmuje tym pojęciem również strefy urbanistyki doby modernizmu.

[8] W nurcie *ecological urbanism* wskazuje się analogię pomiędzy aktualnymi wyzwaniami a czasem międzywojennych modernistów: Tauta, Hilberseimera, Scharouna, Wrighta.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Międzymiasto posiada potencjał nowej dynamiki i logiki urbanizacji, stąd potrzebuje adekwatnych do niej wzorów ładu przestrzennego [Sieverts, 2000: 10–30]. Tezy te uruchomiły dwa kierunki niemieckich badań nad *międzymiastem* jako formą i procesem. Ich polem jest ograniczanie przyczyn rozpraszania oraz podnoszenie jakości skutków suburbanizanizacji – ujakościowienie. Prace zespołu Sievertsa nad *międzymiastem* z okresu 2002–2006[9] prowadziła myśl: „Uczyć się widzieć i rozumieć nowe", co pogłębiło wiedzę o metropolii europejskiej [Sieverts i in., 2006]. Analizy morfologii struktur rozproszonych nakierowane były na dostrzeżenie i zrozumienie *międzymiasta* w jego nietradycyjnej logice przestrzennej. Uporządkowanie istniejącej wiedzy o narzędziach poprawy jakości *międzymiasta*[10] powiązano w pracach projektowych z uwarunkowaniami lokalnymi (metoda hipotez). Wnioski uczytelniły ograniczoną skuteczność interwencji wielkoskalarnych – urbanistycznych wielkich gestów. Wskazały na znaczenie synergii działań komplementarnych podnoszących jakość przestrzeni codzienności, która w swojej urbanistycznej formie i kulturowej banalności nie stanowi nośnika miejskości i autentyczności. Potencjał zmian tkwi na styku terenów otwartych i zabudowanych [Hauser, Kamleithner, 2006].

Rozwinięcie koncepcji niemieckich naukowców pozwala na konstatację, że metropolia, widziana przez problematykę *międzymiasta*, nie może oznaczać jedynie stałego przyspieszania – intensyfikacji i modernizacji w trybie wdrażania płasko skomercjalizowanego hasła *smart city*[11]. Innowacja i zmiana obejmować muszą również wymiar kameralny, kluczowy dla tworzenia środowiska zdrowego stylu życia, dostępnego szerokiemu spektrum społeczeństwa. Jego istotną składową jest konstruktywne pozycjonowanie się w otwartej wspólnocie sąsiedzkiej, pozwalające na bezpieczny rozwój poza strefą prywatną, w budującej interakcji ze strefą publiczno-sąsiedzką. W badaniach gdańskich połączono te założenia z wartościami promowanymi w kampaniach spod znaku *slow movement* (*slow food*, *slow life*, *slow city*)[12], które stały się inspiracją dla powstania sieci miast Cittaslow. Zrzeszenie peryferyjnie położonych, niewielkich miast Cittaslow (do 50 tys. mieszkańców) eksponuje w swoich strategiach rozwoju możliwość realizacji stylu życia identyfikowaną z docenieniem alternatywnej strony nowoczesności. Wysokie technologie służą zachowaniu ludzkich skali i tempa, umożliwiają realizację wartościowego życia z dala od obciążeń typowych dla wielkich aglomeracji.

---

[9] Projekt: *Mitten am Rand – Zwischenstadt: „Ladenburger Kolleg zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft* (Centralnie na skraju – *Międzymiasto*. Ladenburger Kolleg na rzecz poprawy jakości zurbanizowanego krajobrazu).

[10] Dwie postawy wyznaczają badania urbanistyczne nad suburbanizacją: (1) konserwatywna, odwołuje się do przedmodernistycznej tradycji urbanistyki (CNU Congres of New Urbanism); (2) progresywna, poszukuje alternatyw, widząc miasto jako materię krajobrazu, ang. *landscape urbanism* (Harvard GSD, AA London, West 8).

[11] *Atlas of Cities* [Knox, 2014] ujmuje przeglądowo aktualne koncepcje, w tym oba pojęcia *smart* i *slow city.* W Polsce badania nad koncepcją *smart city* prowadzą prof. D. Stawasz i dr D. Sikora-Fernandez z Uniwersytetu Łódzkiego [Stawasz, Sikora-Fernandez, 2015].

[12] *Slow movement* odwołuje się do etosu *eto-eco* promującego zaangażowane postawy proekologiczne.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Miejsko-wiejskie innowacje urbanistyczne

Rozwój w metropolii zróżnicowanych stylów życia generuje zapotrzebowanie na hybrydowe programy przestrzenne, oferujące uwarunkowania korzystne dla realizacji życia w powolności. Wykorzystanie tej tendencji do poprawy jakości zdefragmentowanej przestrzeni *międzymiasta* wywołuje pytania o potencjał ostańców układów ruralistycznych i niezmienionych modernizacjami dawnych struktur przedmiejskich, stanowiących dziedzictwo kultury. Poszukiwane są innowacje, które syntetycznie obejmą spektrum zagadnień, od kwestii tzw. *food justice*, przez obywatelskie rolnictwo (ang. *Civic Agriculture*), po wyszukane produkty komercyjne i deweloperskie. Wśród nowych rozwiązań promujących w metropolii permakulturę[13] jako odpowiedź na dehumanizację centralnych dzielnic, rozwijają się dziś modele rozwiązań znajdujących zastosowanie również w granicach *międzymiasta*. Produkcyjne (jadalne) krajobrazy[14] łączą w system kwestie zaopatrzenia metropolii w zdrową i dostępną żywność[15] oraz proekologiczne zagospodarowanie miejskich zielonych nieużytków na realizację potrzeb społecznych[16] [Viljoen, Bohn, 2014]. Miejskie farmy jako formuła organizacyjna generują efekt synergiczny – lokalna uprawa zdrowej żywności wyzwala społeczną integrację, postawy obywatelskie i aktywność, edukację ekologiczną, a nawet ekonomiczną. Zarówno jako przedsięwzięcia publiczne, jak i prywatne w obu wariantach, non-profit i komercyjnym, stają się integralną częścią krajobrazu strefy podmiejskiej (choćby National Federation of City Farms, Wielka Brytania). Implikują zmiany w strefie publicznej oraz inspirują poszerzenie oferty komercyjnej [Philips, 2013]. Model *agri-hood* (ang. *agriculture* i *neighbourhood*) ukształtował się na przedmieściach[17] i eksurbiach metropolii amerykańskich. Jest to rozwiązanie pozwalające na harmonijne włączenie rolniczego użytkowania terenu w procesy urbanizacyjne. Jako oferta alternatywnej, wysokiej jakości życia nie jest osiągalna poza strefą podmiejską[18]. Nazwa *agri-hood* zawiera główną intencję kreowania miejskiego środowiska zamieszkania uwzględniającego zdrową żywność, nie tylko jako dobro konsumpcji, lecz

[13] Bill Mollison i David Holmgren opisali tę postawę w 1990 roku [Mollison, Holmgren, 1990].

[14] Ang. *productive landscapes*, *edible landscapes*; w języku polskim używa się terminu „krajobraz użytkowy", jednak zdaniem autorki nie odpowiada on w pełni intencji pojęcia *edible lanscape.*

[15] Ang. *food security* – nowa problematyka planowania strategicznego w regionie miejskim, której przykładem jest London Food Strategy. Problematykę tę porusza wiele międzynarodowych deklaracji politycznych, takich jak Karta Mediolańska [The Milan Charter, 2015] przyjęta w trakcie EXPO 2015: *Feeding the Planet: Energy for Life*, czy *New Urban Agenda* uchwalona w Quito podczas konferencji Habitat III w 2016 roku.

[16] System CPUL (ang. *continuous productive urban landscapes*) wdrożony w Middlesbrough Urban Farming Project.

[17] Ang. *suburbs*, *burbs*, podobnie jak niem. *Vorstadt* uznaje się dziś jako nazwę historycznie ukształtowanej konkretnej formy przestrzennej.

[18] Istnieją analogie do koncepcji wioski ekologicznej (ang. *ecovillage*), powstałej wsród ruchu spod znaku Gaia w latach osiemdziesiątych XX wieku.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

także jako przedmiot produkcji integrujący wspólnotę: od wspólnego wysiłku fizycznego, po odmienne modele współudziału w zarządzaniu i finansowaniu. W tej konwencji powstają zarówno projekty społeczno-socjalne (rewitalizacyjne), np. Detroit North End (MUFI Urban Ag Campus)[19], jak i czysto komercyjne (nowe założenia). Hybrydowe rozwiązania uległy przez dekady naturalnej reorganizacji. Agritopia[20] położona w zurbanizowanym regionie Phoenix, Arizona, przekształciła się w 1990 roku z klasycznej farmy rodzinnej w przedsięwzięcie gospodarcze, obejmuje dziś osiedle-wspólnotę w modelu *agri-hood* (450 domów, 90 ha farmy produkcyjnej). Spółkę Prairie Crossing[21] w 1987 roku założyła grupa entuzjastów ochrony środowiska jako wspólnotę stylu życia. W obszarze chronionych walorów naturalnych Grayslake, 60 km od centrum Chicago, Illinois, na 350 ha terenu zbudowano wspólną farmę (359 domów jednorodzinnych, 40 ha organicznej farmy) [Gorgolewski i in., 2011].

Sektor komercyjny podjął temat stylu życia w krajobrazach rolnych, uznając za sukces osobisty i biznesowy wysiłki pionierów z lat osiemdziesiątych XX wieku. Życie w stylu *slow life* określa trend w generacji millenialsów, który w USA odciska się na rynku nieruchomości – 73% klientów wysoko priorytetyzuje zdrową żywność [Urban Land Institute, 2015], 37% bliskość rynku lokalnej żywności, a 6% ogród sąsiedzki [National Association of REALTORS®' 2017]. Światowa sieć ekspertów nieruchomości ULI The Urban Land Institute[22] opracowała deweloperską definicję *agri-hood*. Jest to zaplanowany zespół mieszkaniowy zintegrowany przestrzennie z gospodarstwem rolnym, dostarczającym wartościowej żywności i rekreacji. Różne modele organizacyjne określają zasady udziału mieszkańców *agri-hood* (wspólnota zamknięta) w uprawie roli. Jest to kwestia otwarta. Według ULI koszt prowadzenia gospodarstwa rolnego w USA jest dziś porównywalny z ceną utrzymania zieleni w osiedlu mieszkaniowym o podobnej powierzchni. Andres Duany, współtwórca nowego urbanizmu, zajmujący się od ponad trzech dekad odnową stref suburbanizacji, określił wschodzący trend szeroko cytowaną frazą: „Farming is the new golf" [Duany, 2011: 40], przykładem niech będzie projekt *agri-hood* Montova w Miami na Florydzie.

Koncepcja slow-przedmieścia w stukturze międzymiasta

W niemieckich badaniach urbanistycznych upowszechnia się w ostatnich latach pojęcie „wewnętrzne peryferie". Oderwanie od dotychczasowego obrzeżnego kontekstu funkcjonowania wymusza w nich przekształcenia, które pod wpływem skutków globalnej ekonomii prowadzą do utraty unikalnej charakterystyki (homogenizacja krajobrazu). Uznanie ich potencjałów rozwojowych za cenny

[19] www.miufi.org/projects
[20] http://agritopia.com/
[21] http://prairiecrossing.com
[22] https://uli.org/

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

zasób procesu ujakościowienia[23] *międzymiasta* wskazuje na potrzebę aktywnej polityki miejskiej zbudowanej na wizji. Model SP jako narzędzie urbanistyczne umożliwia stworzenie spójnej, alternatywnej strategii rozwoju wewnętrznej peryferii nawiązującej do siedmiu grup kryteriów budowania dobrej jakości życia w sieci miast Cittaslow [Cittaslow online]. Stawiają one m.in. na realizację zintegrowanej strategii zrównoważonego rozwoju – poprawy jakości życia i społecznej integracji – z wykorzystaniem miejscowych zasobów: (1) naturalnego krajobrazu, (2) ekologicznej produkcji energii i żywności, (3) kapitału społeczno-kulturalnego lokalnej społeczności, (4) miejscowej tradycji rzemieślniczej i artystyczno-kulturalnej. Slow-przedmieście nie jest osiedlem zamkniętym (ang. *gated community*), stosującym historyzującą estetykę promowaną przez nowy urbanizm. Nie jest też wspólnotą stylu życia (*cohousing)* typową dla modelu *ecovillage*, gdyż SP ma inną skalę. Jest zachowanym (odnowionym i uzupełnionym lub rozbudowanym) fragmentem historycznie ukształtowanej struktury, w której skład mogą wchodzić zespoły o parametrach *agri-hood* czy *ecovillage*. Może stać się przedsięwzięciem biznesowym, jednak w modelach wyłączających komercyjny monopol. Promowane są współpraca grup producenckich, spółdzielczość czy społeczna ekonomia. Slow-przedmieście zachowuje cechy typowe dla lokalizacji peryferyjnej poprzez utrzymanie charakteru i funkcji krajobrazu produkcyjnego, niestanowiącego jednak centrum organizacyjnego założenia (jadalne krajobrazy). W SP temat lokalnej zdrowej żywności (*slow food*) połączony zostaje w system z różnymi formami jej produkcji, dystrybucji i promocji – obywatelskim rolnictwem, gastronomią w modelu *fork-to-table*, organizacją jarmarków, promocją sklepów producenckich itp. Równie istotne jest wsparcie dla rozwoju rzemiosła i lokalnej oferty kulturalnej, która skierowana jest na równi do społeczności mieszkańców SP i gości. Slow-przedmieście jest żyjącym miastem w mieście – ani osiedlem, ani atrakcją turystyczną. Chodzi o zachowanie oraz rozwinięcie autentyzmu istniejącego zagospodarowania i społeczności, które narosło wraz z historią miejsca, czyli tych cech, których brakuje nowym założeniom deweloperskim. Stąd analogie do przedmieść-ogrodów XX wieku, Heampstead czy Staaken, nie mają w pełni zastosowania. Nie reprezentują one miejskości, jaka ceniona jest w małych miastach sieci Cittaslow.

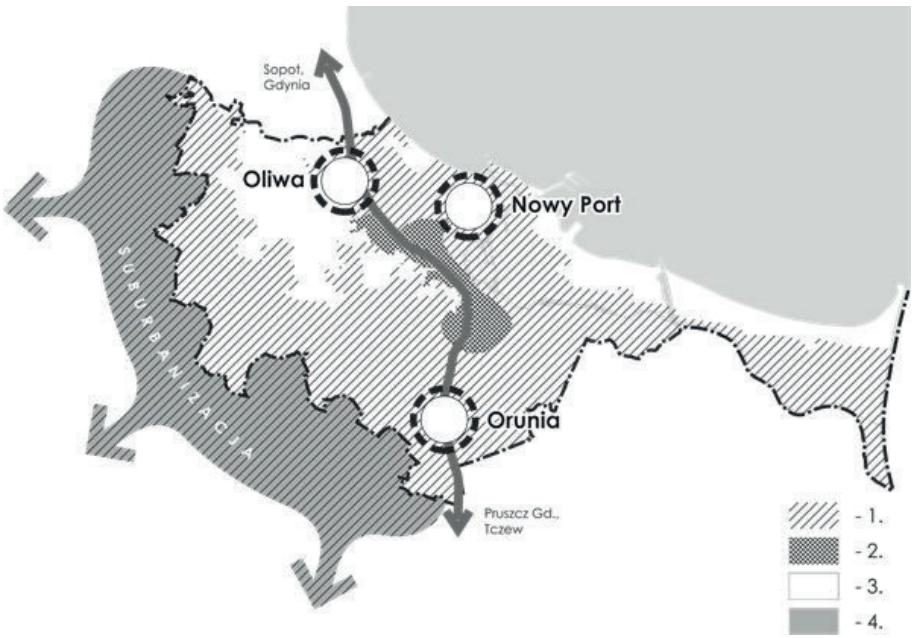
Gdańskie slow-przedmieścia

Delimitacja gdańskiego *międzymiasta* według metody LKZ (Landenburger Kolleg Zwischenstad) objęła trzy obrzeżne dzielnice, które w badaniach Sievertsa nad morfologią *międzymiasta* odpowiadają kategorii jądra historycznego (rysunek 1). Wszystkie trzy posiadają jednocześnie strukturę małych miast

[23] Poprawa jakości *międzymiasta*, analogia do procesów rewitalizacji.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

pozwalających na próbę odniesień do pojęć *slow city*[24] [Strzelecka, 2017]. Stara Oliwa, Orunia oraz Nowy Port włączone zostały do Gdańska jako niezależne struktury w latach 1926, 1933, 1817. W 1945 roku uniknęły zniszczeń. Położenie na styku z obszarem charakteryzującym się unikatowymi walorami krajobrazowymi pozwoliło na utrzymanie ich czytelnych granic przestrzennych oraz bezpośredniej relacji do terenów otwartych, pełniących nadal funkcje rolno-produkcyjne. Ograniczona modernizacja nie zniszczyła historycznych nawarstwień i małomiejskiej skali układu przestrzennego. Na tle młodej metropolii jest to cenny walor, pomimo widocznych trudności społecznych. Ochrona konserwatorska oraz zmieniająca się polityka rewitalizacji nie przyczyniły się, jak dotąd, do istotnego wykorzystania unikatowych potencjałów. Zachodzące zmiany w dwóch z trzech przypadków (Orunia i Oliwa) są silnie inspirowane oddolnymi inicjatywami grup lokalnych społeczników.



Rysunek 1. Lokalizacja dzielnic Oliwa, Orunia, Nowy Port na tle granic miasta Gdańska

(1) Historycznie ukształtowany trzon miejski do 1945, (2) strefa rozproszenia wraz z obszarem przemysłowo-portowym (3) Trójmiejski Park Krajobrazowy (4) strefa ekstensywnej suburbanizacji

Źródło: opracowanie własne (grafika B. Labuhn).

[24] W sposób zebrany o *slow city* jako o rodzącym się alternatywnym modelu rozwoju małych miast traktują prace E. Strzeleckiej z Politechniki Łódzkiej współpracującej z polską siecią miast Cittaslow [Strzelecka, 2017].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Położona po zewnętrznej stronie fortyfikacji miejskich Orunia graniczy z otwartym krajobrazem żyznych Żuław Gdańskich. Znajdująca się na południe od śródmieścia Orunia od czasów średniowiecza pełni historyczną funkcję bramy miasto–wieś. Istniejące tu gospodarstwa rolno-ogrodnicze kontynuują działalność sięgającą wieku holenderskich inżynierów i osadników meliorujących bagna delty Wisły. Powojenna wymiana ludności i dekady zaniedbań remontowych wygenerowały na Oruni złożone problemy społeczne, odciskające się na wizerunku półwiejskiej, pełnej zieleni, sielskiej dzielnicy.

Oruński rewitalizacyjny *living lab* (niesformalizowana współpraca uczelni, lokalnych organizacji NGO, takich jak GFIS [Gdańska Fundacja Innowacji Społecznej], i rady dzielnicy) funkcjonuje od 2010 roku, pracując metodą *research by design*. W 2014 roku temat modelu jadalnych krajobrazów podjęto w projekcie *SlowSmartOrunia: SlowLife in SmartCity – alternatywna oferta rozwoju dzielnicy na skraju śródmieścia w granicach aktywnej metropolii.* Powstałe koncepcje teoretyczne poddano finalnie ocenie międzynarodowych ekspertów (kolokwium *Slow Life in Smart City*) oraz dyskusji w trakcie publicznej prezentacji zatytułowanej *Zwolnij na Oruni!* Wprowadzono w ten sposób do publicznej debaty nad wizją rozwoju dzielnicy nowe nośne hasła rozwojowe, odpowiadające w pełni rolniczej tradycji dzielnicy [Rembarz, 2014]. Wyniki wykorzystano w latach 2014–2015 w ramach projektu „*Quo vadis*, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto", finansowanego ze środków EOG w programie Fundacji Batorego Obywatele dla Demokracji, którego głównym celem było przygotowanie społecznej strony do partycypacji w planowaniu. Zadaniem serii sześciu warsztatów prowadzonych w asyście profesjonalnego zespołu badawczo-projektowego (Społeczna Akademia Planowania) stało się opracowanie mikrostrategii poprawy jakości przestrzeni publicznej w dzielnicy Gdańska Orunia [Martyniuk-Pęczek, Rembarz, 2016] (rysunek 2).

Poszukiwanie innowacyjnych wizji strategicznego rozwoju adekwatnych do potencjałów dzielnicy umożliwiło przeniesienie na grunt wielkomiejski idei sieci Cittaslow, sieci niewielkich miast w regionach rolniczych. Główne hasła łączące istniejący wymiar potencjał–problem z propozycją wizji rozwiązania to: (1) Hydro-Orunia, (2) Zielone dziedzictwo, (3) Żuławskie Krajobrazy, (4) Brama-Łącznik Miasta. Dwa z nich ściśle nawiązują do rolniczego dziedzictwa dzielnicy. Służyć mogą jako tematy projektów poświęconych zagadnieniom kulturalno-edukacyjnym, społecznym i rekreacyjno-rozrywkowym, również w ich infrastrukturalnym wymiarze.

Blok Hydro-Orunia czerpie z tematu wody kojarzonego tu z zagrożeniem powodziowym i jego zapobieganiem (system melioracji – śluzy, wały, wiatraki). Jego wyeksponowanie służy umocnieniu wizerunku: uczytelnia historię inżynierskiej sprawności, produkcyjnej i rolniczej efektywności, przywołuje poholenderską tradycję. Oznacza również poprawę dostępu i zagospodarowania miejsc nadwodnych (przystań kajakowa, kąpielisko). Blok Żuławskie Krajobrazy odnosi się do unikatowego krajobrazu. Działania kierowane są na umocnienie lokalnej tożsamości rolniczej, pokazanie jej na tle miasta jako cennego a nieznanego wątku. Istotne jest udostępnienie fizyczne i ideowe strefy upraw. Taka promocja to potencjał

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Rysunek 2. Mikrostrategia rozwoju przestrzeni publicznej dzielnicy Orunia–św. Wojciech

Źródło: materiały projektu „*Quo vadis*, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto”, 2015).

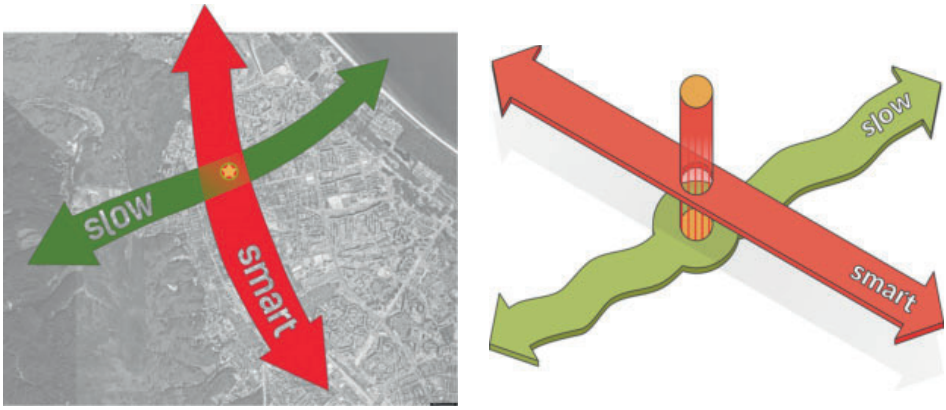
pobudzania lokalnej przedsiębiorczości (produkcja żywności, gastronomia, handel lokalnymi warzywami, organicznymi i ekologicznymi produktami spożywczymi).

Wizja wykorzystania w budowaniu nowego wizerunku niemiejskiego potencjału Oruni, jej uprawnych pól, sadów i ogrodów doprowadziła do opracowania koncepcji SP zachowującego i eksponującego ducha miejsca. Stanowiła ona alternatywę dla standardowych praktyk deweloperskich – architektonicznej i społecznej podrzędnej jakości. Weryfikacja założeń strategicznych dzięki projektowi testującemu wpłynęła na możliwość stworzenia w granicach SP Orunia co najmniej kilku kooperatyw mieszkaniowych w formacie *agri-hood* [Martyniuk-Pęczek, Rembarz, 2015].

Teoretyczny format SP jako metody postrzegania potencjałów wewnętrznych peryferii metropolitalnych sprawdzono również w odniesieniu do Starej Oliwy. Przyczyną wykonania roboczej koncepcji urbanistycznej, testującej potencjał hasła strategicznego *Oliwa goes Slow-Smart* (OgS-S), było komercyjne przedsięwzięcie [Rembarz, 2017]. Jego lokalizacja zdominowana jest przez układ głównych arterii, w którym od wielu dekad nie dokonano żadnych korzystnych zmian. Planowane przekształcenia, które choć respektują kwestie ochrony konserwatorskiej i rewitalizacji dzielnicy, w minimalnym stopniu wychodzą poza kwestie komunikacyjno-techniczne. Potrzebna jest w tym miejscu nowa wizja mogąca stanowić szersze otwarcie dyskusji o przyszłości dzielnicy.

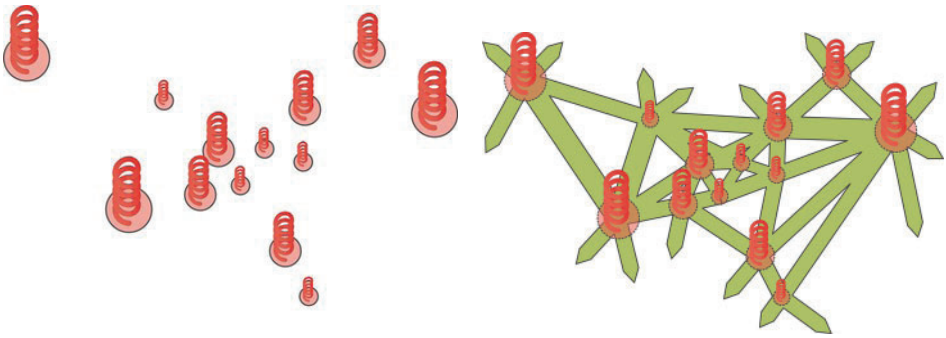
Stara Oliwa położona jest w strefie korytarza ekologicznego Potoku Oliwskiego stanowiącego najwęższe miejsce w linearnie ukształtowanej aglomeracji Trójmiasta. Klin w tym punkcie na dystansie 10 km (ok. 100 m różnicy wysokości) łączy rolniczy krajobraz podmiejski, wzgórza morenowe Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego z układem zielonym pasma nadmorskiego otaczającym plaże miejskie nad Zatoką Gdańską. Ten walor uwzględniany jest w regionalnych i miejskich dokumentach planistycznych. Geneza Oliwy sięga wieku XII. Jako siedziba opactwa Cystersów stała się ośrodkiem rozwoju rolnictwa i techniki. Powstanie 24 młynów nad stawami wzdłuż potoku (do dziś istnieje 10) stworzyło trwałe podstawy dla produkcji. Od połowy XIX wieku w niezależnym mieście Oliwa rozwija się turystyka, czego nie zmienił fakt przyłączenia do Gdańska. Przedwojenna dzielnica umacnia swój unikatowy, k u r o r t o w y charakter. Tworzy go do dziś gotycka katedra z historycznym parkiem, malownicze stawy i potok, spacerowe trasy w bukowych lasach na wzgórzach, z działającym od 1927 roku zwierzyńcem (dzisiejsze zoo). Połączenie tramwajowe z kąpieliskiem morskim w Jelitkowie pozwala na rozwój w Oliwie bazy noclegowej. Powstałe w sąsiedztwie w latach siedemdziesiątych XX wieku wielkie osiedla mieszkaniowe Oliwy Dolnej nie zdołały zniszczyć oliwskiej wyjątkowości. Dzielnica jest nadal rodzajem metropolitalnej peryferii, która po zmianach systemowych przyciągnęła do dzielnicy metropolitalną klasę kreatywną. Silny miejski aktywizm eksploruje wątki lokalnej tradycji przez działania organizacji non-profit (Dom Zarazy, Oliwski Ratusz Kultury) oraz rady dzielnicy. Stara Oliwa jako SP posiada też typowo wiejskie funkcje, tj. hodowlę pstrąga, stajnię, ogrodownictwo, leśnictwo. Istotnym elementem wpisywania się w profil *slow* jest temat zdrowej żywności i generowanych wokół niej zainteresowań poprawą jakości życia osobistego i wspólnotowego,

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl



Rysunek 3. Główna zasada koncepcji urbanistycznej strategii Oliwa goes Slow-Smart

Źródło: Rembarz, 2017 (grafika K. Russek).



Rysunek 4. Zasady kompozycji urbanistycznej

Po lewej: rozproszenie międzymiasta – brak elementów łączących program funkcjonalny, po prawej: spójność struktury tradycyjnej – spajająca przestrzeń publiczna

Źródło: Rembarz, 2017 (grafika K. Russek).

sięgającego świadomie do korzeni kultury ludowej. Organizowane festyny, festiwale, pikniki programowo i estetycznie uczytelniają wizerunek *slow*, który na co dzień reprezentuje krajobraz i umacniająca się oferta usługowa, wpisująca się w *genius loci* dzielnicy.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

W autorskim opracowaniu [Rembarz, 2017] obszar na osi Potoku (oś SLOW) przecina prostopadle oś SMART ukształtowaną programem Centralnego Pasma Usługowego (CPU). Jego struktura powstała na bazie głównego rdzenia komunikacyjnego aglomeracji. Jest lokalną interpretacją dzisiejszego rozumienia SMART – koncentruje funkcje uniwersyteckie i biznesowe dopełnione inwestycjami mieszkaniowymi (kampusy UG, AWFiS w Gdańsku, SSW w Sopocie oraz centra Olivia Business Centrum, Alchemia, Arkońska Business Park). Uniwersalna estetyka globalnych wzorców architektonicznych nie kształtuje tu wyjątkowości miejsca. Nie nawiązuje też dialogu z charakterystyką dzielnicy. Strefa przecięcia obu osi SLOW i SMART w tych uwarunkowaniach staje się wyjątkowa dla kształtowania wizerunku całego miasta-metropolii (rysunek 3). Jako miejsce przenikania odmiennych stref krajobrazu miejskiego uczytelnia rolę wizji urbanistycznej w koordynacji inwestowania ponad granicami własności prywatnej. Koncepcja OgS-S wskazuje potrzebę i zasadę kształtowania strefy pieszych cyrkulacji, która obejmuje nieruchomości miejskie i prywatne (rysunek 4, po prawej; rysunek 5).

Jakość przestrzeni ogólnodostępnej osiągnięta przez zrealizowane wielkoskalarne inwestycje w strefie SMART (CPU) reprezentuje standard bliższy lokalnego centrum frankfurckiego *międzymiasta* niż nowego śródmieścia europejskiej młodej metropolii (rysunek 4, po lewej). Skrzyżowanie oliwskiego SLOW z metropolitalnym SMART to odcięty komunikacją fragment korytarza ekologicznego Potoku (staw) z ruinami zajezdni tramwajów konnych. Podobnie jak w *międzymieście* także tutaj wszystkie inwestycje strefy SMART pozostają niepowiązane w system przestrzeni publicznej. To podejście do kształtowania obszaru centralnego zagraża wartościom lokalnym, które stworzyły pierwotny potencjał rozwojowy miejsca, wyrosły ze skali *slow*, czyniąc go w oczach użytkowników i klientów pożądanym produktem komercyjnym. Integracja globalnych rozwiązań z wartościową specyfiką lokalną wymaga od miasta opracowania wizji generującej efekt synergii wysokich jakości.

Potencjał rozwoju w formacie SP posiada również obszar u wejścia do portowego kanału Martwej Wisły. Odcięty od zwartego organizmu miejskiego Nowy Port stanowi w funkcjonującej strefie przemysłowo-portowej modelową wewnętrzną peryferię – miasteczko w mieście, które wykształciło własny styl życia w powolności. Zmiana technologii transportowych spowodowała, że dzielnica utraciła swój specyficzny charakter społeczny, jaki miała w latach osiemdziesiątych XX wieku. Przenoszenie się funkcji portu poza terminale na lewym brzegu kanału pogłębiło wyciszenie dawniej barwnej i bogatej w miejskie legendy dzielnicy portowej powstałej w XIX wieku. Narosłe w poprzednich dekadach problemy społeczno-infrastrukturalne uruchomiły programy rewitalizacyjne (2015), które poprzedziło otwarcie w dawnej łaźni publicznej miejskiej placówki, specjalizującej się w łączeniu rewitalizacji z ambitną sztuką wizualną. Działalność kulturalno-edukacyjna CSW Łaźnia II oraz domu sąsiedzkiego Nowy Port Kultury poświęcone są wzmocnieniu tożsamości lokalnej. Motyw tradycji miasteczka portowego eksplorują też imprezy plenerowe. Efekty uczytelniają cechy dzielnicy typowe dla modelu SP: kameralność, otwartość, swojskość i niezmienność. Ten wątek ujęto w docelowej wizji stanu po rewitalizacji, która ujawnia inspiracje

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Rysunek 5. Zasada kształtowania strefy przecięcia programu osi SLOW i osi SMART w Gdańsku Oliwie

Po lewej: przestrzeń cyrkulacji pieszych wykształcona w strefie SMART, po prawej: strefa interakcji programu SLOW z programem SMART w rejonie przecięcia się stref

Źródło: Rembarz 2017 (grafika K. Russek).

ideą *slow city.* Wymiar społeczny opisuje w niej tytuł *Tożsamość portu*, a przestrzenny *Przestrzeń do życia*.

Projekty rewitalizacyjne toczą się w myśl wartościowej, ale odizolowanej od otaczającego kontekstu wizji. Rozbudowa układu transportowo-komunikacyjnego Gdańska, dokonująca się na przedpolu Nowego Portu, zasadniczo zmieniła jego potencjały rozwojowe, wzmacniając gentryfikację. Trudno dostępna dzielnica dzięki otwarciu tunelu pod Martwą Wisłą (2016) stała się bramą do centrum metropolii, co podkreśliło zlokalizowanie w Letnicy centrum targowo-kongresowego oraz obiektów rekreacyjnych (stadion Energa EURO 2012). Plany rozwoju Portu Gdańsk zakładają uwolnienie od funkcji przeładunkowych frontu wodnego Nowego Portu. Najbardziej wyeksponowane w stosunku do wód Zatoki Gdańskiej tereny posiadają potencjał przyjęcia globalnych inwestorów.

Ten stan przywołuje pytania o budowanie strategii rozwojowych w interakcji SLOW i SMART. Wykorzystaniu tych miejskich dynamik w wewnętrznej peryferii rejonu Nowy Port–Letnica poświęcono urbanistyczne studia teoretyczne (*research by design*), zrealizowane na WAPG (zespół: G. Rembarz, J. Martyniuk-Pęczek) w latach 2016–2018 we współpracy z HafenCity University Hamburg (M. Koch). Podobnie jak w badaniach nad *międzymiastem* użyto metod projektowych stawiających prowokacyjne hipotezy w celu dokonania nowego otwarcia w studiach urbanistycznych. Na potrzeby *joint design studio* (wspólny warsztat projektowy) postawiono tezy robocze: (1) SMARTslow_slowSMART. Metropolitalny Nowy Port; (2) Między plażą a portem – mieszkać i pracować w bardzo Nowym Porcie. Sformułowano pytania badawcze: (1) o alternatywne strategie rozwoju dzielnic poportowych i (2) o zasięg oddziaływania przestrzennego wizerunku portu.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Wnioski

Polskie metropolie w trzeciej dekadzie funkcjonowania neoliberalnego systemu planowania przeżywają eskalację suburbanizacji. Przyjęcie konwencji *międzymiasta* – postrzegania rozpraszania jako tworzącego się modelu ukrajobrazowionego miasta – pozwala na wdrożenie w młodej peryferii rozwiązań profilaktycznych, wypracowanych w procesach ujakościowienia dojrzałej postaci *międzymiasta*. Autorska propozycja slow-przedmieścia SP dotyczy nowego formatu planowania przestrzennego dla wewnętrznych peryferii i wpisuje się w deklarowaną w badaniach nad *międzymiastem* potrzebę tworzenia nowych narzędzi planistycznych, obejmujących również nowe pojęcia, koncepcje i modele urbanistyczne. Slow-przedmieście zakłada wykorzystanie struktur dawnych wsi podmiejskich i wykształconych z nich historycznych przedmieść, odciętych od dawnego kontekstu funkcjonalnego. Posiadają one potencjał rozwoju hybrydowych programów nawiązujących do modelu rozwoju miast sieci Cittaslow. Koncepcja slow-przedmieścia służy zwiększaniu opcji wyboru dla dywersyfikujących się stylów życia metropolii rozumianej jako bogactwo kultury codzienności.

Bibliografia

Cittaslow online, www.cittaslow.org/content/how-become [dostęp: 18.12.2018].

Duany A., DPZ (2011), *Garden Cities: Theory and Practice of Agrarian Urbanism*, The Prince's Foundation for the Built Environment, London.

Gorgolewski M., Komisar J., Nasr J., 2011, *Carrot City: Creating Places for Urban Agriculture*, The Monacelli Press, New York.

Hauser S., Kamleithner Ch., 2006, *Ästhetik der Agglomeration* (Zwischenstadt, 8), Müller + Busmann, Wuppertal.

Knox P. (2014), *Atlas of Cities*, Princeton University Press, New York.

Martyniuk-Pęczek J., Rembarz G. (red.) (2015), *Przestrzeń publiczna dzielnicy w partycypacyjnym planowaniu strategicznym.* Quo vadis*, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto*, GFIS, WAPG, SSW, Gdańsk.

Martyniuk-Pęczek J., Rembarz G. (2016), *The Urban Mentoring as a New Method of Participatory Urban Planning in Poland*, „Elsevier Procedia Engineering", 161, 1647–1655 http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705816328697 [dostęp: 15.12.2018]

Martyniuk-Pęczek J., Martyniuk O., Parteka T. (2018), *Gniazda przedsiębiorczości w polskim modelu miasta krawędziowego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

The Milan Charter (2015), http://carta.milano.it/en/ [dostęp: 15.12.2018].

Mironowicz I. (2016), *Modele transformacji miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

Mollison B., Holmgren D. (1990), *Permaculture One: A Perennial Agricultural System for Human Settlements*, Tagari Publications, Tyalgum (Australia).

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

National Association of REALTORS®' 2017 Sustainability Report, www.nar.realtor/sites/default/files/reports/2017/2017-realtors-and-sustainability-04-13-2017.pdf [dostęp: 30.05.2018]

Philips A. (2013), *Designing Urban Agriculture*, John Wiley & Sons Inc., New York.

Rembarz G. (2015), *SlowSmartOrunia – potencjał miejskiego rolnictwa w rewitalizacji metropolii* [w:] T. Bradecki (red.), *Mieszkać w mieście: wyzwania współczesności*, t. 2 (s. 141–156), Politechnika Śląska, Gliwice.

Rembarz G. (2016), *Koncepcja urbanistyczna: Oliwa Goes Slow-Smart*, ekspertyza na zlecenie Gdyńskiej Grupy Urbanistycznej dla Beta Invest Sp. z o.o., Gdańsk.

Rembarz G., (2017), *Ekspertyza: Mikrostrategia „Oliwa goes slow-smart", koncepcja alternatywnego kształtowania programu inwestycji w dawnej zajezdni tramwajów konnych w kontekście rozwoju jakości przestrzeni publicznej rejonu Starej Oliwy w Gdańsku*, na zlecenie Gdyńskiej Grupy Urbanistycznej dla Beta Invest sp. z o.o., Gdańsk.

Rembarz G. (2018a), *Innowacja urbanistyczna w kontekście kształtowania środowiska mieszkaniowego*, [w:] G. Rembarz (red.), *Piękno i energia. Współczesny model budowania dzielnic mieszkaniowych w Europie* (s. 94–128) (Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, 186), Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.

Rembarz G. (2018b), *Międzymiasto: nowa formuła ładu przestrzennego trefy podmiejskiej* [w:] G. Rembarz (red.), *Piękno i energia. Współczesny model budowania dzielnic mieszkaniowych w Europie* (s. 16–38) (Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, 186), Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.

Sieverts Th. (2000), *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, 3. Aufl., Birkhäuser, Basel.

Sieverts Th., Koch M., Stein U., Steinbusch M. (2005), *Zwischenstadt – Inzwischen Stadt?*, Müller + Busmann, Wuppertal.

Stawasz D., Sikora-Fernandez D. (2015), *Zarządzanie w polskich miastach zgodnie z koncepcją Smart City*, Placet, Warszawa.

Strzelecka E. (2017), *Małe miasta a nowoczesne modele rozwoju miast* [w:] E. Strzelecka (red.), *Alternatywne modele rozwoju miast. Sieć miast Cittaslow* (s. 35–38) (Monografie), Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, Łódź.

Urban Land Institute (2015), *America in 2015: A ULI Survey of Views on Housing, Transportation, and Community*, http://uli.org/wp-content/uploads/ULI-Documents/America-in-2015.pdf [dostęp: 15.12.2018]

Viljoen A., Bohn K. (2014), *Second Nature Urban Agriculture: Designing Productive Cities*, Routledge, London.

Waldheim Ch. (2006), *Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architecture Press, New York.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl