MIEJSCE DO ŻYCIA

MIEJSCE DO ŻYCIA – CO NOWEGO

● Największym wyzwaniem dla miast stają się upały. Mamy za sobą najgorętszy rok, a w 2024 temperatury mogą być jeszcze wyższe. Urządzanie przestrzeni publicznej tak, aby chronić mieszkańców przed upałami, staje się kluczowym wyzwaniem.

● Ten rok jest szczególny dla Paryża, który będzie gospodarzem igrzysk olimpijskich. Francuska stolica starannie przygotowuje się na tę okazję, organizując przestrzeń dla oczekiwanych gości, a przede wszystkim zmniejszając natężenie i szybkość ruchu w mieście.

● W budownictwie mieszkaniowym mamy wyraźny trend do tworzenia już nie tylko ekologicznych osiedli, ale całych dzielnic. Najbardziej znaczącym nowym projektem z tej kategorii jest Schumacher Quartier, który powstaje na terenach byłego berlińskiego lotniska Tegel. Pojawiają się też projekty całych ekologicznych miast budowanych całkiem od nowa tak jak kiedyś smart city w typie Songdo.

● Innym nowym zjawiskiem w mieszkalnictwie jest swego rodzaju ruralizacja miast i tworzenie osiedli, które w swym charakterze mają nawiązywać do wsi. Charakterystycznym projektem jest amsterdamskie Proto-Zoöp Zeeburg, które budowane jest tak, aby uwzględniać interesy nie tylko ludzkich, ale także dzikich, zwierzęcych mieszkańców.

● Obok nowych zrównoważonych dzielnic w europejskich miastach ekomodernizację przechodzą także te istniejące. Chodzi o to, aby stały się pozytywne energetycznie, tak jak Újpest w Budapeszcie.

● Mamy też rozkwit nowych form przestrzeni zielonych, wśród których szczególnie popularne robią się tzw. parki linearne. Trend ten bardzo dobrze przyjął się w Polsce, zwłaszcza w Warszawie, gdzie największy tego typu projekt powstaje ponad tunelem autostradowej obwodnicy miasta, która przecięła Ursynów.

● Coraz bardziej na serio traktowane jest hasło, że lepiej rewitalizować, niż stawiać od nowa. Widać to nawet w wysokościowcach. Są już przykłady budynków takich jak Cambridge Suites w Toronto czy Quay Quarter Tower w Sydney, które nie zostały rozebrane, ale nadbudowane i obudowane.

● Tego typu rewitalizacjom coraz częściej towarzyszy także zmiana funkcji. Najczęściej na mieszkaniowe. Zaczęło się od przerabiania centrów handlowych, które pognębił e-commerce oraz lockdowny, ale przyszedł czas także na biurowce opustoszałe w czasach pracy zdalnej. Za oceanem uruchomiono nawet cały program finansowego wsparcia na takie przeróbki.

● Barcelona cały świat zainfekowała za to pomysłami na tzw. superilles, czyli superkwartały miasta z uspokojonym ruchem, w których dla samochodów wyłącza się część ulic. Dziś podobne projekty realizują m.in. w Stuttgarcie, Lizbonie i Seattle.

● Ograniczanie miejskich przestrzeni dla samochodów to jeden z kluczowych trendów we współczesnej organizacji miast. Nie tylko ogranicza się ich ruch, ale likwiduje całe trasy – zwłaszcza szybkiego ruchu, które kiedyś entuzjastycznie wprowadzano do centrów miast – oraz odchudza wielkie śródmiejskie arterie.

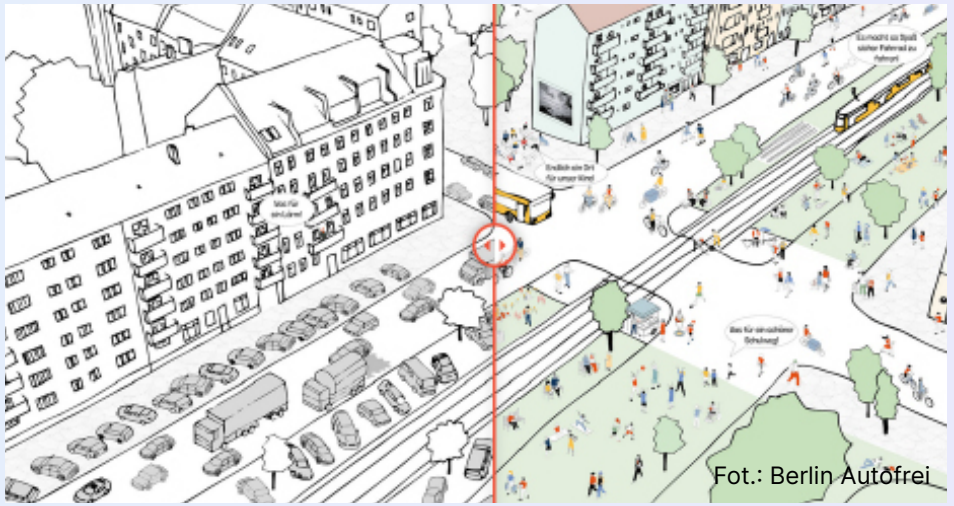
● Zamiast nowych tras dla samochodów buduje się za to te dla pieszych i rowerzystów. Najnowszy przykład to nowy most na Wiśle w Warszawie, po którym można przespacerować się z Powiśla na Pragę.

● Zielono-niebieski związek miast z ich rzekami robi się zresztą coraz ściślejszy. Powstają kolejne projekty rewitalizacji, które cieki wodne mają przybliżyć mieszkańcom.

● Woda to jednak nie tylko przyjaciel, ale i zagrożenie miast, zwłaszcza tych leżących nad morzem. Oprócz uodpornienia na upały dziś kluczowe jest zabezpieczenie ich przed powodziami.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Gorący temat nr 1: byle do jesieni



Fot.: Berlin Autofrei

Upały naznaczyły minione lato jak nigdy wcześniej. Przetoczyły się przez wszystkie kontynenty: zamknięto Akropol, w Hanowerze od gorąca popękał pas startowy na lotnisku, w Phoenix przez 31 dni z rzędu notowano temperaturę przekraczającą 43 st. C, co kosztowało życie 579 osób, w Indiach z powodu gorąca na ponad tydzień zamknięto część szkół, a w Chinach lipcowy upał doszedł do 52 st. C i zagrożone zostało bezpieczeństwo żywnościowe kraju. W Europie letnią falę upałów, która pochłonęła lasy Grecji i uprawy oliwek w Hiszpanii, nazwano bardzo adekwatnie: Charon.

Istnieje spora szansa, że 2024 rok będzie jeszcze cieplejszy, m.in. dlatego, że ciepły pacyficzny El Niño może mieć jeszcze większy wpływ na kontynenty, a w dodatku wciąż jesteśmy w długoterminowym trendzie ocieplenia klimatu. W tej sytuacji największym wyzwaniem dla mieszkańców jest przetrwanie lata. Na znaczeniu zyskuje coraz bardziej popularne pojęcie „resilient city". Dziś miasta muszą być przede wszystkim odporne na upały.

Zadrzewianie

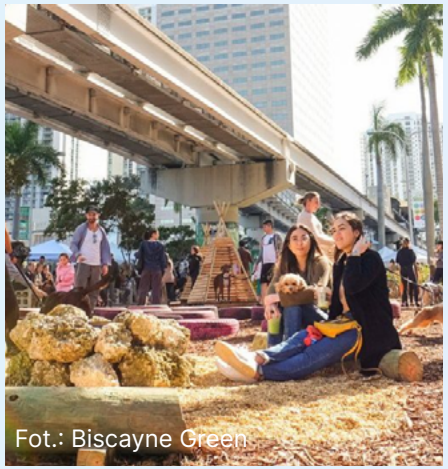
Dzielnice pozbawione drzew latem nagrzewają się o blisko 5 proc. bardziej niż te zatopione w zieleni.

MIEJSCE DO ŻYCIA

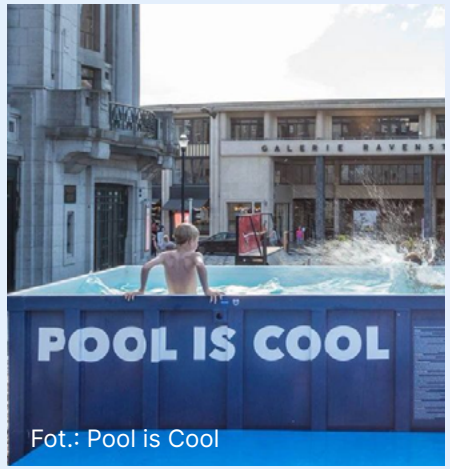
Nasadzenia muszą być jednak przemyślane – np. w Madrycie las posadzony na obrzeżach miasta, aby pomóc w ochłodzeniu, został nazwany „cmentarzem drzew", ponieważ tak wiele z nich umarło z powodu suszy. Dobre pomysły wcale nie muszą być nowe – np. w Kolumbii wykorzystano metodę stosowaną już przez Napoleona, który ponad 200 lat temu kazał sadzić drzewa wzdłuż dróg, aby jego Wielka Armia wędrowała w cieniu. W ten sposób przemieszczała się szybciej. Podobnie do sprawy podeszli w Medellin, gdzie powstaje sieć 30 zielonych korytarzy obsadzonych tysiącami drzew, aby ułatwić chodzenie i jeżdżenie rowerem po mieście. Także w Dallas i Phoenix priorytetem jest sadzenie drzew przy ścieżkach, którymi uczniowie chodzą do szkoły podstawowej. Miasta w coraz bardziej przemyślany sposób organizują więc swoją przestrzeń zieloną, m.in. dywersyfikują mieszankę gatunków drzew, dobierając je tak, aby dostosowały się do zmian klimatycznych.

Rozkuwanie chodników

Drogi oraz chodniki zajmują około 40 proc. powierzchni miast i stają się jedną z głównych przyczyn powstawania wysp ciepła. Pojawił się więc trend do ich rozkuwania. Jednym z pionierów jest holenderskie


Fot.: Biscayne Green

Arnhem, której już w 2020 roku postanowiło zastąpić 10 proc. dróg zielenią. Zaczęło od zidentyfikowania nieużywanych dróg i stworzenia mapy miejsc, których nie powinno się zabudowywać – są to m.in. otwarte obszary w pobliżu rzeki, gdzie wiatry pomagają ochłodzić ten obszar. Jako że większość nieruchomości jest prywatnych, miasto zachęca także obywateli do dodawania większej ilości zielonej przestrzeni na ich własnych posesjach. Coraz więcej takich inicjatyw rozkuwania chodników widać także w polskich miastach. W Warszawie tylko w 2022 roku rozbetonowano niemal 39 tys. m kw., a w ciągu minionych pięciu lat zazieleniono 37 podwórek.



Fot.: Pool is Cool

Centra chłodzenia

To pomysł, który sprawdza się w upalnym Phoenix. Centra chłodzenia działają sezonowo od maja i znajdują się w budynkach publicznych, takich jak biblioteki. Każdy może tu przyjść i posiedzieć w klimatyzowanym pomieszczeniu, a do tego dostać butelkę wody i ręcznik chłodzący. Działa tu też Human Services Campus powołany do życia przez grupę lokalnych organizacji wspierających bezdomnych, gdzie można skorzystać z namiotów z chłodzeniem wyparnym.

Mikrokąpieliska

Miasta powinny być pełne odkrytych kąpielisk. Wśród europejskich stolic najgorzej mają mieszkańcy Brukseli, gdzie próżno szukać basenów na świeżym powietrzu. Stąd inicjatywa społeczników z Pool is Cool, aby tworzyć tymczasowe pływalnie pod chmurką. Wykorzystali do tego kontenery, które coraz częściej są używane do tworzenia małych przenośnych basenów (do tego podest z leżakami i parasolami). Pool is Cool nie ogranicza się jednak do tworzenia nowych przestrzeni, ale także aktywacji tych już istniejących. W miejskie pływalnie regularnie zamienia wszystkie brukselskie akweny, takie jak fontanna Anspach przy Rue Locquenghien. Tego typu inicjatywy szczególnie pożyteczne są w gęsto zabudowanych miastach, gdzie w czasie upału trudno o kawałek zieleni, o wodzie nie wspominając. Tak jest w Mexico City, gdzie pracownia PALMA Architects zaproponowała, aby dokonać tymczasowej interwencji na Plaza Loreto i stworzyć tu przestrzeń dziecięcych zabaw. Drewnianą rampą zabudowała stojącą tutaj fontannę, aby ułatwić dostęp do wody. Z drugiej strony dla bezpieczeństwa rozciągnęła siatkę, która ma zabezpieczać dzieci przed przypadkowym wpadnięciem do fontanny – aby dostać się do wody, przechodzą po siatce jak po pajęczynie. W Polsce w pewnym momencie popularność zyskały za to trwałe instalacje w postaci wodnych placów zabaw. To duże i złożone obiekty, które jednak są znacznie tańsze i prostsze do instalacji niż kąpieliska, a wypełniają wiele ich chłodząco-rekreacyjnych funkcji. To koszt 2-2,5 mln zł, czyli co najmniej dziesięć razy niższy niż klasycznego basenu. Pierwsza w Polsce instalacja tego typu powstała w 2011 roku w Tychach. Później przyszła cała fala podobnych inwestycji, często i chętnie wybieranych przez mieszkańców w ramach budżetów obywatelskich.

Fot.: Metalocus

MIEJSCE DO ŻYCIA

Dachy słoneczne
Inny pomysł rodem z Phoenix to zainstalowanie zadaszenia słonecznego nad parkingiem w komunalnym kompleksie mieszkaniowym. Energia elektryczna wytwarzana z paneli słonecznych pomaga mieszkańcom uzyskać zniżki na rachunki za prąd, a same panele oferują również cień. Podobny projekt już sześć lat temu zrealizowano w upalnym Bejrucie, gdzie także zacieniono wybetonowane powierzchnie parkingów. W ramach projektu Urban Hives podczas Beirut Design Week ponad zaparkowanymi samochodami wyrosły metalowe rusztowania, nie zwieńczono ich jednak panelami słonecznymi, ale drewnianą podłogą i skrzyniami z roślinami, tworząc nową, bardziej przyjazną przestrzeń publiczną.

Dachy zielone
Pomysł z Bejrutu nawiązuje do coraz bardziej popularnej koncepcji zazieleniania dachów i tworzenia ogrodów dachowych, co nie tylko obniża temperaturę wewnątrz budynków, ale także w ich otoczeniu. Z obliczeń naukowców z University of Notre Dame wynika, że zazielenianie dachów obniża temperaturę o 7-8 st. C. Pomiary te dotyczyły centrum Chicago, podczas gdy dla całej metropolii średnia zniżka temperatury to 2-3 st. C. Więcej na ten temat w rozdziale Budowanie (dach chłodny czy zielony?) i dalej w tym rozdziale (Miasta zielone – wiszące ogrody).

Dachy parasolowe
To rozwiązanie nawiązujące do bardzo klasycznych elementów architektury, najlepiej znanych z włoskich miast. Chodzi o podcienia budynków, które można znaleźć w całej Europie. Dziś rozwiązanie to wskrzeszają m.in. projektanci Genslera, wzbogacając fasady domów i biurowców w wysunięte daszki, które chronią przechodniów przed upałem (a czasem też przed deszczem). Dachy parasolowe widać jednak także w polskich miastach – Przemo Łukasik wykorzystał je m.in. w katowickim osiedlu Pierwsza Dzielnica. Otaczają tu cały obrys budynków, tworząc przestrzeń, na której toczy się lokalne życie bez względu na pogodę.

Fotowoltaiczne fasady i okna
Panele fotowoltaiczne i kolektory słoneczne zmieniające energię słońca w prąd lub ciepłą wodę to najbardziej efektywny oraz pożyteczny sposób na pozbywanie się upału. Dotychczas ograniczały się jednak wyłącznie do instalacji dachowych i to tylko na tyle, na ile strop był w stanie utrzymać tego typu minielektrownię. Sytuację zmienia pojawienie się lekkich i cienki materiałów fotowoltaicznych takich jak perowskity czy kropki kwantowe. Funkcjonują w postaci folii, znacznie mniej obciążają więc konstrukcję, a przy tym znacznie łatwiej instalować je na fasadach budynków. Co więcej, kropki kwantowe można nadrukować tak, że będą wychwytywać tylko promienie podczerwone, przepuszczając światło widzialne. W takiej przeziernej formie nanosi się je na szyby, dzięki czemu nie pogarszają widoczności przez okno, a jednocześnie zatrzymują ciepło, zmieniając je w energię.

Przestrzenie słoneczne
Ciekawym zabiegiem architektonicznym, który projektanci z Mithun wdrożyli na kampusie Uniwersytetu w Oregonie, jest wydzielanie pomieszczeń stanowiących swego rodzaju kurtyny cieplne. Pokój w akademiku został podzielony, aby stworzyć „przestrzeń słoneczną" (sun space), zamknięte patio znajdujące się po południowej stronie budynku. Działa jak dodatkowa fasada buforująca ciepło. Całość jest przedzielona przesuwanymi szklanymi drzwiami, które zamyka się w czasie upałów.

Zdecentrowanie budynków
Inny sposób walki z upałami przedstawili architekci Genslera. Chodzi o przesunięcie rdzeni budynków biurowych, które zazwyczaj znajdują się w samym środku – umieszczone są w nich szyby wind i klatki schodowe. Można je jednak zacząć budować po jednej, południowej stronie budynku. To miałoby pomóc w odizolowaniu przestrzeni biurowej i ochronie przed ciepłem, dzięki czemu potrzeba by było mniej klimatyzacji.

Fot.: Unsplash

MIEJSCE DO ŻYCIA

Fot.: Michael Denance via Triptyque

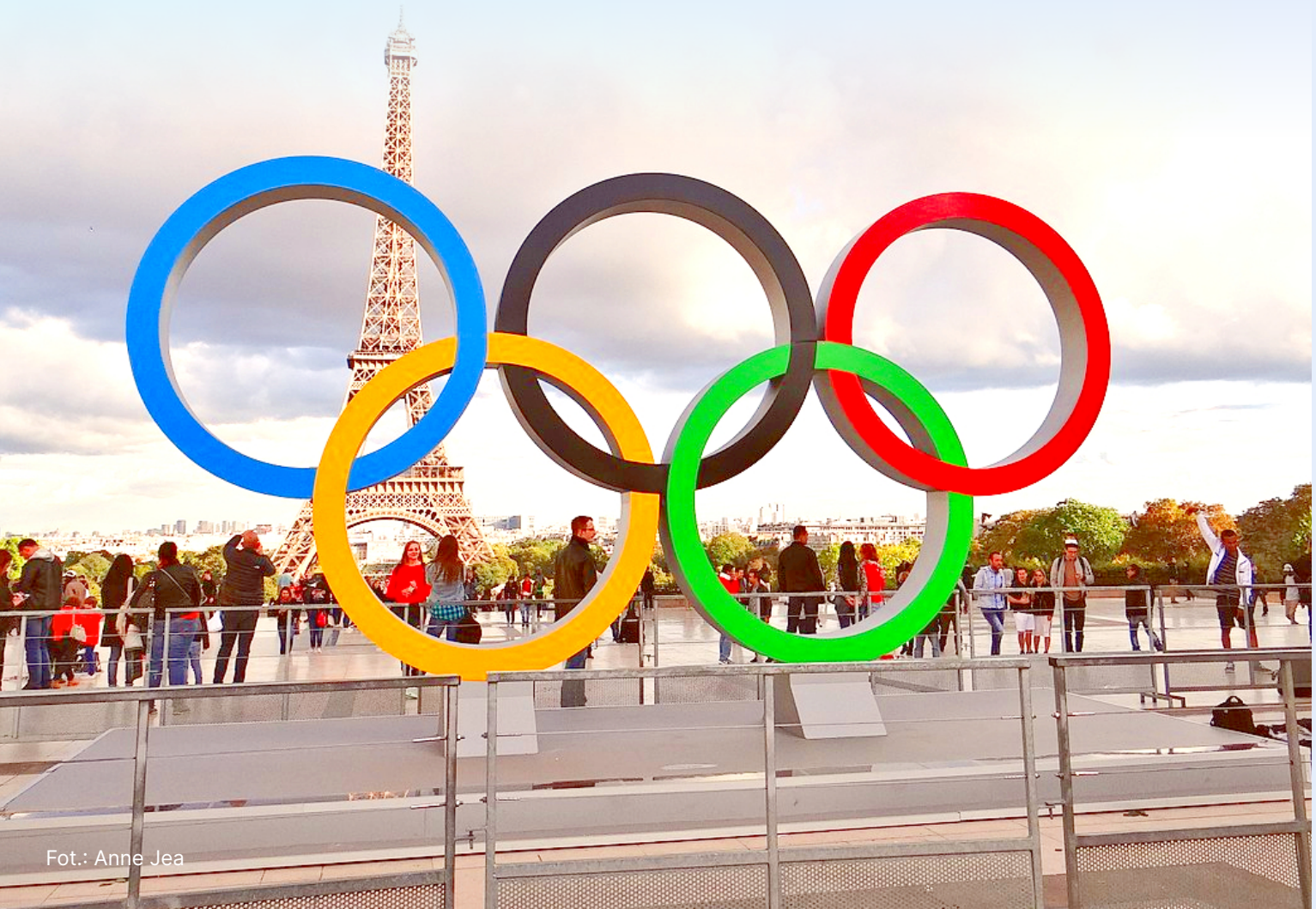
Rozbijanie fasad
Kolejna innowacja architektoniczna to rozbijanie fasad budynków, chociaż nie dosłownie. Płaskie przeszklone wysokościowce (czy to biurowe, czy mieszkalne) wyjątkowo dobrze chłoną ciepło. Aby temu przeciwdziałać, projektanci Genslera zalecają, aby takie płaskie ściany „rozbijać" poziomo za pomocą balkonów, które dają cień niższym poziomom.

Oficerowie od gorąca
Oswoiliśmy się już z działającymi w ratuszu oficerami rowerowymi, tymczasem zmiany klimatyczne sprawiły, że pojawiła się nowa funkcja oficerów „upałowych" czy też „cieplnych" (ang. chief heat officers). Takie stanowisko rozpowszechnia się przede wszystkim w samorządach USA, w których uznano, że rosnące ryzyko ekstremalnych upałów wymaga skupienia się na odporności miast na ekstremalne temperatury. Pierwsza CHO Jane Gilbert została powołana w hrabstwie Miami-Dade w 2021 roku. Do jej kompetencji należy koordynacja takich działań jak sadzenie drzew, dodawanie chłodnych dachów i chodników oraz modernizacja mieszkań o niskich dochodach, w których chłodzenie wymaga mniej energii. Z jej inicjatywy w ub.r. powstał też projekt rozporządzenia, które pomogłoby chronić osoby pracujące na świeżym powietrzu, zapewniając im przerwy i dostęp do wody, gdy wskaźnik ciepła osiągnie 90 st. Fahrenheita (32 st. C).

Nazywajmy upały po imieniu
Nadawanie imion fali upałów to tylko na pozór działalność porządkująca. W Sewilli uczynili z tego cały system. Podobnie jak huragany zaczęto kategoryzować upały, by odpowiednio reagować i lepiej pomagać mieszkańcom je przetrwać. Nazwy własne – jak Katrina, Maria czy Sandy w przypadku huraganów – wywołują znacznie bardziej wyraziste skojarzenia. Sewilla postanowiła nazywać tylko upały z najbardziej ekstremalnej kategorii, zaczynając od końca alfabetu, od imion: Zoe, Yago, Xenia, Wenceslao i Vega. Każdy kolejny poziom, który przekracza fala upałów, automatycznie uruchamia odpowiednie usługi publiczne. Zaczyna się od alarmów pogodowych i kampanii informacyjnych dotyczących zdrowia publicznego. Potem w miarę wzrostu zagrożenia wprowadzane są kolejne działania, takie jak otwarcie klimatyzowanych centrów zapewniających chłód dla wszystkich chętnych czy wysyłanie lokalnych zespołów zdrowotnych w celu kontroli osób szczególnie narażonych na upał. Kategoryzacja upałów ma pomóc ludziom odpowiednio reagować w poszczególnych przypadkach, tak jak w przypadku huraganów. – To dzięki takim kategoriom wiem, kiedy zagrożenie huraganem wymaga ewaluacji, a kiedy wystarczy wnieść ogrodowe meble do domu – wyjaśnia Larry Kalkstein, bioklimatolog, który mieszka na wybrzeżu Florydy i pracował nad odpowiednim systemem kategoryzowania upałów. Precyzyjne ostrzeżenia przed upałami ułatwiają miastu podjęcie odpowiednich kroków, takich jak otwarcie miejskich basenów, uruchomienie chłodzących „przystanków", gdzie można schronić się przed gorącem, czy mobilizacja pracowników pomocy społecznej do opieki nad najbardziej zagrożonymi osobami, np. w podeszłym wieku, których w samym 2022 roku na terenie UE z powodu upałów zmarło ponad 100 tys.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Gorący temat nr 2: Paryż stroi się na igrzyska



Fot.: Anne Jea

Każde igrzyska olimpijskie są okazją do ubrania miasta w galowy strój. W Tokio w 2021 roku pokazano nam m.in., jak można budować stadiony z drewna (patrz rozdział Budowanie – drewniane stadiony) i jakie są możliwości paliw wodorowych. W tym roku igrzyska mamy w Paryżu, który długo się do nich przygotowywał. Podobnie jak przeszło sto lat temu na wystawie światowej chce zaprezentować najnowsze pomysły na kształtowanie miejskiej przestrzeni. Wówczas przylgnął do Paryża przydomek Miasto Światła, bo pokazywał m.in., jak elektryczność zmieni sposób życia. Dziś to przede wszystkim wszystko, co zrównoważone i bardziej przyjazne mieszkańcom.

Ulice – ruch

Paryż najbardziej konsekwentny jest w uspokajaniu i wygaszaniu ruchu ulicznego. Od trzech lat w centrum obowiązuje limit prędkości 30 km/h, a w tym roku zacznie działać strefa ograniczenia ruchu (Une Zone à Trafic Limité – ZTL). W grę wchodzi zmniejszenie liczby aut, które przejeżdżają przez centrum miasta, o 100 tys., czyli 55 proc. To obszar pomiędzy bulwarem Saint-Denis na północy a Saint-Germain na południu i rozciągnięty ze wschodu na zachód – od Place de la Bastille aż do Place de la Concorde. Najczęściej są to podróże na linii wschód – zachód (65 proc.). Głównie chodzi też o tych, którzy jeżdżą do pracy – tzw. pojazdy usługowe, takie jak kurierzy, samochody dostawcze czy taksówki, stanowią tylko 33 proc. ruchu. Nowa strefa dopuszczałaby tylko niezbędny ruch docelowy, czyli m.in. dla mieszkańców, również hoteli, ale także dostawców. Z ograniczeń wyłączony byłby też, rzecz jasna, transport publiczny i taksówki oraz osoby z niepełnosprawnością.

Ratusz ostatecznie zdecydował, że ZTL wprowadzi nie przed igrzyskami, ale po nich, aby nie komplikować życia kibicom. Wymienia przy tym cztery główne cele, jakie postawił sobie, wyznaczając strefy ograniczenia ruchu:

– zrównoważyć przestrzeń publiczną z korzyścią dla pieszych, rowerzystów i użytkowników transportu publicznego – prawie 50 proc. przestrzeni publicznej jest nadal przeznaczone dla samochodów

– zmniejszyć natężenie i prędkość pojazdów silnikowych w okolicy, aby ułatwić i zabezpieczyć poruszanie się pieszo i rowerem

MIEJSCE DO ŻYCIA

– ułatwić przemieszczanie się lokalnych mieszkańców, handlowców i służb publicznych

– zapewnić bardziej przyjazne ulice, na których mieszkańcy w każdym wieku mogą się spotykać, rozmawiać i bezpiecznie bawić z najmłodszymi.

Ulice – przestrzeń
Równolegle z uspokojeniem ruchu miasto od dawna przekształca też ulice na bardziej przyjazne mieszkańcom. Pierwszym znaczącym krokiem było wyprowadzenie aut z bulwarów nad Sekwaną, gdzie wpuszczono je jeszcze w latach 60. Ważna była również decyzja o przebudowie głównych placów, aby zmniejszyć przestrzeń dla aut i zrobić z nich centrum miejskiego życia – na pierwszy ogień poszedł plac Republiki. Tutaj ruch samochodów, który toczył się wokół wyspy na środku, zamknięto do przestrzeni o kształcie litery C. Połowa przestrzeni stała się dostępna tylko dla pieszych, autobusów i dostawców. Plac stał się dzięki temu czystszy, bardziej zielony, można po nim spacerować. Dziś najważniejszym projektem, który dopiero startuje, jest Réenchanter les Champs Elysées, przebudowa obejmująca zwężenie i zazielenienie Pól Elizejskich (o czym dalej). Zmiany nie są jednak robione po to, aby miasto stało się jeszcze bardziej atrakcyjne z punktu widzenia odwiedzających. Przeciwnie, decyzja o rewitalizacji została podjęta dlatego, że mieszkańcy nie czują, że to ich przestrzeń. Z badań przeprowadzonych przez ratusz wynika, że tylko 15 proc. chodzących po Polach Elizejskich to mieszkańcy Paryża i okolic (nie licząc osób tu pracujących), a 71 proc. paryżan uważa je za ulicę turystyczną.

Obwodnice
Mer Paryża Anne Hidalgo poszła zresztą znacznie dalej i zaproponowała także przebudowę działającej od pół wieku śródmiejskiej obwodnicy Paryża, czyli Boulevard Périphérique. Tu igrzyska są bezpośrednim bodźcem i szczególną okazją, bo z ich okazji z normalnego ruchu zostanie wyłączony jeden pas obwodnicy. Ma być zarezerwowany dla sportowców, aby ułatwić przemieszczanie się w czasie zawodów. Miasto dąży do tego, aby po zakończeniu igrzysk utrwalić te zmiany i nie włączać pasa z powrotem do zwykłego ruchu, ale zrobić tu rodzaj buspasa, zarezerwowanego m.in. dla transportu publicznego, taksówek i carpoolingu (z co najmniej 2 pasażerami).

Te 35 km trasy liczącej 40-60 metrów szerokości i aż do sześciu pasów ruchu jest najbardziej ruchliwą trasą w Europie (szacunki mówiły nawet o 1,1 mln samochodów dziennie). Przed przystąpieniem do czynu mer miasta Anne Hidalgo zorganizowała konsultacje i badania dotyczące rozwiązania generowanych przez trasę problemów, przede wszystkim zanieczyszczeń i hałasu. Wśród najważniejszych zaleceń znalazły się:

– ograniczenie maksymalnej prędkości (początkowo z 80 do 70, ale docelowo nawet do 50 km/h)

– zmniejszenie liczby pasów ruchu (do 4-5) i zazielenienie powstałej w ten sposób nowej przestrzeni

– zarezerwowanie jednego pasa ruchu dla pojazdów czystych (np. elektrycznych) oraz dzielonych przejazdów. Liczba 1,05 pasażera przypadająca na samochód oznacza, że średnio 19 z 20 pojazdów wiezie tylko kierowcę, co wskazuje na dużą potrzebę rozwoju systemu wspólnego użytkowania samochodów

– zakaz ruchu dla ciężarówek o masie przekraczającej 3,5 tony (zalecenie to ma w szczególności na celu ograniczenie hałasu w nocy)

– ograniczenie indywidualnych dojazdów do pracy, które odpowiadają za większą część ruchu. Problem w tym, że większość miejsc pracy ulokowanych jest w zachodniej części aglomeracji paryskiej, podczas gdy większość ludzi mieszka w części wschodniej. Raport poddaje pod rozwagę tworzenie nowych „centrów zatrudnienia" oraz uwzględnianie „w jak największym stopniu miejsca pracy przy przydzielaniu mieszkań socjalnych"

– reorganizacja zjazdów z obwodnicy, które okazują się często nawet bardziej zanieczyszczone niż sama obwodnica.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Przede wszystkim chodzi o wiadukty, które umożliwią ruch bezkolizyjny oraz choćby częściowe zabudowanie zjazdów, by ograniczyć generowany tam hałas.

Mimo jasnych wytycznych przyszłość projektu jest jednak wciąż niepewna, bo pomysłom Paryża przeciwstawiły się regionalne władze Île-de-France, zaznaczając, że 80 proc. użytkowników trasy to osoby spoza Paryża. Tymczasem konsultacje zorganizowane w całym Île-de-France w listopadzie 2021 roku wykazały, że ponad 90 proc. mieszkańców regionu było przeciwnych usunięciu pasa ruchu dla wszystkich. Ostatecznie w maju 2022 roku projekt zwężenia obwodnicy przejęła Krajowa Komisja Debaty Publicznej (CNDP), która zorganizowała debatę ogólnokrajową. Proces ten zakończył się w 2023 roku i pod koniec lutego 2024 zaprezentowano wnioski z konsultacji. Dziś poza buspasem drugą kluczową inicjatywą jest ograniczenie prędkości na obwodnicy do 50 km/h.

Fot.: Luc Mercelis

Parkingi

Suma działań utrudniających ruch w mieście powoduje, że co roku ubywa z niego około 5 proc. samochodów. A jak podkreśla sama Anne Hidalgo, „oznacza to, że można regularnie odzyskiwać 5 proc. miejsc parkingowych". To sprawiło, że od dwóch lat trwa program systematycznego usuwania miejsc parkingowych. Auta wciąż zajmują bowiem niemal połowę przestrzeni publicznej, mimo że odpowiadają za zaledwie 13 proc. wszystkich podróży. Stąd plan na lata 2022-2025 to likwidacja 70 tys. miejsc parkingowych. Dodatkowo na cenzurowanym znaleźli się właściciele SUV-ów, dla których stawki parkingowe wzrosną trzykrotnie. To efekt głosowania w referendum w lutym tego roku. W centrum miasta (dzielnice od 1 do 11) zamiast 6 będą płacić 18 euro, a na obrzeżach (dzielnice od 12 do 20) nie 4, ale 12 euro za godzinę.

Kolej

Jednocześnie ze zwalczaniem kierowców Hidalgo rozwija alternatywne środki transportu. Najwięcej inwestuje w kolej, gdzie projekt rozbudowy sieci o 68 stacji i 200 km nowych tras będzie kosztować 26 mld euro. Dzięki temu mocno zatłoczona kolejka zwiększy możliwości przewozu pasażerów o 40 proc. Wszystko będzie się odbywać etapami do 2030 roku.

Rowery

Mocno promuje też jazdę na rowerze, i to nie tylko za pomocą dopłat dla dojeżdżających do pracy, którzy przerzucą się z czterech na dwa kółka. Paryż przede wszystkim inwestuje w infrastrukturę rowerową i zmienia przepisy na ich rzecz. Do końca dekady chce podwoić sieć dróg rowerowych – w latach 2021-2026 ma powstać m.in. 130 km całkiem nowych tras, a do tego w stałe drogi zostanie przekształconych 50 km tras wyznaczonych na jezdniach w czasie pandemii. Działania te prowadzone są w ramach kolejnych programów Plan Velo. Obecnie obowiązuje jego druga odsłona (Act 2), w ramach której do 2026 roku miasto zainwestuje 250 mln euro. Najważniejsze jest utworzenie pięciu szerokich velostrad. Trzy będą się ciągnęły ze wschodu na zachód (dwie z nich po obu stronach Sekwany), a dwie pozostałe zepną północną i południową część obwodnicy miasta (więcej o tym w rozdziale Mobilność – rowerowe miasta).

Miasto 15-minutowe

Mer Paryża Anne Hidalgo jest pionierką we wdrażaniu koncepcji miasta 15-minutowego, czyli zorganizowanego tak, aby poszczególne dzielnice w zasięgu podróży trwającej kwadrans miały wszystko, co potrzebne do zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców. „To warunek

niezbędny dla dokonania ekologicznej transformacji Paryża, a jednocześnie poprawa jakości życia codziennego mieszkańców", podkreśla Anne Hidalgo, która z tym hasłem wygrała ostatnie wybory do ratusza. W ramach swojego programu Anne Hidalgo przede wszystkim wprowadza do przestrzeni miejskiej więcej powierzchni biurowych, tak aby paryżanie nie musieli codziennie dojeżdżać do położonych na przedmieściach centrów biurowych, takich jak La Defense (średnio w podróży do pracy spędzają

MIEJSCE DO ŻYCIA

45 minut). Stawia też na rozwój przestrzeni coworkingowej, która sprzyja uelastycznieniu modelu pracy – np. pozwala rozsiać biura jednej firmy po całym mieście, tak aby pracownicy dojeżdżali do tych położonych najbliżej.
Wielofunkcyjność wprowadza nie tylko do urbanistyki i planowania zabudowy, ale także poszczególnych obiektów, które są wykorzystywane tylko przez ograniczony czas – np. nocne kluby w ciągu dnia mogłyby działać jako kluby sportowe. Podobnie myśli o zieleni. Anne Hidalgo inwestuje w zazielenienie przyszkolnych terenów rekreacyjno-sportowych, ale z myślą, aby w czasie weekendu były otwarte dla wszystkich mieszkańców.

Zieleń
Ambitny plan pokrycia aż połowy Paryża „miejskim lasem" nabiera coraz bardziej realnych kształtów. W pierwszym tygodniu grudnia ub.r. rozpoczęło się sadzenie mikrolasu na Place de Catalogne, okrągłym placu leżącym na południu miasta. Zwiezione zostały dęby, jesiony, klony i wiśnie. Łącznie zasadzonych zostało blisko 1 tys. drzew. Ale to początek, w drodze jest kolejne 170 tys. drzew. Nie chodzi tu jedynie o zazielenienie Paryża. Cele są bardzo konkretne, nowa roślinność ma przynieść ograniczenie wzrostu temperatury w czasie letnich upałów oraz zwiększyć odporność miasta na ulewne deszcze i podtopienia.
By to osiągnąć, do 2030 roku 50 proc. powierzchni miasta będzie pokryte powierzchniami zielonymi przepuszczającymi wodę. Drzewa oraz nowe parki są najbardziej spektakularnymi inwestycjami, ale w ramach tej akcji zazielenione są też dachy, paryskie aleje oraz powstają miniogrody. Te zmiany w mieście dzieją się już od kilku lat. Według danych Bloomberga w latach 2013--2020 odsetek zielonej powierzchni wzrósł z 29 do 32 proc. Teraz inwestycje mają przyspieszyć.

Plażowanie i pływanie
Paryż chce być miastem, do którego turyści przyjeżdżają też opalać się i kąpać. Ważnym punktem odniesienia są właśnie igrzyska olimpijskie, podczas których pływać będzie można na specjalnie wyznaczonych kąpieliskach w Sekwanie. To nawiązanie do II Igrzysk Olimpijskich, które odbyły się w Paryżu w 1900 roku. Wówczas zawody pływackie odbywały się nie w specjalnie do tego wyznaczonych basenach, ale właśnie w rzece. Obecnie Paryż zainwestował już 1,4 mld euro w ogromny nowy kanał burzowy o pojemności 30 basenów olimpijskich. Pierwsze miejskie kąpieliska nie powstały jednak nad samą Sekwaną, ale nad łączącymi ją kanałami – w 2017 roku umożliwiono kąpiele w rozcinającym 19 Dzielnicę sztucznym zalewie Bassin de la Villette. Obecna akcja szukania kolejnych kąpielisk jest prowadzona na szeroką skalę.
W sumie zidentyfikowano około dwudziestu potencjalnych lokalizacji rozmieszczonych w 16 gminach Metropolii Wielkiego Paryża. Już wcześniej nabrzeże Sekwany wyszykowano do plażowania. Wiązało się to z procesem zamykania bulwarów dla samochodów i tworzenia tam przestrzeni publicznej dla mieszkańców.

Ekologia
Igrzyska to także okazja promowania nowoczesnego podejścia do gospodarowania odpadami – tzw. urban miningu, czyli potraktowania miasta jako źródła czy nawet „kopalni" surowców. Dlatego tworzywo sztuczne wydobyte z paryskich koszy na śmieci zostało wykorzystane do produkcji 11 tys. siedzeń, w które zostanie wyposażona Arena w Porte de la Chapelle i olimpijskie centrum wodne Aquatics Centre w Saint--Denis. Tutaj też znajduje się właściwa „kopalnia". Do produkcji siedzeń potrzebnych będzie 100 ton plastiku, z czego 80 proc. będzie pochodzić z żółtych pojemników w dzielnicy Seine-Saint-Denis.
Jest to element szerszego programu, aby igrzyska olimpijskie w Paryżu uczynić najbardziej ekologicznymi we współczesnej historii. Organizatorzy zapowiedzieli, że w porównaniu z poprzednimi zawodami emisje gazów cieplarnianych zmniejszą o połowę, wykorzystując istniejące struktury i zachęcając do korzystania z transportu publicznego. Ponadto chcą kompensować emisję CO_2, a do tego chwalą się, że pływalnia Aquatics Centre, jedyny całkowicie nowy obiekt sportowy przygotowany na te zawody, została zbudowana przede wszystkim z drewna.

Fot.: VenhoevenCS

MIEJSCE DO ŻYCIA

Ekoosiedla **TREND**

Ekologia w budownictwie jest pojęciem bardzo szerokim i nie ogranicza się do tego, czy budynki są nisko- lub zeroemisyjne. Dziś każdy aspekt życia na nowym osiedlu może być bardziej eko, bardziej zrównoważony, bardziej naturalny i bardziej zdrowy. Takie zalety stają się elementem przyciągającym mieszkańców, i to nie tylko na zachodzie Europy, ale także w Polsce.

Fot.: TDJ Estate

JAK TO SIĘ ROBI

Jak może to wyglądać w praktyce, pokazuje projekt Senang w Amsterdamie. Wciśnięty między trzy ulice dom na 118 mieszkań z własnym ujęciem wody, ekologicznym źródłem ciepła i staromodnym dziedzińcem z galeryjkami, który ma sprzyjać integracji mieszkańców. Na podwórku nie ma żadnych parkingów, jest to zadrzewiony skwer, gdzie mieszkańcy mogą spędzać wolny czas.
Z kolei w Bordeaux powstało osiedle Ilot Queyries, które szczyci się tym, że nawet oczyszcza powietrze. Wszystko za sprawą ceramicznych płytek wyposażonych w specjalną powłokę Hytect, którymi pokryto budynki. Kiedy pada na nie światło, w wyniku fotokatalizy uwalniany jest aktywny tlen. To nie pozwala rozwijać się wirusom, bakteriom oraz pleśni. Płytki neutralizują zanieczyszczenia powietrza, takie jak tlenki azotu czy formaldehydy. W Polsce z takich ekologicznych elementów najlepiej przyjmuje się zieleń. Widać to m.in. w katowickiej Pierwszej Dzielnicy, która wbrew polskiej tradycji nie jest osiedlem grodzonym. Kompleks 9 budynków wkomponowany jest w otwartą zieloną przestrzeń, która wraz ze wzrostem drzew będzie tworzyć rodzaj lokalnego parku.

ZALETY

Wyróżnikiem Senang jest samowystarczalność budynku. Zrezygnowano tu z gazu na rzecz zbiorowej pompy ciepła woda-woda, której dodatkowo towarzyszy magazyn energii TES (Thermal Energy Storage). System zapewnia zarówno ciepło, jak i chłód. Aby budynek uczynić jeszcze bardziej efektywnym energetycznie, wszystkie mieszkania mają też potrójne przeszklenia zapobiegające utracie ciepła i zimna oraz instalację odzysku ciepła zapewniającą wentylację.
W przypadku Pierwszej Dzielnicy ciekawym aspektem organizacji przestrzeni jest eliminacja dróg dojazdowych z powierzchni i ukrycie ich pod ziemią, gdzie znajdują się także parkingi. Kluczowe, że garaże umieszczono tylko pod budynkami, przez co cała przestrzeń osiedla jest biologicznie czynna. Można tu posadzić wysokie drzewa, gleba wchłania nadmiar deszczówki w czasie ulew, aby później odwdzięczyć się w czasie upałów, gdy oddaje naturalny chłód. W przeciwieństwie do większości nowych osiedli nie tworzy się tu więc wyspa ciepła, tym bardziej że luźny i otwarty układ osiedla umożliwia swobodny przepływ powietrza.

GRACZE

MVRDV
Hytect
Kaufman & Broad
M3H Architects
Alliantie
TDJ Estate
Medusa Group

MIEJSCE DO ŻYCIA

Ekodzielnice **TREND**

Od ekoosiedli lepsze są tylko ekodzielnice. Każde nowoczesne i zrównoważone miasto chce mieć taką przestrzeń, która jest nie tylko wizytówką, ale także magnesem przyciągającym najmilej widzianych mieszkańców.

Fot.: Oslo Science City/BIG

OSLO

Oslo Science City ma być miasteczkiem nauki na 150 tys. osób. Nowa dzielnica będzie obszarem o zerowej emisji netto, zbudowanym w oparciu o energię odnawialną i zasady gospodarki cyrkulacyjnej. Chce bardzo efektywnie wykorzystać powierzchnie, maksymalnie zwiększając przestrzeń zieloną. Znajdą się tu nie tylko przyjazne dla środowiska budynki, ale także zielony korytarz biegnący przez centrum, rozległe nasadzenia drzew oraz bezemisyjne rozwiązania w zakresie mobilności. Projekt ma być światowym, interdyscyplinarnym centrum wiedzy, gdzie nauka spotyka się z biznesem. Stąd mocno stawia na publiczną przestrzeń spotkań i innowacji, która będzie akcentować środowisko i zrównoważony rozwój. To zakłada znaczącą bioróżnorodność i stworzenie przestrzeni promujących zdrowy tryb życia, które będą otwarte dla wszystkich i inkluzywne (także wszystko, co znajduje się w parterach budynków, które zaoferują miejsca do spotkań, wydarzeń kulturalnych oraz integrowania tego, co miejscowe, z tym, co przychodzi z zewnątrz). Cechy te mają zapewnić miasteczku unikalną tożsamość jako napędzanej wiedzą „zielonej dzielnicy innowacji".

BERLIN

Schumacher Quartier to nowe osiedle tworzone w miejscu zamkniętego lotniska Tegel. Na liczącym 40 ha terenie po dawnym pasie startowym powstaną domy z 5 tys. mieszkań. Jest to projekt ekologiczny, wszystko ma być więc neutralne pod względem emisji CO_2, a energia produkowana na miejscu. Budynki mieszkalne zostaną zbudowane z drewna pozyskiwanego lokalnie – będzie to największe drewniane osiedle na świecie. Aby jak najmniej obciążać środowisko, przewidziano rewitalizację dawnego terminalu lotniczego, który ma być zaadaptowany na biura dla start-upów oraz centrum badań i rozwoju. Ulice oraz place będą zdominowane przez ruch pieszy i rowerowy, a do ważnych miejsc w okolicy, takich jak przedszkole, szkoła, piekarnia, supermarket, można będzie dotrzeć pieszo. Obok Schumacher Quartier na powierzchni 202 ha powstanie też park innowacji technologii miejskich The Urban Tech Republic. Opracowywane na miejscu zielone technologie mają być wykorzystywane w Schumacher Quartier. Aby utrzymać zielony charakter okolicy, obok tych przestrzeni do mieszkania i pracy powstanie park krajobrazowy.

MEDIOLAN

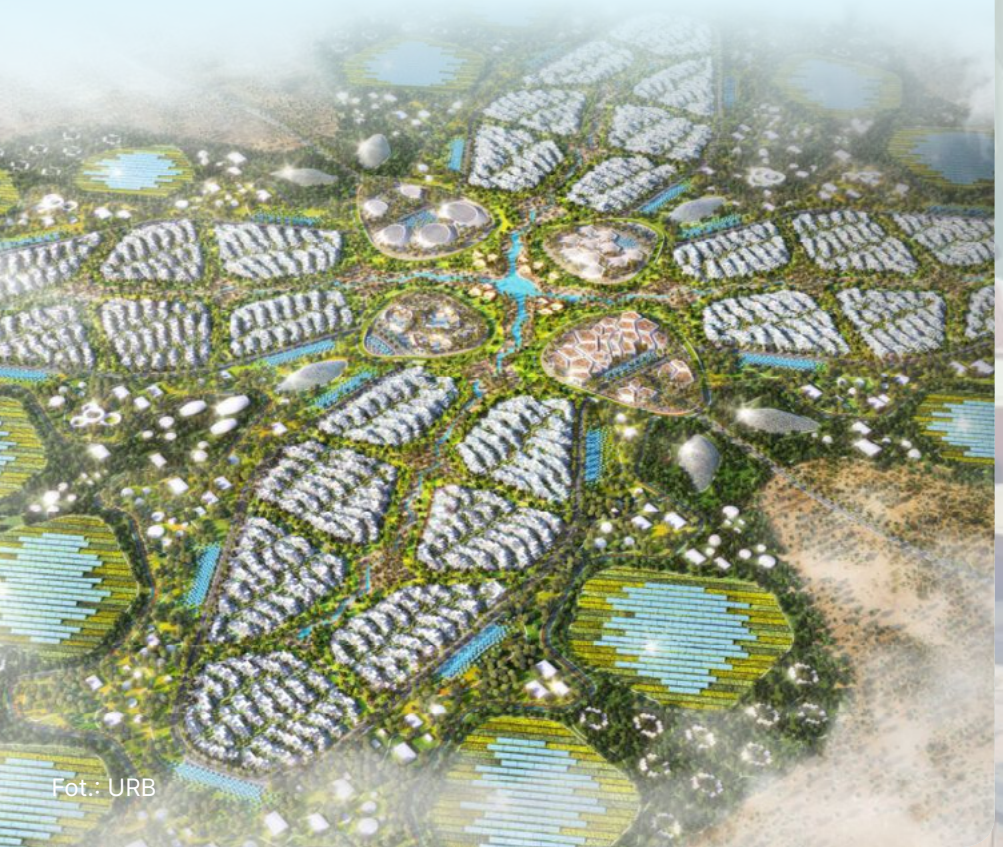
Milano Innovation District (MIND) powstanie na terenie dawnego Expo. Dzielnica w całości zasilana energią odnawialną, na której obszarze zostanie utworzona strefa wolna od samochodów. Zabudowa ma objąć 60 proc. powierzchni dzielnicy, reszta będzie przestrzenią publiczną. Część zostanie pokryta zielenią, na pozostałej będą się ciągnęły korytarze komunikacyjne oraz wydzielone strefy rekreacji oraz rozrywki. W MIND powstania najdłuższy park w Europie, który będzie się ciągnął wzdłuż głównego traktu komunikacyjnego, co ma być ukłonem w stronę urbanistyki starożytnego Rzymu. Samochody będzie można zostawić na parkingach schowanych przy wjeździe do nowej dzielnicy, ale dużo szybszą i sprawniejszą komunikację ma zapewnić biegnąca tu szybka kolej oraz nowa stacja metra, która ma działać od 2025 roku. Aby ograniczyć ilość odpadów, część starych pawilonów zostanie odnowiona, a 98 proc. materiałów ze zburzonej zabudowy zostanie poddane recyklingowi. Głównym materiałem konstrukcyjnym nowych budynków biurowych będzie drewno. Docelowo mają tu powstać mieszkania i miejsca pracy dla 60 tys. osób.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Ekomiasta

TREND

Podczas gdy ekologiczne dzielnice to już rzeczywistość na wyciągnięcie ręki, całe ekomiasta, w których będzie można zamieszkać, są dopiero przyszłością. A inwencja i rozmach projektantów w tym względzie robią wrażenie.



Fot.: URB

PLANY

Mowa tu głównie o greenfieldach, a za budowaniem od nowa przemawia przede wszystkim konieczność stworzenia całego ekosystemu, do czego potrzebna jest skala i duża swoboda w projektowaniu. Przypomina to nieco modny kiedyś plan budowy całkiem nowych miast inteligentnych takich jak koreańskie Songdo. Najbardziej znane projekty pracowni URB to XZero na 100 tys. mieszkańców, które miałoby powstać w południowym Kuwejcie (powierzchnia 16 km kw.), i The Parks na 150 tys., który ma się rozciągać na 17 km kw. Ten projekt ma powstać we wschodniej części RPA. Widać więc, że podobnie jak w wielkich projektach smart city tego typu futurystyczne założenia nie towarzyszą istniejącej tkance miejskiej, ale mają ją dopiero ustanawiać (URB zrobił jeszcze projekt AlNama dla Rijadu i Nexgen dla Kairu). Podobnie jest zresztą z master planem Smart Forest City, który włoski architekt ekoentuzjasta Stefano Boeri przygotował dla meksykańskiego Cancun. Turystycznej metropolii, która od początku powstawała jako plan urbanistów. Nie są to przedsięwzięcia tanie – koszt The Parks oszacowano na 20 mld dol., czyli ponad 130 tys. dol. na mieszkańca.

JAK TO SIĘ ROBI

Projekty URB są zrównoważone nie tylko pod względem środowiskowym, ale także społecznym. Pojawią się technologie, które mają minimalizować ślad węglowy, oraz niebiesko-zielona infrastruktura – obejmująca stawy, strumienie, parki i lasy – rozproszona po całym mieście. Gęstość tkanki miejskiej będzie tu racjonowana tak, aby zmaksymalizować udział terenów zielonych, a przy tym nie przewiduje się tu klasycznego ruchu kołowego – zastąpi go mikromobilność, a wszelkie pojazdy będą mechaniczne lub elektryczne. Z kolei Smart Forest City ma być samowystarczalne, zarówno energetycznie, jak i żywieniowo. Budynki i farmy solarne oplecione zostaną uprawami, na których znajdzie się miejsce na 7,5 mln sadzonek 400 rodzajów roślin. Farmy będą nawadniane wodą z wytyczonych kanałów, która z kolei trafi tu rurociągiem zasilanym wodą morską przefiltrowaną w instalacji desalinizacyjnej. Aby nowe miasteczko było naprawdę zielone i zasługiwało na swoją nazwę, potrzebne będą jeszcze łąki, krzewy i drzewa. Ma być ich paręset tysięcy, tak aby współczynnik zadrzewienia sięgnął 2,3 drzewa na jednego mieszkańca.

GRACZE

URB
Stefano Boeri Architects
Grupo Karim's
Liuzhou MUPB

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta zielone – rozległe parki **TREND**

Ekologiczne miasta ogrody na razie nie wyszły poza projekty, master plany i wizualizacje. Tymczasem do poprawy są istniejące już miasta, które domagają się zieleni. A nie ma niczego lepszego niż rozległe tereny parkowe.

Fot.: MVVA

DLACZEGO

Parklety i parki kieszonkowe są przyjemnym detalem w zabetonowanym mieście, ale dla zapewnienia dobrostanu mieszkańców to zdecydowanie za mało. To wniosek naukowców z University of Exeter, którzy przebadali krajobraz dziewięciu dużych miast m.in. pod względem takich czynników jak przepuszczalność wody, redukcja hałasu, dobrostan mieszkańców, oczyszczanie powietrza czy kontrola temperatury. „Jeśli nie włączysz do aglomeracji dużych terenów zielonych, to prawdopodobnie nie będziesz w stanie zapewnić wszelkich życiowych potrzeb mieszkańców, które zapewnia złożony ekosystem", mówi Iain Stott, jeden z autorów raportu. Prostym przykładem jest redukcja poziomu hałasu. W małych miejskich parkach kieszonkowych nie ma co liczyć na poważne rozpraszanie dźwięku z ulicy. W praktyce wnioski te niejako potwierdza badanie RAND Corporation, które przeanalizowało 170 parków w 25 miastach pod kątem jak najlepszego wykorzystania ich przez mieszkańców. Jak się okazuje, im mniejszy park, tym słabiej jest wykorzystywany: najsłabiej wypadają te poniżej 3,5 ha.

JAK TO SIĘ ROBI

Do inwestowania w duże tereny parkowe przekonali się Amerykanie. Głośny był m.in. projekt z Houston – przekształcenie podupadającego pola golfowego w 49 ha terenów dostępnych dla wszystkich mieszkańców. Szczególnym wzięciem cieszą się jednak przede wszystkim tereny nad rzekami, które przez swój zalewowy charakter pozostają nieużytkami – tak zrodziła się m.in. inicjatywa Trinity River Park w Dallas o ogromnej powierzchni 4 tys. ha oraz zazielenienie 11 mil rewitalizowanej rzeki Los Angeles. W znacznie ciaśniejszej Europie rozlewisko rzeki zagospodarowują w Nijmegen, ale przede wszystkim próbuje się wykorzystać miejskie nieużytki. Tak jest np. w Sztokholmie w Järvafältet, gdzie do lat 70. znajdował się poligon wojskowy, a dziś powstaje Järva Stadspark. Spory potencjał mają także stare lotniska, co widać chociażby w Berlinie – na terenach zamkniętego Tempelhof stworzono Tempelhofer Feld, a teraz podobny los czeka znaczną części Tegel. Jeszcze większy rozmach mają Grecy: na terenach dawnego lotniska Ellinikon, powstanie największy nadmorski park publiczny w Europie o powierzchni 240 ha.

GRACZE

Dallas
Houston
Los Angeles
Sztokholm
Berlin
Ateny

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta zielone – parki linearne **TREND**

Duży park to duży luksus. W Polsce dobrze wiemy, jak bardzo miasta cierpią na brak odpowiednich terenów, co winduje ceny działek pod zabudowę. Stąd pojawia się coraz więcej tzw. parków linearnych tworzonych w miejscach nieużywanych ciągów komunikacyjnych, które nie nadają się do zabudowy. To nadaje im przechodni charakter skłaniający do spacerów.

Fot.: Palmett

JAK TO SIĘ ROBI

Prawzorem dla tego typu inicjatyw jest nowojorski Highline, a idea parków linearnych szybko rozprzestrzenia się także Polsce. Uwagę przyciąga m.in. projekt parku ponad tunelem południowej obwodnicy Warszawy, która przecięła Ursynów. Założenie o długości niemal dwóch kilometrów będzie podzielone na sześć części, których granice wyznaczają ulice poprzeczne. W samej stolicy powstaje jednak znacznie więcej lokalnych inicjatyw, nie tylko publicznych – takich jak na Bielanach, gdzie miasto podjęło się rewitalizacji terenów w ciągu ulic Rudnickiego, Perzyńskiego i Podczaszyńskiego – ale także prywatnych. Tak było z ubiegłorocznym projektem SOHO by Yareal na popularnym dziś osiedlu po prawej stronie Wisły i taka jest geneza parku linearnego Suwak w zagłębiu biurowym na Służewcu. Podobne inicjatywy powstają także w innych miastach. Taki projekt pojawił się m.in. w Poznaniu na Górczynie, gdzie pomiędzy terenami osiedli – zarówno obecnych, jak i przyszłych – biegnie szlak dawnych torów tzw. kolejki berlińskiej. I właśnie tu kosztem 21 mln zł miasto chce urządzić całkiem sporą przestrzeń zieloną o powierzchni 11 ha.

KORZYŚCI

Polskie projekty mają charakter lokalny, często oddolny, może być to jednak element zielonej strategii miasta. Tak jak w Montrealu, gdzie prowadzą metodyczny proces tworzenia zielonych korytarzy wprowadzających bioróżnorodność do miasta. Robią coś na pograniczu tzw. rewilding the city – to pojęcie sporą karierę robi w Australii. Nie chodzi o zdziczenie miasta, ale wprowadzenie do niego jak najwięcej natury. Zieleń to tylko początek – wabik, który ma sprowadzić do miast dziką faunę. Australijczycy przede wszystkim chcą sprowadzić ptaki, poczynając od tych małych, takich jak drozdy, buszówki czy chwostki. Gąszcz drzew i krzewów da im schronienie przed naturalnymi drapieżnikami oraz stworzy bazę wypadową do żerowania na miejskich łąkach. Innym elementem są naturalne, zielone korytarze, z których korzystają przede wszystkim większe ptaki. Wykorzystuje się do tego m.in. nabrzeża rzek. Ważne, aby nie dzieliły ich zbyt duże odległości: kiedy odstęp sięga 30 m, problem z przedostawaniem się między nimi mają owady (np. motyle) oraz małe gryzonie.

MIASTA

Nowy Jork
Atlanta
Filadelfia
Montreal
Melbourne
Paryż
Hamburg
Praga
Warszawa
Poznań
Wrocław

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta zielone – mikrointerwencje **TREND**

Obok parków linearnych oraz dachowych kolejną nową formą zazieleniania miast są mikrointerwencje, które dotykają każdą wolną przestrzeń w mieście. Tak aby uczynić ją nieco bardziej przyjazną, a jednocześnie dostarczyć latem nieco cienia i rozładować wyspy ciepła.

Fot.: Zarząd Zieleni w Warszawie

ROZWÓJ

Idea tzw. parków kieszonkowych – pocket parks zwanych też vest-pocket oraz mini-parks – zrodziła się w USA (pionierski był projekt założonego w 1967 roku Paley Park na Manhattanie). W Europie w ubiegłej dekadzie przejęli ją m.in. Grecy, którzy m.in. w Atenach i Salonikach zaczęli je zakładać jako azyl w dobie coraz większych letnich upałów. W Polsce pierwszymi miastami, jakie zaadaptowały ten pomysł, były Wrocław i Łódź. W stolicy Dolnego Śląska szybko stały się szlagierem kolejnych edycji budżetu obywatelskiego, Łódź z kolei zaczęła od projektu Zielone Polesie (2017), w ramach którego stara dzielnica została ożywiona całym bukietem kieszonkowych parków. W 2021 roku ideę ich zakładania wsparł InPost, który swój program InPost Green City uruchomił właśnie w Łodzi, aby później przenieść na 56 kolejnych miast. Dzięki tej inicjatywie w 2023 roku pierwszy park kieszonkowy powstał m.in. na warszawskim Mokotowie (róg Balonowej i Racławickiej).

JAK TO SIĘ ROBI

Parkami kieszonkowymi wypełnia się przede wszystkim puste miejskie parcele – Paley Park powstał na działce między dwoma kamienicami. Przestrzeń zazwyczaj organizuje się w ramach prac ziemno-ogrodniczych, ale także tu wkradła się idea prefabrykacji. Tak jak w filadelfijskiej inicjatywie Park in a Truck, w ramach której przygotowano cały zestaw modułów z drzewami, które można zapakować do ciężarówki i zawieźć na miejsce interwencji (stąd nazwa). Rozwój parków kieszonkowych ogranicza dostępność działek, dlatego zasadą jest, aby zielonych mikrointerwencji dokonywać na każdej dostępnej przestrzeni. Takiej jak np. dach przystanku autobusowego.
W Polsce ta idea przyjęła się m.in. w Warszawie. InPost w ramach inicjatywy InPost Green City poszedł zresztą dalej, bo skoro przystanek, to dlaczego nie paczkomat, który można nie tylko obsadzić rozchodnikiem, ale także opleść bluszczem. Do mikrointerwencji nadają się także miejskie rzeki, gdzie woduje się małe, pływające ogródki – w Polsce fundacja OnWater zrobiła to m.in. w Poznaniu i Wrocławiu.

MIASTA

Nowy Jork
Filadelfia
Ateny
Saloniki
Utrecht
Wrocław
Łódź
Warszawa
Poznań

MIEJSCE DO ŻYCIA

Zielone miasta – sztuka ekologii **TREND**

Naturalne jest, że w swych dziełach artyści wypowiadają się na ważne tematy. A dziś trudno o poważniejsze wyzwanie niż degradacja środowiska i zmiany klimatu. Powstają więc prace, które mają zaintrygować widza, uświadomić problem i wezwać do działania. Ich społeczny, motywujący charakter sprawia, że coraz częściej goszczą w miejskiej przestrzeni.

RZEŹBY W PARKU

W przestrzeni publicznej ekorzeźby pojawiły się już m.in. w Poznaniu (Totemy) czy Warszawie, ale dopiero w ubiegłym roku przeprowadzono konkurs, w którym artyści twórczo wypowiadają się o zagrożeniach klimatycznych. Baltic Horizons to wspólna inicjatywa ERGO Hestii oraz miasta Sopot, a jego pierwszą edycję wygrał projekt „Głębia Landsort" Andriusa Labašauskasa. Rzeźba, która stanęła w parku Północnym, nawiązuje do najgłębszego miejsca Bałtyku, które stało się składowiskiem toksycznych odpadów. Jest więc rodzajem memento, a jednocześnie informuje odwiedzających, jak bardzo zmienia się nasz klimat. To niejedyna taka sopocka inicjatywa: w ramach prowadzonego od lat programu dotacyjnego Artystyczna Podróż Hestii w marcu dofinansowanie otrzymało 10 projektów artystycznych, wśród których dwa nawiązują do ekologii: wystawa „Łataj! Ceruj! Długie życie ubrań", która podejmuje nieopanowany problem odpadów tekstylnych, oraz „SPLASH: eco + hydrosexuals unite!", która ma być unikalnym spojrzeniem na relację między ludźmi a Ziemią.

PARKI RZEŹB

Jeszcze większą siłę oddziaływania niż pojedyncza rzeźba ma cały ich park. Taki jak brytyjski Devon Sculpture Park, który powstał na terenie przeznaczonym na tzw. rewilding, czyli odbudowę naturalnego ekosystemu, czy nowojorski Socrates Sculpture Park. To z kolei miejsce, w którym w ramach wystawy „Sink or Swim: Climate Futures" pojawiły się wyłonione w konkursie rzeźby poruszające temat kryzysu klimatycznego, takie jak Let Us Keep You Warm: trzy postacie, które zbijają się w grupkę, aby się ogrzać, odwołują się do konieczności zbiorowego działania na rzecz klimatu. Jeśli chodzi o Polskę, podobnie dzieje się na pograniczu Sopotu i Gdańska, gdzie w parku Hestii stanął pomnik Kuksonii, najstarszej rośliny lądowej, który ma być ukłonem w stronę natury znacznie starszej od człowieka. "To próba przyjęcia perspektywy wykraczającej poza zasięg ludzkiego spojrzenia – perspektywy bytu, którego historia zaczęła się 443 mln lat temu. A także hołd złożony organizmowi, dzięki któremu mamy tlen i możemy w ogóle wznosić pomniki", mówi autorka pracy Julia Woronowicz.

ARTYŚCI

Joanna Rajkowska
Alicja Biała
Andrius Labašauskas
Annie Sprinkle
Beth Stephens
Justyna Górowska
Ewelina Jarosz
Julia Woronowicz

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta zielone – wiszące ogrody **TREND**

Gdzie brakuje gruntów pod nowe parki naziemne, tam zagospodarować można dachy. Poza kwestią tworzenia dodatkowej zielonej przestrzeni publicznej jest to także korzystne klimatycznie – schładza otoczenie w upalne lato, przechwytuje wodę z ulew i dobrze izoluje budynki od wysokich temperatur.

Fot.: Anders Berensson Architects

ROZWÓJ

W Polsce temat jest znany. W stolicy już 22 lata temu udostępniono zieloną przestrzeń publiczną „wiszącą" ponad budynkiem Biblioteki Uniwersyteckiej w Warszawie na Powiślu. Pomysłu pozazdrościło SGH, które dachowy ogród hoduje na zbudowanym w ub.r. budynku Centrum Przestrzeni Innowacyjnej. Na całym świecie podobnych projektów powstaje wiele – słynny jest m.in. opadający spiralnie zielony dach budynku Waldspirale, który Hundertwasser zaprojektował w Darmstadt, pomysł tworzenia bardziej złożonej struktury wiszących ogrodów promują z kolei Szwedzi: projekt Klarastaden (ABA) przewiduje zabudowę wolnych przestrzeni nad kanałami w Sztokholmie, gdzie kluczowe jest odejście od jednolitych kwartałów podobnych bloków na rzecz budynków zróżnicowanych pod względem wysokości. To da szansę na ciekawą przestrzeń publiczną – obsadzone zielone dachy miałyby być połączone kładkami, tworząc miejsce do spacerów. Co w centrum miasta czeka na realizację, bliższe urzeczywistnieniu jest w dzielnicy Järvafältet, gdzie architekci z ABA przewidzieli analogiczny układ budynków różnej wysokości z zielonymi trasami na górze.

JAK TO SIĘ ROBI

Temat dobrze rozpoznała pracowania MVRDV z Rotterdamu, która park stworzyła m.in. na szczycie lustrzanego pawilonu Depot Boijmans Van Beuningen oraz opracowała Rooftop Catalogue. To przegląd 130 pomysłów, w jaki sposób na dachach można stworzyć nową użyteczną przestrzeń, która przyczynia się do transformacji energetycznej, adaptacji do klimatu, poprawy jakości życia oraz zwiększenia integracji społecznej. Potencjał duży, bo dachy stanowią od 15 do 35 proc. całkowitej powierzchni terenów miejskich, ale tylko 2 proc. ich powierzchni jest wykorzystywanych. Pomysły są zróżnicowane zarówno pod względem skali, jak i złożoności. Inwencja rozciąga się od ogrodów dla motyli po pola golfowe i od ośrodków opieki po cmentarze. Rooftop Catalogue porusza przy tym kwestie prawne, finansowe i funkcjonalne, które najczęściej pojawiają się przy tworzeniu planów dotyczących dachów. Z kolei Roofscapes Studio ma pomysł, jak w ogród zmienić spadziste dachy, które dominują w Europie (jest ich dwie trzecie). Stawiają na nich specjalne konstrukcje tworzące płaski teren, a swoje projekty na razie testują głównie w Paryżu.

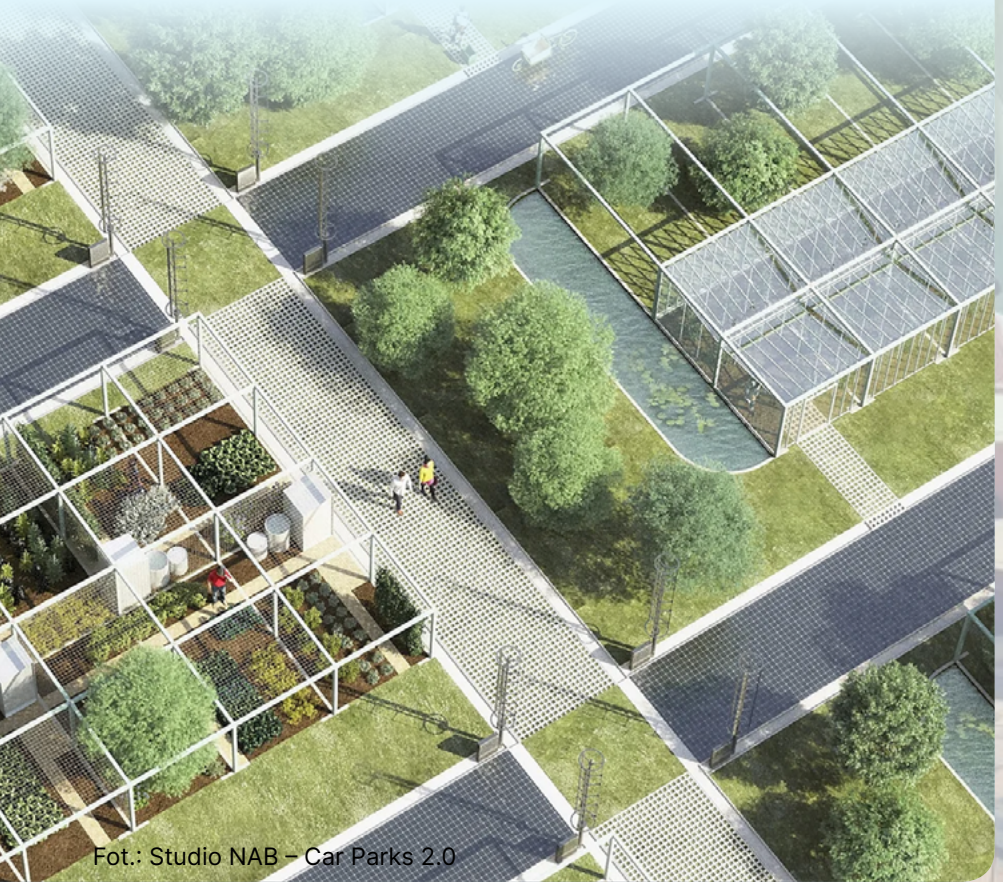
GRACZE

Anders Berensson Architects
MVRDV
Roofscapes Studio
Riken Yamamoto & Field Shop
AHBE Landscape Architects
WOHA
UOL Group

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta zielone – śródmiejskie farmy **TREND**

Zieleń w mieście nie musi być tylko przyjemnym dodatkiem estetycznym czy też elementem polepszającym klimat. Gdy zamiast trawy użyje się sałaty, posadzi krzewy z pomidorami oraz drzewa owocowe, miasto stanie się spiżarnią.



Fot.: Studio NAB – Car Parks 2.0

MIEJSKIE OGRÓDKI 2.0

Oto znak czasu: burmistrz Dublina Caroline Conroy nie zawahała się założyć warzywnika w zabytkowym Mansion House. Tym samym dała odpowiedź na jedno z kluczowych wyzwań: jak tego typu uprawy łączyć z wielkomiejską architekturą. Pierwsza myśl to wypełnianie nimi miejskich nieużytków. Np. w Cincinnati władze miasta doliczyły się aż tysiąca porzuconych nieruchomości i uznały, że zamiast płacić za ich utrzymanie, przynajmniej część przekażą we władanie miejskich farmerów. Nieco inny pomysł mają Francuzi, którzy uważają, że uprawami powinno się obsadzać nieużywane parkingi przy pustoszejących hipermarketach. Koncepcja o nazwie Car Parks 2.0 (NAB) zakłada znaczące zmniejszenie powierzchni dla aut. Chodzi o to, by zerwać asfalt, przywrócić glebę i zorganizować tu szklarnie oraz sady owocowe. A do tego jeszcze wspólne ogródki działkowe dla okolicznych mieszkańców. Zyskiwać mają nie tylko mieszkańcy, ale także samo centrum handlowe. Rolne płody można by tu kupować od ręki, „prosto z krzaka", co byłoby dodatkowym magnesem przyciągającym klientów. Czymś, czego nie zaoferuje ani sklep internetowy, ani śródmiejski mall.

FARMY DACHOWE

Bardziej skomplikowane jest przykrywanie farmami dachów. Ambitny pomysł mają na Uniwersytecie Thammasat w Bangkoku: jeden z nowych budynków kampusu (Puey Learning Center) postanowiono przykryć ryżowym polem. Skośny dach dobrze nadaje się na uprawy tarasowe. Efektywność zagospodarowania przestrzeni jest wysoka, bo na 5,7 ha, jakie zajmuje ta część kampusu, aż 2,3 ha zostanie nakryte ryżowym polem – w ciągu roku farma ryżu ma wyprodukować tyle, aby starczyło na 100 tys. porcji w uczelnianej stołówce. Bardziej europejskie pomysły na dachowe uprawy mają Włosi. Już za kilka lat pasażerowie lotniska we Florencji będą mogli napić się wina z winnicy, która wyrośnie na jego opadającym gładko dachu. W sumie znajdzie się tu 38 rzędów winorośli o długości od 455 do 570 m. Będzie to jedna z czterech winnic w okolicach, a wino wytwarzane będzie na miejscu. Podobną wizję dla mediolańskiego centrum badawczego Vitae Milan ma Carlo Ratti. Także w tym przypadku dach opadałby, tyle że zakosami, a winogrona miałyby być uprawiane na sztucznym stoku o długości 200 m.

AGRIHOOD

To połączenie osiedla (neighborhood, czyli sąsiedztwo) z farmą, które zdobywa uznanie m.in. w USA. W Detroit powstała The Michigan Urban Farming Initiative, gdzie na 1,2 ha otrzymanego od miasta społecznicy zorganizowali kwitnące gospodarstwo miejskie: dwie trzecie terenu zajmuje ogród (uprawia się tu 300 różnych warzyw), a obok rośnie 200 drzew owocowych. Farma dostarcza świeżą żywność do dwóch tysięcy gospodarstw domowych znajdujących się w obszarze dwóch mil kwadratowych wokół niej. W tym samym duchu powstało kalifornijskie osiedle The Cannery. W południowej części zaczyna się zwarto zabudowanym centrum, gdzie mieszczą się sklepy, restauracje, kawiarnia i obiekty. Sąsiadują z nimi budynki wielorodzinne ze 150 mieszkaniami, a zaraz potem domki w szeregowej zabudowie (72). Dalej zabudowa się rozluźnia, pojawia się wioska, bungalowy, wiejskie domki, a nawet leśniczówki (w sumie mieszkań i domów jest 520). W tej części osiedla wszyscy mają już własne ogródki, poza tym farma ciągnie się na całej długości osiedla, po jego wschodniej stronie.

MIEJSCE DO ŻYCIA

CASE: MIASTO PEŁNE EKOLOGICZNYCH UPRAW

Wiedeń, regularnie wygrywający rankingi na najlepsze miejsce do życia, to także przykład miasta, w którym bardzo prężnie działa rolnictwo. W Europie trudno o bardziej ekologiczną stolicę: miasto z blisko 2000 ha gruntów ornych i winnicami zarządzanymi przez leśnictwo i rolnictwo jest jednym z największych gospodarstw ekologicznych w Austrii. Stąd nagroda EU Organic Awards 2023 w kategorii najlepsze miasto organiczne (best organic city).

Od ubiegłego roku przyznaje je Komisja Europejska. W ten sposób chce promować najlepsze praktyki w rolnictwie ekologicznym oraz jego organizacji. W przypadku Wiednia nie jest to nowa moda, ale od lat ceniona tradycja. Jej najlepszym przykładem jest Grinzing, część 19. dzielnicy miasta (Döbling) słynącej ze swoich upraw winorośli oraz towarzyszących im heurigerów, tradycyjnych gospód, w których już od wieków serwuje się lokalne wino (znanych m.in. z młodego trunku zwanego Sturm).

Na tym rolnicze możliwości Wiednia się jednak nie kończą. Pod uprawy przeznaczone jest aż 14 proc. miejskich gruntów i władze miasta bardzo dbają o promocję miejscowej produkcji. Namawiając wiedeńczyków do tego, aby sięgali po lokalne dary natury, rok temu stworzyły dla nich wspólną markę Wiener Gusto. Pierwszym produktem z tą etykietą była ekologiczna mąka pszenna, z czasem pojawiły się też kolejne rodzaje mąki, soczewica górska, ziemniaki, olej lniany, a nawet przetwory z dziczyzny. Marka cały czas się zresztą rozwija, bo wkrótce ma się wzbogacić o soki owocowe, olej słonecznikowy oraz tofu.

„Dzięki Wiener Gusto wysyłamy mocny sygnał dla rolnictwa organicznego w Wiedniu, a teraz rozsławiamy je daleko poza granicami naszego miasta dzięki Ekologicznej Nagrodzie UE", powiedział Jürgen Czernohorszky, radny Wiednia ds. klimatu, który odebrał nagrodę. Nie było to jednak jedyne wyróżnienie przyznane w ramach EU Organic Awards 2023. Komisja Europejska wyróżniła także portugalską miejscowość Idanha-a-Nova jako najlepszy organiczny biodystrykt (best organic bio-district), który jest największym w Portugalii obszarem gruntów rolnych objętych rolnictwem ekologicznym.

Austriacy okazali się jednak największymi wygranymi, bo nagrodę za najlepszy organiczny region (best organic region) otrzymał Burgenland. „Stał się on wzorem do naśladowania dla regionów pragnących przekształcić grunty rolne z rolnictwa konwencjonalnego w organiczne dzięki swojej innowacyjnej i opartej na nauce strategii Bioland Burgenland. Strategia ma na celu nie tylko zwiększenie udziału gruntów rolnych uprawianych metodami ekologicznymi do 50 proc. do 2030 roku, ale także wzmocnienie całego łańcucha dostaw żywności ekologicznej, w tym dla regionalnych stołówek, bufetów i szkół", czytamy w uzasadnieniu nagrody.

Fot.: Otto Domes

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta zielone – mieszczańskie wioski **TREND**

Sentyment mieszczuchów do natury robi się tak duży, że coraz wyraźniejszy stał się trend ruralizacji miast. Wprowadzania osiedli – zwykle na obrzeżach miast – które upodobnią je do wsi, zapraszając do zamieszkania nie tylko ludzi, ale także zwierzęta.

Fot.: Henning Larsen

KOPENHAGA

Ekowioska UN17 zaprojektowana jest tak, aby zachęcać do spacerów, a we wspólnych ogrodach jest miejsce na uprawianie warzyw i spotykanie sąsiadów (do tego duża sala jadalna umożliwia organizowanie wspólnych posiłków). Flagowym „wioskowym" projektem Kopenhagi jest jednak osiedle Fælledby. Na ponad 18 ha powstaną trzy kompleksy nazwane radial village-like „cores" (każdy na blisko 2,3 tys. mieszkańców). Będą połączone zielonymi korytarzami, których przejście nie zajmie więcej niż 2 minuty. Z jednej strony mają zwiększyć dostęp mieszkańców do natury, a z drugiej zapewnić możliwość przemieszczania się miejscowej faunie. Udział natury w całym projekcie w ogóle jest spory – siedliska miejscowej flory i fauny mają zajmować 40 proc. założenia – a podział i granice względem tego, co ludzkie, mają być jak najbardziej rozmyte. I nie mówimy tu o zielonym nasadzeniu, ale np. gniazdach dla ptaków oraz nietoperzy umiejscowionych w ścianach budynków. Silną ostoją natury mają być także stawy, które pojawią się w każdym z trzech kompleksów. Nie będą to sterylne akweny, ale habitat dla żab i innych płazów.

AMSTERDAM

Władze Amsterdamu dążą do coraz bardziej zrównoważonego budowania. Dlatego zgadzając się na budowę osiedla Proto-Zoöp Zeeburg na rzecznej wyspie w pobliżu centrum miasta, zastrzegły, że musi stać się jednocześnie schronieniem dla zwierząt. Inwestycja realizowana jest według nowego standardu budowlanego nazywanego „zoöp", który wymaga, aby przy inwestycjach budowlanych były brane pod uwagę „nie tylko ludzkie interesy". Powstanie tu więc przestrzeń dla ptaków, jeży, nietoperzy, a nawet ryb i owadów. Tarasowa konstrukcja budynków pozwoli stworzyć wypełnione roślinami mikrosiedliska dla zwierząt na znajdujących się na różnych wysokościach dachach. Każdy ma być trochę inny. W zależności od wysokości oraz usytuowania będą porośnięte trawami, kwiatami i krzewami, dając schronienie oraz dostarczając zwierzętom pokarm. Najwyższy dach nie zostanie obsadzony, ale będzie zawierał glebę, na której nasiona mogą naturalnie kiełkować. W fasadzie ścian umieszczone zostaną gniazda i budki dla owadów oraz tunele dla wróbli i nietoperzy.

MEDIOLAN

Wiejski charakter można nadać nawet starym fabrykom. Tak stało się w Mediolanie w miejscu, gdzie w 1896 Egidio Galbani zaczął produkować swoje słynne sery. Dziś jest pierwszą zieloną wioską mieszkaniową w Mediolanie. W środku Forrest in Town utworzono więc park o powierzchni 4,5 tys. m kw., a w piwnicy powstał pierwszy wspólny ogród aeroponiczny we Włoszech. Mieszkańcy mogą w nim na własne potrzeby uprawiać rukolę, mikroliście czy pomidory. Architekci jednocześnie starali się zachować charakter XVIII-wiecznego budynku, przywiązując dużą wagę do wykończenia i subtelnych detali, takich jak drewniane okna, reliefowe kształty na podłogach czy staromodne belki. Architekci, projektując Forrest in Town, chcieli oddziaływać na ekologiczną świadomość i wspierać dobrostan mieszkańców. Jednocześnie wszystko zostało tak zaaranżowane, by każdy, kto przekracza progi kompleksu, mógł poczuć trochę atmosferę wiejskiej posiadłości, skutecznie odcinając się od otaczającego budynek głośnego miasta.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Osiedla off-grid

Fot.: OAS1S

● Pomysł wyłączenia się z sieci energetycznej (off-grid) nie wynika tylko z potrzeby produkcji czystej energii z lokalnych źródeł. Jest w tym też sporo kontrkulturowej chęci wyłączenia się z systemu i bycia niezależnym. Także od wszystkich ryzyk związanych z niestabilnością sieci. Trend ten dobrze widoczny jest m.in. w krajach nordyckich, gdzie duże przestrzenie sprzyjają niezależności energetycznej. Od jakiegoś czasu koncepcja off-grid inspiruje jednak także do tworzenia całych osiedli, gdzie żyje się „poza systemem". Nie tylko energetycznym, ale także wodnym. Pełna autarkia.

● Pionierami jest ekipa holenderskich architektów ekologów OAS1S, która już dekadę temu przedstawiła swoją koncepcję osiedla mającego w sobie coś ze współczesnej wersji leśnego ustronia Robin Hooda. Jest to kompleks domków wyglądających jak leśne wieże strażnicze ubrane w strój maskujący. Dzięki temu doskonale wtapiają się w otoczenie. Ekologiczność nie bazuje tu jednak wyłącznie na designie – osiedle jest zielone na wskroś, a sama architektura tylko umacnia to wrażenie. Przede wszystkim budynki wykonane są z materiałów pochodzących z recyklingu. Zgodnie z ideą off-grid osiedle miałoby być niezależne od mediów, co bardzo przydaje się w lesie. Prąd i ciepło mają być pozyskiwane z odnawialnych źródeł energii, a woda spod ziemi i deszczu. Do tego zaprojektowane jest tak, aby jak najefektywniej wykorzystywać wszystkie odpady.

● Ekipa aktywistów projektantów z OAS1S promuje też niekomercyjny system budowania osiedla. Cały teren miałby być własnością społeczną, rodzajem trustu czy też ekospółdzielni: domki podlegałyby prawu własności, ale bez możliwości zarabiania na ich sprzedaży. Ten model to jednak przyszłość, która dopiero nadejdzie. Na razie Holendrzy zdecydowali się na bardziej komercyjną współpracę przy dwóch tzw. ekologicznych ośrodkach wypoczynkowych. Pierwszy Ekoresort OAS1S ma powstać w pobliżu Algonquin Park w Ontario i obejmie ponad 800 ha lasów i jezior. Ma się składać z 300 luksusowych apartamentów hotelowych oraz budynków usługowych i gospodarstw ekologicznych (łącznie ok. 46 tys. m kw). Drugi ośrodek ma stanąć na północnym wybrzeżu Jamajki. Obejmuje nieco mniejszą powierzchnię 283 ha lasów tropikalnych, plaż, gór i wodospadów i będzie składał się z blisko 150 apartamentów hotelowych, gdzie znajdzie się miejsce nie tylko na spa, ale także studio muzyczne (łącznie ponad 90 tys. m kw.).

● Ontario, w którym działa OAS1S, wygląda na światowe centrum tego typu projektów, bo w duchu off-grid powstaje tu także osiedle w Augusta Township leżącym około dwóch i pół godziny na zachód od Montrealu. Wyrasta w leśnej otulinie, na styku przestrzeni do mieszkania oraz strefy drzew, gdzie będzie się odbywał żywy eksperyment pokazujący, jak przyroda może współgrać z zabudową mieszkaniową. Architekci z B+H Architects, którzy stoją za projektem, chcą jak najmniej ingerować w otoczenie i pozwalać na to, aby las rozrastał się w miarę swobodnie. Specjalnie po to część terenu pozostanie otwarta.

● Największe zainteresowanie budzi jednak pomysł na energetyczną niezależność. Podstawą są dobrze zaprojektowane pasywne domy prefabrykowane przez mieszkaniowy start-up CABN, które zużywają o 20 proc. mniej energii niż klasyczne budynki. Istotne są nie tylko same materiały, ale także konstrukcja uwzględniająca orientację budynku. Dachy i okna zaprojektowano tak, aby zimą łapały więcej ciepła z nisko wędrującego słońca, a latem, gdy jest wysoko, zapewniały odpowiednie zacienienie zapobiegające nagrzewaniu się budynku. W tym względzie znaczenie ma też odpowiednie pochylenie dachu, na którym umieszczono panele fotowoltaiczne. Kluczową sprawą jest, aby domy produkowały więcej energii, niż zużywają. To, a także stworzony na miejscu magazyn energii, zapewni im niezależność i nie trzeba będzie się podłączać do sieci energetycznej. Osiedle 67 domów będzie również gromadzić i magazynować wodę deszczową oraz posiadać modułową oczyszczalnię ścieków, która jest kolejnym elementem uniezależnienia się od infrastruktury.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Czyste dzielnice

TREND

Europejskie miasta coraz bardziej na serio traktują działania na rzecz ograniczenia swojego śladu węglowego. Z dnia na dzień tego nie zrobią. Pojawiły się jednak programy pilotażowe w wybranych dzielnicach, które mają stać się miejscem testowania i wdrażania bezemisyjnych rozwiązań. Koncepcja ta wykracza poza poziom pojedynczych budynków, ponieważ jako całość traktowany jest każdy większy kwartał czy cała dzielnica. W ten sposób bada się razem kilka budynków, infrastrukturę (np. oświetlenie publiczne, transport) i całe obszary miasta pod kątem zużycia oraz produkcji energii. Zaletą takiego podejścia jest możliwość rozmieszczenia jednostek wytwarzania energii bez skupiania się na poszczególnych budynkach. Na przykład szczególnie wysoki budynek mieszkalny może nie mieć wystarczająco dużo miejsca na dachu, aby zmieścić wszystkie panele słoneczne, które są mu potrzebne, aby był neutralny klimatycznie, ale sąsiad może mieć parking, idealny dla instalacji fotowoltaicznych montowanych na rusztowaniach.

Fot. Nuevo Norte

MADRYT

Prace nad budową Nuevo Norte, nowej czystej dzielnicy Madrytu o powierzchni 265 ha, ruszyły w 2021 roku. Rezultatem ma być powstanie 11,7 tys. domów i 241,7 tys. miejsc pracy, m.in. w lokalnym centrum biurowym liczącym aż 348 budynków. Zostanie tu podciągnięta linia metra z trzema nowymi stacjami oraz mocno rozbudowana stacja kolejowa Chamartín. Wszystkie przystanki mają być w zasięgu pięciu minut piechotą, bo tutejszy transport publiczny ma obsłużyć aż 80 proc. podróży. Promowane będą także bezemisyjne autobusy (buspasy) i auta osobowe, dla których powstaną dedykowane parkingi. A dla pieszych i rowerzystów są szerokie chodniki o niskim nachyleniu. W porównaniu z obecnym modelem mobilności Madrytu oznacza to oszczędność 4 tys. ton CO_2. Aby elektryczny transport był czysty, dzielnicę trzeba zaopatrzyć w energię ze źródeł odnawialnych, powstających także na miejscu. Budynki będą stawiane z materiałów o niskim, a nawet ujemnym śladzie węglowym (jak np. drewno), które w 90 proc. będą nadawały się do recyklingu. Zostaną też wyposażone w efektywne systemy do gromadzenia wody opadowej.

PARYŻ

Îlot Fertile to pierwszy bezemisyjny kwartał Paryża (znajduje się w 19. dzielnicy). Jego nazwa oznacza żyzną wyspę, bo wyłonił się z postprzemysłowych terenów ulokowanych przy rozjeździe, w widłach dwóch kolejowych tras. Układ i projekty budynków zostały starannie przemyślane, aby maksymalnie ograniczyć zapotrzebowanie na energię do ogrzewania, chłodzenia i oświetlenia. Planowana jest produkcja energii na założonych tu fotowoltaicznych dachach o powierzchni 1 tys. m kw. Ich efektywność ma być zwiększona dzięki chłodzeniu, jakie dają rosnące tu rośliny. Wszystkie budynki wyposażone są w system odzysku ciepła: pompy wychwytują ciepło z tzw. szarej wody i przekształcają je w energię do zasilania sieci ciepłej. Po schłodzeniu te same ścieki trafiają do układu wody lodowej używanej do chłodzenia biur. Przestrzeń urządzono tu w duchu miast 15-minutowych. Poza mieszkaniami i biurami znalazła się więc przestrzeń na hotele, sklepy, biura i obiekty sportowe. Nie ma tylko jednego: parkingów. Zamiast nich jest ścieżka prowadząca do pobliskiej stacji kolejki regionalnej RER E oraz przystanku tramwajowego.

BUDAPESZT

Zamieszkiwany przez blisko 100 tys. mieszkańców Újpest to pierwsza dzielnica Budapesztu, która więcej energii wytworzy, niż zużyje. Projekt rozpoczął się od audytu, z którego wynikło, że nadaje się do takiej transformacji (rozważano też sąsiednią dzielnicę Újlipótváros--Angyalföld). Przekształcenie będzie odbywać się stopniowo, a zaczęło w centralnej części dzielnicy w okolicach skrzyżowania Megyeri út i Fóti út. Nadwyżki prądu będą wytwarzać tu publiczne placówki i instytucje takie jak oczyszczalnia ścieków Eszka-Pest, dom opieki przy Bella ut, a nawet znajdujący się tu cmentarz komunalny. Podobnie dzieje się z tutejszymi szkołami, a także domem parafialnym, który jest już wyposażony w panele fotowoltaiczne. Miasto chce tu także wspierać rozwój zrównoważonej mobilności. Ułatwieniem jest fakt, że do Újpestu dociera metro, które ma tu dwie stacje. Miasto bada teraz możliwości dalszego rozwoju transportu publicznego, elektromobilności i rzecz jasna zasilania ich energią odnawialną.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Tania ekologia **TREND**

Wbrew wielu wątpliwościom ekologiczne rozwiązania, chociaż bardziej wymagające, nie są zarezerwowane dla bogatych mieszkańców i społeczeństw. Powstaje coraz więcej projektów domów zrównoważonych zarówno środowiskowo, jak i cenowo.

Fot.: Montgomery Sisam Architects

JAK TO SIĘ ROBI

Ciekawy pomysł na tanie domy realizują m.in. w Chicago, gdzie wykorzystują do tego stare budynki bibliotek – po przebudowie znajduje się w nich miejsce zarówno na mieszkania, jak i usługi publiczne. To interwencje miejscowe, a w tym trendzie bardzo dużą rolę do odegrania ma jednak budownictwo modułowe. Fabrykę tanich mieszkań, które w dodatku będą wytwarzać tyle energii, ile same zużywają, rozwija m.in. Vantem. Postawił na prefabrykowane elementy tworzone z użyciem wysokowydajnego materiału izolacyjnego powlekanego warstwą ceramiczną (wykorzystywaną w poszyciu promów kosmicznych). Z takich płyt w swojej fabryce składa moduły, które montuje się na placu budowy. Na ten typ produkcji stawia także kanadyjski CityHousing Hamilton. Budynek składa się z 24 jednostek, które można zbudować poza terenem budowy, a następnie dostarczyć i zainstalować. Istotnym elementem będzie także użycie drewna, na które stawiają m.in. Holendrzy, a uśmiech na twarzy budzi już sama nazwa jednego z pierwszych tanich modułowych domów: Robin Wood.

ZALETY

Istotą koncepcji wykorzystania tanich i ekologicznych prefabrykatów jest nie tylko łatwość i niższy niż standardowy koszt budowy – w Vantem, gdzie 80 proc. pracy wykonuje się na zautomatyzowanej linii produkcyjnej, budowa trwa o połowę krócej, co zmniejsza ilość pracy w terenie i sprawia, że nawet wyposażony w kosmiczną technologię dom jest o 20 proc. tańszy. Druga kluczowa przewaga to sama ekologiczność. W przypadku Vantem mowa o pięciokrotnie wyższej izolacji cieplnej niż w przypadku tradycyjnych ścian, a budynek CityHousing Hamilton będzie zużywać o 91 proc. mniej energii do ogrzewania i emitować o 94 proc. mniej CO_2 niż standardowy dom. To przekłada się na niższe koszty utrzymania, a przez to mniejsze opłaty za wynajem.

GRACZE

Vantem
CityHousing Hamilton
Bree Jones
MaMa Pioneers

MIEJSCE DO ŻYCIA

Lepiej naprawić, niż stawiać na nowo **TREND**

Znakiem czasu, świetnie widocznym także w Polsce, są szeroko prowadzone rewitalizacje zarówno pojedynczych domów, jak i wielkich przestrzeni poprzemysłowych. Jak wiadomo, najbardziej ekologiczny budynek to ten, który nie powstał, a zaraz za nim jest ten, którego nie zburzono.

Fot.: WZMH

ROZWÓJ

Rewitalizacja przede wszystkim kojarzy się z adaptacją starych murów: od londyńskiego Battersea, przez King's Cross czy HafenCity w Hamburgu, aż po łódzką Manufakturę, poznański Stary Browar czy warszawski Koneser. Coraz częściej pojawiają się jednak projekty rewitalizacji znacznie młodszych konstrukcji, jakimi są wieżowce. Tak się dzieje m.in. w przypadku Cambridge Suites w Toronto. W 1990 roku jako hotel zaprojektowali go architekci z WZMH, a dziś ta sama pracownia przeprojektowuje go na budynek mieszkalny. Zmienia się nie tylko funkcja, ale też wysokość, i to diametralnie – wieżowiec urośnie z 21 do 71 pięter (co widać na zdjęciu obok). Dawna bryła zostanie po prostu nadbudowana. Podobne podejście mieli architekci z biura 3XN, przebudowując 49-piętrowy budynek Quay Quarter Tower w centrum Sydney. W wieżowcu z 1976 roku wymienili tylko skorupę, pozostawiając cały rdzeń. Dzięki temu uchowało się 95 proc. betonowych szybów wind i klatek schodowych (więcej o projekcie w rozdziale Budowanie).

JAK TO SIĘ ROBI

Jak do tematu rewitalizacji podejść w sposób zrównoważony, pokazali Szwedzi w ramach eksperymentu Tibro Train Tracks. Chodziło o zagospodarowanie nieczynnej linii kolejowej w centrum miasteczka Tibro. Pierwszy etap to praca z lokalnymi społecznościami, z której wynikło 300 różnych propozycji złożonych przez mieszkańców. Drugą fazą było mapowanie lokalnych źródeł (m.in. miejscowych firm), aby sprawdzić, jakie elementy projektów przewidzianych dla Tibro można wytworzyć lokalnie. W trzeciej fazie pojawiły się już konkretne prototypy i projekty, których w sumie było 17. W oryginalny sposób działają także Holendrzy w dawnej stoczniowej dzielnicy Amsterdamu Buiksloterham. Jej teren podzielony został na strefy o różnym zastosowaniu. Część to kreatywne centrum „gospodarki o obiegu zamkniętym", wymagający remediacji teren dawnej stoczni De Ceuvel przejęli aktywiści i architekci. Trudno było budować coś od nowa, wstawiono więc tu przeznaczone na złom barki mieszkalne, połączone drewnianymi kładkami wyniesionymi ponad zanieczyszczoną ziemią. Posadzone rośliny w ciągu dziesięciu lat mają oczyścić grunt.

PROJEKTY

Schumacher Quartier (Berlin)
Royal Seaport (Sztokholm)
Buiksloterham (Amsterdam)
HafenCity (Hamburg)
Fuzja (Łódź)
Cambridge Suites (Toronto)
Quay Quarter Tower (Sydney)

MIEJSCE DO ŻYCIA

Centra handlowe do przeróbki **TREND**

Dziś rewitalizacji są poddawane nie tylko stare tereny poprzemysłowe, ale także budynki posklepowe. Gdy e-commerce zabija centra handlowe, ich przestrzeń trzeba wypełnić na nowo.

ROZWÓJ

Zjawisko to nabrało znaczenia dekadę temu, zwłaszcza w USA, gdy miesięcznie zaczęto zamykać po trzydzieści centrów handlowych. Nowych zastosowań było wiele. Powstały w nich centra wspólnot religijnych (Lexington Mall w Kentucky, Euclid Square w Ohio), szpitale (Jackson Medical Mall w Missisipi), biblioteki (Wallmart w McAllen w stanie Teksas), a także kampusy uczelniane (Oak Hollow Mall w High Point w Karolinie Północnej i Highland Mall przejęty przez Austin Community College). Później przyszedł czas na przestrzenie coworkingowe, a przede wszystkim mieszkania. I tak jest też w Polsce, gdzie Atrium zamierza przerobić swoje trzy warszawskie centra handlowe (Reduta, King Cross, Targówek). W Polsce malli raczej się jednak nie przerabia, ale wyburza pod nową zabudowę. Tak stało się m.in. z Tesco na warszawskich Kabatach, krakowską Galerią Plaza i poznańską Maltą, której rozbiórka zaczęła się w lutym. Podobny los czeka najprawdopodobniej Arkady Wrocławskie.

JAK TO SIĘ ROBI

W każdej rewitalizacji chodzi o to, aby jak najlepiej wykorzystać to, co już istnieje. W Oak Hollow Mall w High Point w Karolinie Północnej miejscowy uniwersytet powierzchnie handlowe postanowił zaadaptować na inkubator uczelnianej przedsiębiorczości, a mieszkalny kampus ulokować na dawnym parkingu. Przestrzeń handlową trudniej adaptuje się na mieszkania, chociaż jedna z najsłynniejszych rewitalizacji to galeria Arcade Providence powstała w 1828 roku. Ma teraz 48 naprawdę ciekawych mieszkań. Jak to robić z nową architekturą, pokazuje projekt The Rise, powstający w dawnym Vallco Town Center w kalifornijskim Cupertino. To budynek o powierzchni 769 tys. m kw., które w 2/3 da się zaadaptować na 2,7 tys. mieszkań (z których połowa będzie przystępna cenowo). Resztę przestrzeni zajmą sklepy, gastronomia, centra rozrywki i biura. Układ tzw. mixed-use w Polsce chce stosować także Atrium. Usługowy charakter działek sprawia, że zamiast mieszkań na sprzedaż w tych miejscach będą powstawać mieszkania na wynajem.

PROJEKTY

Arcade Providence
Belmar Lakewood (Kolorado)
The Rise (Kalifornia)
Parole Plaza (Maryland)
Atrium (Warszawa)
Tesco Kabaty (Warszawa)
Plaza (Kraków)
Malta (Poznań)
Arkady (Wrocław)

MIEJSCE DO ŻYCIA

Biura do zamieszkania **TREND**

Do wybuchu pandemii w defensywie były tylko centra handlowe. Błyskawiczny rozwój pracy zdalnej kategorię tę poszerzył o biurowce. Starzejące się budynki, zamiast odnawiać, przerabia się na mieszkania.

Fot.: Sky Garden

ROZWÓJ

Za oceanem temat podjął nawet Biały Dom, który chce przyspieszyć cały proces, udostępniając preferencyjne kredyty i zapewniając pomoc techniczną (Departament Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast poszerzył możliwości wykorzystania federalnych dotacji mieszkaniowych). W USA rozwijają się też firmy architektoniczne, takie jak The Architectural Team, wyspecjalizowane w tego typu przeróbkach (rocznie konwersji podlega tam około 30-40 biurowców). Także w Polsce realizuje się takie projekty. Pionierska była w tym względzie przebudowa 19-piętrowego wieżowca Polskiego Radia i Telewizji – został przerobiony na Sky Garden ze 114 mieszkaniami (zdjęcie obok). Możliwości adaptacyjnych jest zresztą więcej – stary biurowiec Solec 22 na warszawskim Powiślu zmienił się w akademik. Konstrukcja budynku pozostała nienaruszona, wymieniono wszystko inne. Podobnie ma być na Obrzeżnej 7 na Służewcu Przemysłowym, gdzie w ub.r. wzięto się za przebudowę jednego z najstarszych biurowców na tzw. Mordorze.

JAK TO SIĘ ROBI

Warunkiem skorzystania z rządowego wsparcia w USA jest wymóg, aby po renowacji budynek był zrównoważony – niskoemisyjny i z dostępem do komunikacji miejskiej – a wprowadzane na rynek mieszkania przystępne cenowo. Istotne, że do transformacji bardziej nadają się stare biurowce z tradycyjnym układem pomieszczeń niż nowe budowle, gdzie znaczna część przestrzeni jest położona z dala od okien i trudniej ją adaptować – zazwyczaj funkcjonowały tu tzw. open space'y doświetlane lampami albo znajdowały się pomieszczenia socjalne. Także z tym można sobie jednak poradzić i stworzyć tu przestrzeń – The Architectural Team na środku każdego piętra tworzy np. przestrzeń do pracy, z której mogą korzystać osoby pozostające na home-office. Niekiedy zachowuje się jednak tylko szkielet, a nawet parter budynku, odtwarzając piętra na nowo. Pozostawienie jak najwięcej ze starej konstrukcji to ważny aspekt nie tylko z powodu kosztów, ale także środowiska. W ten sposób wykorzystuje się energię i ślad węglowy, jaki już kiedyś został uczyniony.

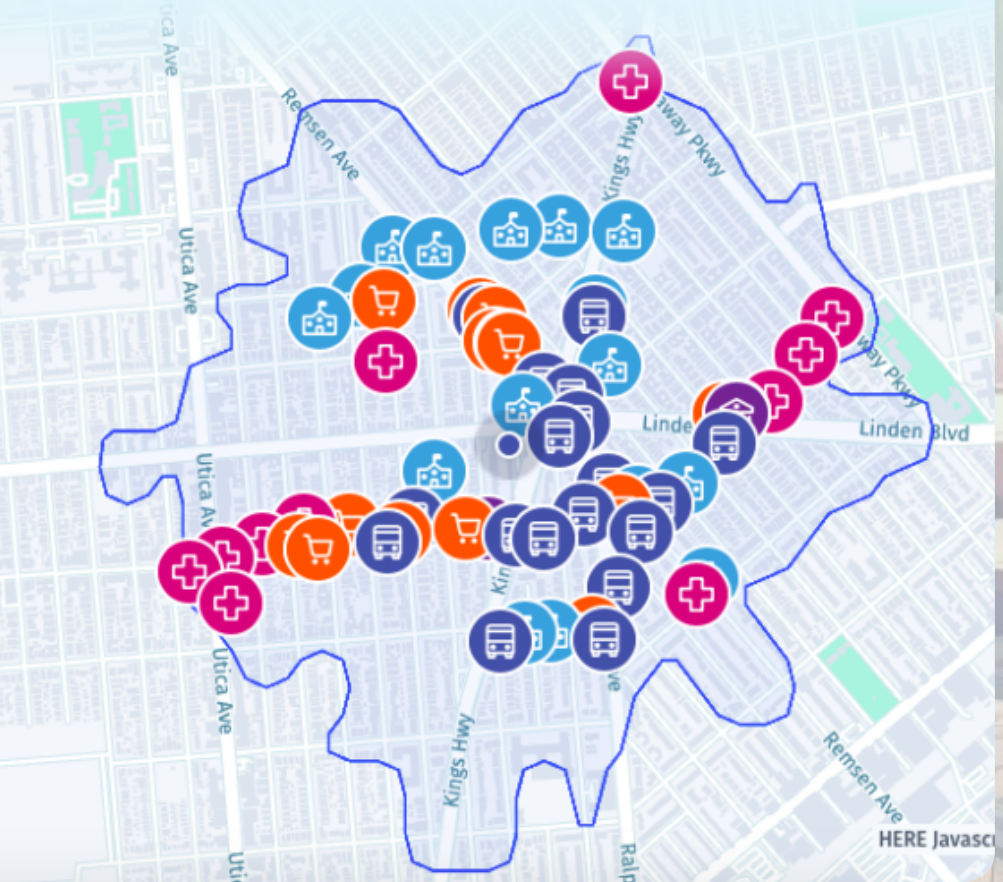
PROJEKTY

Sky Garden (Szczecin)
Solec 22 (Warszawa)
Obrzeżna 7 (Warszawa)
Empark (Warszawa)

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta 1- czy 15-minutowe **TREND**

Przypomina to dylemat związany z gotowaniem jajek, ale chodzi o to, jak należy kształtować miasta. Bez oddzielnych stref, ale z mieszaną zabudową, tak aby wszystkie ważne miejsca były w zasięgu kilku minut podróży.



JAK TO SIĘ ROBI

Zaczęło się od koncepcji miasta 20-minutowego przedstawionej przez Kena Larsona z MIT, ale francuski urbanista Carlos Moreno podbił stawkę i skrócił je do kwadransa. Już w 2016 roku tzw. 15-minutowe kręgi życia społeczności w dzielnicach zaczął wdrażać Szanghaj, a cztery lata później temat podjął Paryż. Tu połowa pracujących w drodze do biura spędza 45 minut, stąd władze starają się o bardziej zrównoważony układ miasta, wprowadzając więcej biur do centrum i promując wielofunkcyjne obiekty (np. nocne kluby w ciągu dnia mogłyby działać jako kluby sportowe, a przyszkolne tereny rekreacyjno-sportowe w czasie weekendu byłyby otwarte dla wszystkich). Pomysł twórczo rozwinęli Szwedzi, którzy ostro podbili stawkę, proponując miasta 1-minutowe. W ramach inicjatywy Street Moves zachęcają mieszkańców, by przekształcali własną ulicę na lokalne potrzeby. Chodzi o to, by tuż za progiem domu przestrzeń sprzyjała społecznej integracji. „Infrastruktura ulicy jest kluczem do kultury miasta", przekonują autorzy projektu tworzący m.in. modułowe uliczne meble, którymi można urządzić sąsiedztwo.

KORZYŚCI I ZAGROŻENIA

Różnorodny sposób urządzania miast to niemal same zalety. Gwarantują bardziej ekologiczny sposób przemieszczania się – według szacunków IPCC 15-minutowe miasta o 25 proc. mogą obniżyć emisje pochodzące z transportu. Międzynarodowa koalicja miast C40 Cities przekonuje, że to może poprawić jakość życia mieszkańców i jest dobrym sposobem na gospodarcze ożywienie budżetów miejskich, mocno nadwątlonych przez skutki COVID-19. Są jednak także zagrożenia. Zwraca na nie uwagę szef Wydziału Urbanistyki i Planowania na MIT Carlo Ratti oraz socjolog miast Richard Florida: dostrzegają ryzyko wykluczenia społeczności z gorszych dzielnic, dla których centra miast mogą stać się niedostępne. Ich zdaniem bliskie udogodnienia oraz luksusowe możliwości przemieszczania mogą być zarezerwowane dla tzw. miejskiej szlachty z zamożnych dzielnic. Trudno je także wprowadzić w amerykańskich miastach, gdzie życie toczy się na przedmieściach. Z kolei w ub.r. rząd Wlk. Brytanii ogłosił, że by chronić kierowców, będzie powstrzymywać samorządy przed wdrażaniem miast 15-minutowych.

MIASTA

Szanghaj
Paryż
Barcelona
Sztokholm
Utrecht
Cagliari

MIEJSCE DO ŻYCIA

Zagęszczamy **TREND**

Gęsta zabudowa miast to temat kontrowersyjny. A jednak to najbardziej ekologiczny sposób mieszkania, a kosztownemu dla wszystkich – ludzi i środowiska – rozlewaniu się przedmieść trzeba postawić tamę.

Fot.: Peter Coughlan

JAK TO SIĘ ROBI

Wybór, przed jakim stoimy, trafnie sformułował prof. Edward Glaeser z Uniwersytetu Harvarda: albo będziemy żyć wokół samochodu (na przedmieściach), albo wokół windy. Idąc za tą myślą, Knight Frank wyliczył, że dachy aż 23 tys. londyńskich budynków da się zabudować, zyskując 8,5 mln m kw. To dodatkowe 41 tys. mieszkań. Podobnie jest w San Francisco czy Berlinie, gdzie potencjał płaskich dachów w blokowiskach oszacowano na dodatkowych 50 tys. mieszkań. W Chicago jako bazę do nadbudowy wykorzystano za to miejskie biblioteki. Podobnie patrzą na to zwolennicy nowego urbanizmu, którzy zalecają gęstą, nieco staromodną zabudowę miast. Zawracają więc zawartą w Karcie Ateńskiej myśl modernistów, aby tworzyć rozległe i przestronne miasta wypełnione słońcem oraz zielenią, które miały być odtrutką na niezdrowo gęstą zabudowę XIX-wiecznych miast. Teraz robimy to w sposób znacznie bardziej zrównoważony, tak aby jednocześnie tworzyć przestrzeń przyjazną dla ludzi – dobrej jakości architektura, miejska zieleń czy zrównoważony model mobilności – jak i dla środowiska, zmniejszając nasz ślad węglowy.

ZALETY

Pierwsza kwestia to przeciwdziałanie bardzo kosztownemu rozlewaniu się miast. LSE Cities zrobiły szacunki dla USA, z których wynika, że miasta na rozlewaniu się tracą ponad 1 bln dol. rocznie. To m.in. efekt większej konsumpcji powierzchni – o 60--80 proc. wyższej w przeliczeniu na mieszkańca – oraz większa liczba przewozów (od 20 do 60 proc. na osobę). Smart Prosperity Institute wyliczył, że miasto na jedno gospodarstwo domowe w centrum wydaje 1416 dol., podczas gdy na przedmieściach 3462 dol., ponad 144 proc. więcej. Do tego dochodzi ślad środowiskowy: w San Francisco oszacowano, że roczna emisja CO_2 na mieszkańca w mieście wynosi 6,7 t, a poza nim sięga 14,6 t. Są też mniej oczywiste zalety. Między innymi pozytywna korelacja pomiędzy mniejszymi skłonnościami do depresji mieszkańców i zażywaniem antydepresantów a gęstymi, dobrze skomunikowanymi dzielnicami miasta. Przemawiające za gęstą zabudową korelacje zidentyfikowano na polu kreatywności (Scheller College of Business), a także plagi otyłości (Uniwersytet w Oksfordzie). Problematyczna pozostaje kwestia odporności na epidemie.

MIASTA

Londyn
Berlin
San Francisco
Portland
Chicago
Poundbury

MIEJSCE DO ŻYCIA

Rozwód z samochodem **TREND**

Mniej tras i mniej prywatnych aut oznacza mniejszą potrzebę miejsc do parkowania towarzyszących zabudowie nie tylko mieszkaniowej, ale także komercyjnej. Parkingi i garaże to marnotrawstwo przestrzeni i materiałów budowlanych.

Fot.: Karres en Brands/Adept

DOMY BEZ GARAŻY

Jednym z pionierów tego ruchu jest Minneapolis, które kilka lat temu uznało, że wymóg stworzenia co najmniej jednego miejsca parkingowego na każde mieszkanie w centrum nie powinien obowiązywać, przynajmniej w mniejszych budynkach. W dobrze skomunikowanych lokalizacjach z dobrym dostępem do transportu publicznego pozwolono w ogóle nie tworzyć miejsc, jeśli budynek ma mniej niż 50 mieszkań, i tworzyć jedno miejsce na dwa lokale w większych apartamentowcach. Deweloperzy chętnie skorzystali z nowych przepisów i w ciągu pięciu lat liczba miejsc parkingowych z 1,2-1,3 spadła do 0,7 na mieszkanie. Regulacje wpłynęły na wzrost liczby mniejszych budynków oraz spadek czynszów. Liczba miast, które przyjęły podobne regulacje, zaczęła się powiększać – to m.in. Seattle, Buffalo, Cleveland, Nashville, Kansas City oraz Cincinnati. Bardziej rygorystyczną politykę ma Londyn, gdzie miasto daje limit na liczbę miejsc parkingowych w nowych budynkach. Uzależnia to od dostępności do transportu publicznego. Stąd w większej części Londynu Wewnętrznego nie można budować garaży.

OSIEDLA BEZ PARKINGÓW

Culdesac Tempe to powstałe w Phoenix wzorcowe osiedle bez samochodów. Kupując tu apartament, mieszkańcy godzili się na zakaz parkowania pojazdów. W zamian dostali doki dla hulajnóg, parking dla pojazdów car-sharingowych i strefę odbioru dla korzystających z serwisów przewozowych. A po drugiej stronie ulicy mają stację kolejki miejskiej. Wszystko to w ramach pakietu mobilności dla lokatorów, którzy mają zniżki na przejazdy i hulajnogi, dostęp do car-sharingu oraz bezpłatne przejazdy Valley Metro, w ramach którego porusza się miejska kolej. Podobnych projektów coraz więcej jest też w Holandii, Danii i Niemczech. Tak jest m.in. na osiedlu Oberbillwerder pod Hamburgiem zaprojektowanym tak, aby większość mieszkańców nie musiała często korzystać z aut – obok jest stacja kolejowa, z której dojazd do centrum Hamburga zajmuje mniej niż 15 minut. Na miejscu będą za to szkoły, dużo zieleni, dobrze skomponowane punkty gastronomiczne oraz nowoczesna przestrzeń handlowa i biurowa, do której mieszkańcy będą mogli dotrzeć pieszo lub rowerem. Ulice mają się stać raczej przestrzenią rekreacyjną, w której dobrze spędza się czas.

CENTRUM BEZ SAMOCHODU

Rugowanie aut odbywa się też w przestrzeni komercyjnej. Kierunek wskazała Ikea w Wiedniu, która stworzyła tu pierwszy sklep bez parkingu. Górne poziomy budynku, na których zwykle powstawały garaże, zostały przeznaczone na tani lifestyle'owy hostel JO&JOE oraz dachowy ogród. Sklep nie będzie dostępny dla kierowców – wszelkie poważniejsze zamówienia zostaną dostarczone do domu z centrum dystrybucyjnego firmy – ale za to ma być otwarty na miasto. Lokalizacja w dobrze skomunikowanym miejscu (m.in. blisko linii metra) powoduje, że łatwo będzie tu dotrzeć na piechotę oraz rowerem. Podobne działania – gdzie klientów odsyła się do transportu publicznego – podejmuje branża hotelowa. To wyróżnik Populus, hotelu w centrum Denver, który nie będzie miał żadnych miejsc parkingowych. Rezygnacja z parkingu oznacza po pierwsze oszczędność betonu, który trzeba by zużyć na jego budowę, a po drugie zachęca klientów do korzystania z transportu miejskiego. Goście z lotniska mają docierać pociągiem.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Strefa piesza się opłaca

WalkUP to prosty i chwytliwy skrót, którego Amerykanie używają, by określić miejską przestrzeń, gdzie dominuje ruch pieszy, czyli Walkable Urban Places. To przeciwieństwo miejsc, gdzie królują samochody. Te ostatnie brały górę w drugiej połowie XX wieku, ale teraz sytuacja się zmieniła. I to gwałtownie.

→ **George Washington University School of Business** jako tzw. WalkUP postrzega miejsca z gęstą zabudową, dobrym dostępem do usług i towarów, zabudową o zróżnicowanej funkcjonalności oraz dostępem do różnego rodzaju środków transportu. I to właśnie miejsca piesze zyskują na znaczeniu w 30 największych metropoliach USA, w których mieszka 46 proc. ogółu mieszkańców.

Jak ten proces wygląda w liczbach i jak wygląda jego dynamika, najlepiej widać w badaniach dotyczących Waszyngtonu. Naukowcy z tutejszego uniwersytetu policzyli, jak duże znaczenie WalkUP miał przy nowych inwestycjach nieruchomościowych – zarówno komercyjnych, jak i mieszkaniowych – w czasie trzech ostatnich cykli koniunkturalnych. I tak okazuje się, że w erze Clintonowskiej prosperity (lata 1992-2000) górą były rejony przeznaczone dla samochodów – tam, gdzie dominował ruch pieszy, zrealizowano 24 proc. inwestycji budowlanych. Sytuacja istotnie się zmieniła w czasie katastrofalnego w skutkach boomu nieruchomościowego, nakręconego przez administrację George'a W. Busha. Tutaj już 34 proc. budynków stawało w rejonach określanych jako WalkUP. Od czasu kryzysu rynek nieruchomościowy zdążył się rozkręcić i od 2009 roku aż 48 proc. domów, biur, hoteli i przestrzeni handlowych powstaje w miejscach zdominowanych przez pieszych.

→ **Smart Growth America**, organizacja, która regularnie wydaje raport Foot Traffic Ahead, wskazuje, że tworzenie w mieście przestrzeni promujących ruch pieszy nie tylko poprawia jakość życia, ale jest też bardzo opłacalne. Naukowcy zbadali 35 największych metropolii w USA i wykazali pozytywne korelacje pomiędzy możliwością poruszania się pieszo, aktywnością gospodarczą i osiągnięciami edukacyjnymi. Świadczy o tym duże zainteresowanie tego rodzaju powierzchnią deweloperów. W latach 2010-2020 popyt na mieszkania oraz biura zlokalizowane blisko dużych ciągów pieszych był 2,6 razy większy niż na pozostałe powierzchnie. To przekładało się również na ceny, w strefie walkable czynsze były wyższe średnio o 75 proc., co w porównaniu z rokiem 2010 oznacza wzrost aż o 19 proc. Przestrzenie WalkUP okazały się przy tym najbardziej odporne na pandemię. Ostatni raport Foot Traffic Ahead 2023 wykazuje istnienie stałego popytu na nieruchomości miejskie, po których można spacerować. Nieruchomości komercyjne odnotowują tu premiery cenowe w wysokości 40 proc., a mieszkaniowe na poziomie 34 proc.

Co więcej, prywatne firmy i inwestorzy są zainteresowani inwestowaniem w śródmieścia, po których można spacerować, ponieważ upatrują przewagę konkurencyjną w lokalizacjach znajdujących się w dostępnych i tętniących życiem dzielnicach - Walk Score, czyli indeks możliwości poruszania się pieszo, wykazał w ostatnich latach wzrost średniego wyniku firm w zakresie możliwości poruszania się pieszo o 72 proc.

Trendy te coraz lepiej rozumieją również miasta. Dlatego na przykład Minneapolis stworzyło nowy plan przebudowy, tak by dzięki nowym strefom walkable poprawić komunikację w metropolii oraz wyrównać szanse mieszkańców z gorszych dzielnic. W rozbudowę przestrzeni pieszej inwestują również Detroit i Pittsburgh, dawne miasta przemysłowe, które dziś stają się nowymi centrami technologii, oraz Atlanta uważana za jedno z najbardziej „autostradowych" miast w Ameryce – tworzy nowe korytarze dla pieszych oraz sieć ścieżek rowerowych.

Najlepszym przykładem jest jednak Denver. Stolica Kolorado od ponad dekady przeżywa boom gospodarczy za sprawą wydobycia gazu łupkowego oraz „zielonej gorączki" związanej z legalizacją konopi w tym stanie. A jednym z czynników, które go umożliwiły – a teraz go podtrzymują – były właśnie inwestycje

MIEJSCE DO ŻYCIA

w infrastrukturę miejską oraz rozwój tranzytu kolei miejskich. Dzięki temu Denver zaliczyło spektakularny skok w rankingu walkscore (najbardziej pieszych miast Ameryki), plasując się na pozycji numer dwa przed Bostonem, a ustępując tylko Nowemu Jorkowi, wieloletniemu liderowi tego zestawienia.

→ **The New York City Department of Transportation** posługuje się tzw. wskaźnikami żywotności gospodarczej podczas oceny każdego projektu przebudowy ulic, który dodaje udogodnienia dla pieszych, rowerzystów i transportu publicznego, a także zmienia prędkość ruchu lub warunki parkowania pojazdów. Wskaźniki określa się przez takie parametry jak wpływy z podatku od sprzedaży, poziom pustostanów w obiektach handlowych czy liczba odwiedzających sklepy i lokale usługowe. Nowy Jork ma przy tym kilka bardzo pozytywnych przykładów, jak usprawnienia poprawiły wyniki gospodarcze, zwłaszcza na tle wyników całej dzielnicy:

– utworzenie ścieżek rowerowych przy Ósmej i Dziewiątej Alei na Manhattanie zwiększyło sprzedaż detaliczną lokalnych firm o 49 proc. w porównaniu z 3 proc. w całej dzielnicy

– rozbudowa obiektów spacerowych na Union Square North (Manhattan) zmniejszyła liczbę pustostanów komercyjnych o 49 proc. w porównaniu ze wzrostem o 5 proc. w całej dzielnicy

– przekształcenie słabo wykorzystywanego parkingu w park publiczny przy Pearl Street (Brooklyn) zwiększyło wolumen sprzedaży detalicznej w pobliskich dzielnicach o 172 proc. w porównaniu z 18 proc. w całej dzielnicy

– przekształcenie pobocza Pearl Street (Manhattan) w publiczną przestrzeń wypoczynkową zwiększyło wolumen sprzedaży w sąsiednich firmach o 14 proc.

– utworzenie pasa dla autobusów i inne ulepszenia transportu autobusowego na Fordham Road (Bronks) zwiększyły sprzedaż detaliczną w pobliskich dzielnicach o 71 proc. w porównaniu z 23 proc. w całej dzielnicy

– budowa pasów dla autobusów i rowerów przy Pierwszej i Drugiej Alei zmniejszyła wskaźnik pustostanów komercyjnych o 47 proc. w porównaniu z 2 proc. w całej dzielnicy.

→ **National Complete Street Coalition** przedstawiła z kolei wyliczenia, z których wynika, że ułatwienie mieszkańcom i odwiedzającym dotarcia do miejsc docelowych transportem publicznym, piechotą lub rowerem może pomóc w pobudzeniu lokalnej gospodarki. Mieszkańcy Dallas w Teksasie oszczędzają średnio 9026 dol. rocznie, przesiadając się z samochodu do transportu publicznego, a mieszkańcy Cleveland oszczędzają 9576 dol. Całkowite oszczędności wynikające z jazdy na rowerze, chodzenia lub korzystania z transportu rocznie sięgają od 2,3 mld dol. w Chicago do 19 mld dol. w Nowym Jorku. Ta „zielona dywidenda" oznacza, że mieszkańcy mogą wydać pieniądze w inny sposób – m.in. na mieszkania, restauracje i rozrywkę – dzięki czemu pieniądze będą krążyć w lokalnej gospodarce. Wpływ ten dostrzegają nie tylko duże miasta: w stanie Wisconsin korzyści ekonomiczne wynikające z samego transportu publicznego wynoszą 730 mln dol. rocznie. Zapewnienie infrastruktury umożliwiającej ludziom dotarcie do pracy pieszo, na rowerze lub transportem publicznym może pobudzić gospodarkę na różne sposoby: zatory komunikacyjne kosztują firmy w rejonie Zatoki San Francisco ponad 2 mld dol. rocznie ze względu na czas, jaki pracownicy spędzają w korkach, a całkowity koszt zatorów komunikacyjnych w regionie Los Angeles przekracza 1,1 mld dol. rocznie.

→ **UWE Bristol**, a właściwie pracujący tu dr Adrian Davis, oszacował, jak bardzo opłacalne są inwestycje w przestrzeń pieszą. W swoim opracowaniu skupił się na kosztach, jakie służba zdrowia ponosi na leczenie chorób będących skutkiem braku aktywności fizycznej. Wyliczył więc, jak duże relatywne zyski dla zdrowia publicznego można osiągnąć poprzez szersze wykorzystanie aktywnych środków transportu: korzyści ekonomiczne wynikające z interwencji związanych z chodzeniem i jazdą na rowerze wynoszą średnio 13:1, a w samej Wielkiej Brytanii nawet sporo więcej, bo 19:1.

Fot.: Snøhetta

MIEJSCE DO ŻYCIA

Korzyści z życia bez aut w czterech wymiarach

Fot.: PxHere

Międzynarodowa firma inżynieryjno-projektowa Arup przedstawiła obszerne metaopracowanie „Cities alive: Towards a walking world" gromadzące wyniki badań z całego świata, które pokazywały bardzo konkretne, policzalne korzyści płynące z przestrzeni pieszych. Podzieliła je na cztery kategorie: społeczne, gospodarcze, środowiskowe i polityczne.

Korzyści społecznie to m.in.:

– wydłużenie życia – regularne chodzenie zmniejsza ryzyko wczesnej śmiertelności o 22 proc.

– szczęście i zdrowie psychiczne – osoba dojeżdżająca do pracy godzinę musi zarobić 40 proc. więcej, aby być tak samo szczęśliwa jak ktoś, kto chodzi do pracy

– zmniejszenie otyłości i chorób przewlekłych – badanie kalifornijskich miast wykazało, że sieci ulic, którymi można chodzić, korelują z niższą otyłością, cukrzycą, astmą i chorobami serca

– interakcje społeczne – mieszkańcy ulic o małym natężeniu ruchu mieli trzy razy więcej przyjaciół wśród sąsiadów niż ci, którzy mieszkają na ruchliwych trasach

– bezpieczeństwo – sieć spajających dzielnice ulic, wzdłuż których można chodzić, zmniejsza liczbę śmiertelnych wypadków samochodowych trzykrotnie, a w Rotterdamie członkowie lokalnej społeczności zidentyfikowali korelację prędkości ruchu i wyglądu ulicy z przestępczością

– kapitał społeczny – badanie z Irlandii wykazało, że dzielnice, w których można chodzić, mają o 80 proc. więcej kapitału społecznego.

Korzyści ekonomiczne to m.in.:

– ożywienie handlu – według danych Transport for London piesi na zakupy wydają 65 proc. więcej niż kierowcy, 60 proc. odwiedzających targi uliczne kupuje także w sąsiednich sklepach, a wprowadzenie przestrzeni spacerowej dobrej jakości może zwiększyć liczbę odwiedzających i kupujących nawet o 40 proc.

– inwestycje – stworzenie nowojorskiego High Line przyciągnęło 2 mld dol. inwestycji w jego okolicy

– aktywność ekonomiczna – rozbudowa obiektów spacerowych na Union Square North na Manhattanie zmniejszyła liczbę pustostanów komercyjnych aż o 49 proc.

MIEJSCE DO ŻYCIA

– miejsca pracy – szacuje się, że miejsca przeznaczone wyłącznie dla pieszych powodują utworzenie około dwóch dodatkowych miejsc pracy w porównaniu z przestrzeniami zdominowanymi przez auta, a w Dublinie przebudowa dzielnicy Temple Bar doprowadziła do wzrostu zatrudnienia o 300 proc.

– kreatywność – według badania Stanforda podczas chodzenia wydajność twórcza człowieka wzrasta średnio o 60 proc.

– popularność – w ciągu 20 lat polityka Barcelony w zakresie rozwoju przestrzeni publicznej zwiększyła roczną liczbę odwiedzających z 1,7 do 7,4 mln, a zwiększenie dostępności dla pieszych na londyńskim Trafalgar Square doprowadziło do olbrzymiego wzrostu liczby odwiedzających – o 300 proc.

– oszczędności – duży ruch uliczny sprawia, że miasta rocznie tracą 4,5 mld dol. w Kanadzie i 7,1 mld dol. w Australii, z kolei amerykańskie badanie wykazało, że gospodarstwa domowe zależne od samochodu i o niskich dochodach wydają 50 proc. swojego budżetu na transport

– opłacalność – mieszkający w samym Vancouver płacą 35 tys. dol. rocznie za mieszkanie i transport, podczas gdy mieszkańcy przedmieść 38-40 tys. dol.

– zdrowie – w Wielkiej Brytanii koszty chorób wynikających z braku aktywności fizycznej szacuje się na 14,2 mld dol. rocznie, a korzyści ekonomiczne dla kierowcy, który przesiada się na rower, w przypadku dojazdów do pracy na dystansie 5 km (w jedną stronę) przez 5 dni w tygodniu sięgają 1,3 euro rocznie.

Korzyści środowiskowe to m.in.:

– oszczędność energii
– przeprowadzka do okolicy, po której można spacerować, może zaoszczędzić 704 kWh tygodniowo

– oszczędność środowiska
– docieranie do pracy pieszo może zaoszczędzić od 17 do 57 kg CO_2, a jeśli przynajmniej na jeden dzień w tygodniu porzuci się samochód, rocznie uniknie się emisji 3,8 Mt gazów cieplarnianych

– oszczędność powierzchni – w USA, w wyniku wysokiego poziomu motoryzacji, niekontrolowany rozwój miast pochłania rocznie ponad 2 mln akrów słabo zagospodarowanych gruntów

– zmniejszenie hałasu – podczas pierwszego dnia bez samochodu w Paryżu Bruitparif zaobserwował średni spadek na głównych drogach o 3 dB

– zmniejszenie temperatury
– przestrzeń spacerowa zaprojektowana z uwzględnieniem roślinności i obszarów zacienionych może obniżyć temperaturę powierzchni o 9 st. F

– zmniejszenie powodzi – stworzony w Indianapolis Cultural Trial, zielony szlak o długości ośmiu mil, rocznie odprowadza ponad 18 mln litrów wody opadowej.

Korzyści polityczne to m.in.:

– aktywność społeczna – według Jana Gehla po usprawnieniu ruchu pieszego w centralnej części Melbourne liczba mieszkańców wzrosła o 830 proc.

– zgoda społeczna – decyzja burmistrza Pontevedry o wyłączeniu ruchu pieszego w całym mieście przyniosła mu piąte zwycięstwo wyborcze

– zaangażowanie społeczne – każde 10 minut dojazdu do pracy zmniejsza zaangażowanie społeczności o 10 proc.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Superkwartały ulic z dużą strefą pieszą: jak to działa w Barcelonie

● Superkwartały, czyli układ przecinających się ulic, z których połowa przeznaczona jest dla aut, a połowa dla pieszych, stają się planistycznym przebojem. Pomysł wypromowała Barcelona, ale Katalończycy zdobywają coraz więcej naśladowców za oceanem (m.in. w Seattle). Przyjrzyjmy się, jak to wygląda w praktyce w barcelońskiej dzielnicy San Antoni.

● Superilles, czyli właśnie superkwartały (lub superblok) ulic to element przyjętego w 2014 roku Urban Mobility Plan, który ma przywrócić miasto pieszym. To pomysł, aby niemal połowę ulic w centrum miasta wyłączyć z ruchu samochodowego – według pierwotnego planu superkwartałów miało być 120, ale liczba ta z biegiem czasu ulega modyfikacji. Katalończycy typują układ ośmiu krzyżujących się ze sobą dróg, tworzących właśnie superkwartały. W ten sposób powstaje podział funkcjonalny: cztery zewnętrzne ulice opasujące kwartał wezmą na siebie ciężar przepuszczania aut, a cztery wewnętrzne utworzą wewnętrzny układ komunikacyjny dedykowany głównie pieszym.

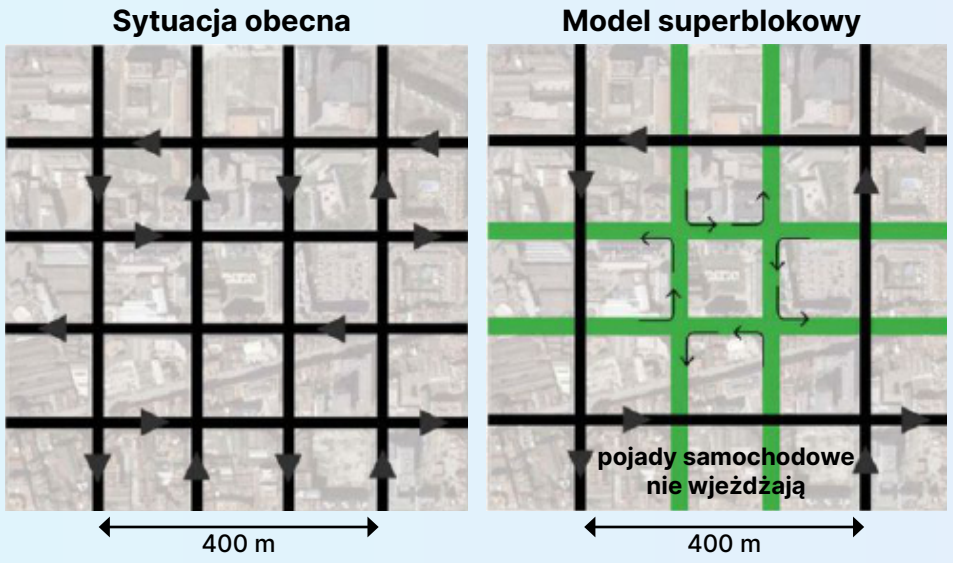
Fot.: Del Rio Bani via Leku Studio via ArchDaily

● San Antoni to dzielnica leżąca w południowo-zachodniej części centrum Barcelony, sięgająca do placu Hiszpańskiego. Na razie do zmiany przeznaczono tu sześć miejsc, z których dwa przeszły już transformację. Pierwszy superkwartał powstał w 2018 roku. Poza zmianą układu ruchu w nowej strefie pieszej dodano meble miejskie, kolorową grafikę i mobilne donice z roślinami – wszystko, aby zachęcić do spacerów, jazdy na rowerze i spotkań towarzyskich.

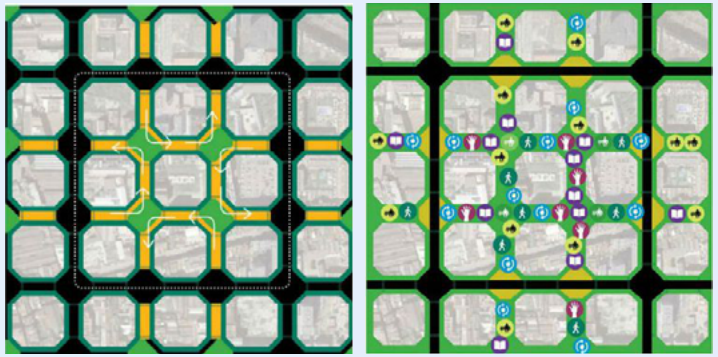
● Program Superblocks w San Antoni został pomyślany jako sposób na ograniczenie zanieczyszczenia powietrza przy jednoczesnym rozwiązaniu problemu braku zieleni i przestrzeni społecznych. „Tam, gdzie wcześniej biegła miejska autostrada, teraz jest zdrowa ulica pełna życia i zieleni. Tam, gdzie było skrzyżowanie, teraz jest plac pełen życia.

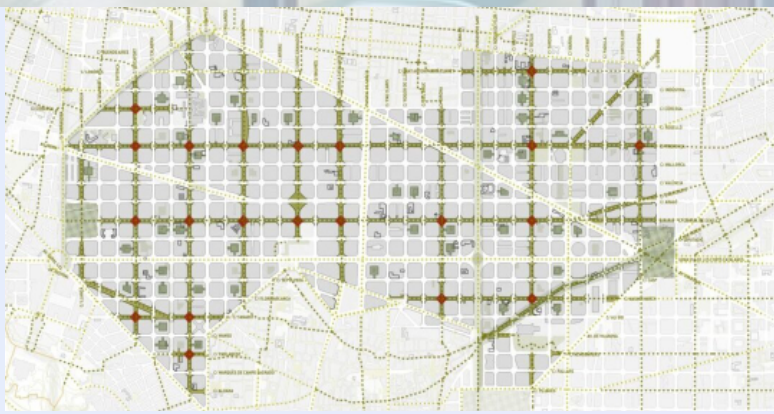
MIEJSCE DO ŻYCIA

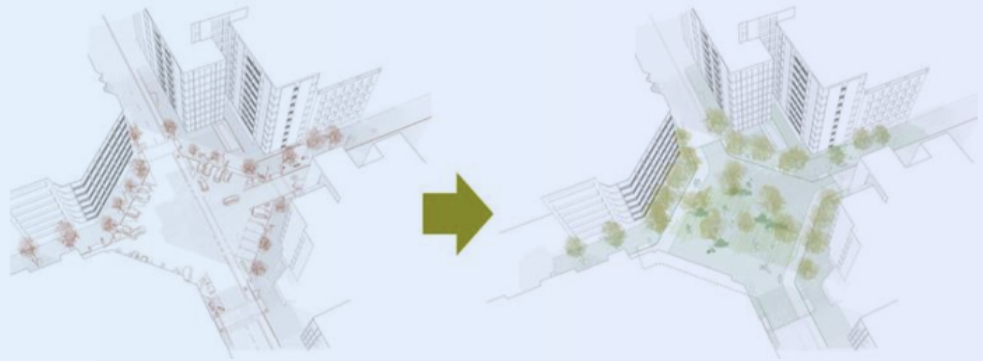
Hierarchia dróg w modelu superblokowym



Hałas samochodowy został zastąpiony przez śmiechy bawiących się dzieci, wesołe sąsiedzkie rozmowy oraz prowadzone w ciszy i skupieniu rozgrywki szachowe starszych mieszkańców. I ta transformacja wciąż trwa, a przestrzeń pozostaje elastyczna i zmienna. Staje się polem społecznych innowacji oraz miejscem wdrażania nowych miejskich trendów", przekonują architekci z Leku Studio, którzy są odpowiedzialni za transformację.
Odwracalność była naczelną zasadą przy projektowaniu superkwartałów. Dlatego architekci stworzyli „adaptacyjny zestaw narzędzi do mebli miejskich", tak aby meble uliczne i donice – zbudowane z materiałów przyjaznych środowisku – można było łączyć na różne sposoby. Skupiając się na pieszych, nie zignorowano jednak całkiem potrzeb kierowców – miejsca parkingowe utracili przy ulicy, ale jednocześnie w zamian zyskali parkingi podziemne.







● W 2021 roku alkad Barcelony Ada Colau ogłosiła dalej idącą modyfikację planu zakładającą, że superkwartały będą jeszcze większe. Dotychczas obejmowały zazwyczaj sześć krzyżujących się ze sobą ulic, a teraz mowa o swoistych supersuperkwartałach obejmujących aż 21 skrzyżowań. W katalońskiej stolicy uwalnianie ulic od samochodów prowadzone jest niezwykle konsekwentnie, a niebawem centrum ma być już zdominowane przez ulice wyłączone z ruchu. Dalszy plan zakłada, że strefy piesze rozleją się na całą dzielnicę Eixample, w której leży Sant Antoni. To przestrzeń sięgająca od placu Hiszpańskiego aż do Sagrady Familii.
Około 4,5 km.

Jak widać na mapie (u góry), z ruchu wyłączona zostanie niemal co trzecia ulica pionowa i co czwarta pozioma.

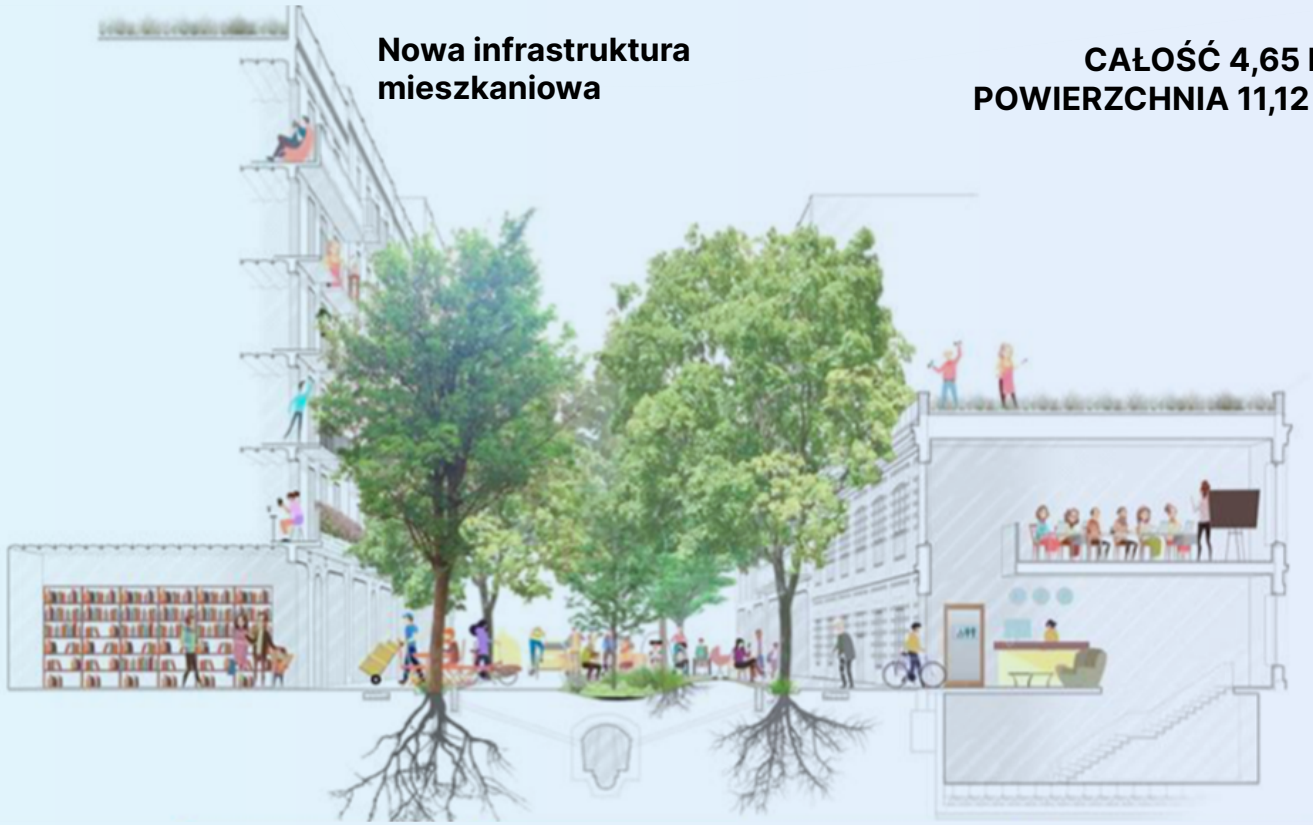
MIEJSCE DO ŻYCIA

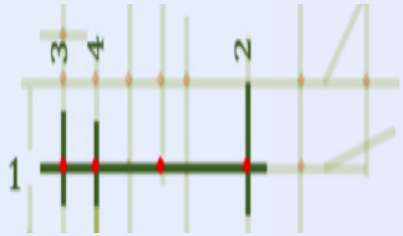
EL CARRER

Nowa infrastruktura mieszkaniowa

1. Consell de Cent
2. Girona
3. Rocafort
4. Borrell

CAŁOŚĆ 4,65 km
POWIERZCHNIA 11,12 ha





Tak powstanie 21 zielonych osi (zaznaczone na zielono) i 21 zielonych placów znajdujących się na ich przecięciach (zaznaczone na czerwono). W przeliczeniu będzie to 33,4 ha dodatkowej przestrzeni dla pieszych i około 6,6 ha zieleni miejskiej. Kierowcom pozostaną główne arterie i lokalne uliczki znajdujące się pomiędzy osiami.

● Eixample, jak przekonują władze Barcelony, „ma bardzo duży potencjalny wpływ na pozostałą część miasta ze względu na gęstość zaludnienia oraz wysoki poziom ruchu i zanieczyszczenia". Dlatego postawiono sobie za cel, aby wszyscy mieszkańcy Eixample mieszkali w odległości nie większej niż 200 m od nowych stref zieleni. Ważnym aspektem środowiskowym będzie także zastosowanie przepuszczalnych materiałów przy wykładaniu nowych przestrzeni dla pieszych, tak aby nieco rozluźnić kamienno-betonowy gorset, jaki został nałożony na centrum miasta.

● Pierwszym etapem było przeprowadzone w ub.r. przekształcenie w zielone osie czterech ulic – Consell de Cent, Girona, Rocafort i Comte Borrell – oraz czterech skrzyżowań (mapa poniżej), na których pojawiły się place. Ta część inwestycji obejmująca 11,12 ha (4,65 km dróg) pochłonęła 37,8 mln euro. Zarówno mieszkańcy, jak i lokalni przedsiębiorcy są zadowoleni ze zmian – odnotowany jest wzmożony ruch pieszy, także turystów – chociaż odbyło się to kosztem zwiększenia ruchu na pobliskich ulicach (València, Casp i la Gran Via). Poza tym kierowcy, nie tylko samochodów, ale także rowerów i hulajnóg, nie dostosowali się od razu do ograniczenia prędkości, które wynosi 10 km/h.

● Wcześniejsza budowa superkwartałów, obejmująca trzy rejony – Poblenou, Sant Antoni i Horta – była swoistym pilotażem, który potwierdził skuteczność transformacji ulic zarówno jako sposobu na poprawienie jakości powietrza (na skrzyżowaniu Borrell i Tamarit w Sant Antoni odnotowano 33-procentowy spadek NO2), jak i ożywienie ekonomiczne: w Poblenou powstało 20 nowych sklepów, co oznacza wzrost o 30,7 proc.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Superkwartały ulic z dużą strefą pieszą: naśladowcy Barcelony **TREND**

Pomysł Barcelony na zamykanie kwartałów jest ambitny i co najważniejsze inspirujący. Nie tylko w Europie. Wiąże się jednak z tak znaczącą zmianą życia, zwłaszcza dla lokalnych mieszkańców, że nie obywa się bez programów pilotażowych i zmian czasowych.

STUTTGART

Podobny do barcelońskiego projekt wdrożyć chce także Stuttgart, którego samorząd na początku kwietnia ubiegłego roku podjął decyzję o utworzeniu trzech superkwartałów. Jest to element planu zrównoważonego rozwoju miasta obejmującego w sumie aż 200 działań. Chodzi przede wszystkim o szereg aktywności skupiających się na uspokojeniu ruchu i zaoferowaniu ludziom bardziej atrakcyjnych możliwości poruszania się po mieście bez użycia samochodu osobowego. W przypadku Stuttgartu wyzwanie jest o tyle duże, że miasto nie ma tak uproszczonej struktury jak Barcelona, w której dominuje sieć krzyżujących się ze sobą ulic. Niemieckie miasto znajduje się w dolinie, a otaczające ją wzgórza wpływają na kształt tkanki miejskiej. Jak widać na mapie, bliżej centrum są jednak przestrzenie z równym, prostopadłym układem ulic. Władze miasta już w październiku 2021 roku z okazji Tygodnia Mobilności organizowały pilotażowe, tymczasowe superkwartały obejmujące rejon ulic Augustenstrasse i Wanderbaumallee. Reakcje były mieszane, niemniej nie zniechęciły miasta do wprowadzenia trwałych zmian.

LIZBONA

Z inicjatywą testowania superkwartału wyszli mieszkańcy Campo de Ourique. Chodzi o układ ulic otaczających zadrzewiony plac Jardim da Parada. Dzięki zamknięciu sąsiednich ulic przestrzeń publiczna niemal się podwoi – z 5,4 do 9,7 tys. m kw. Taki zabieg ma przede wszystkim wyeliminować ruch tranzytowy aut, które korzystają z tych ulic, tylko przejeżdżając. Zamknięcie ich wiąże się jednak też z likwidacją miejsc parkingowych dla mieszkańców. W Campo de Ourique wyliczono, że w ten sposób ich liczba zmniejszy się o 90. Dlatego na początek przeprowadzono tylko pilotażowe wyłączenia ruchu, a potencjalne utworzenie superkwartału na stałe inicjatorzy akcji wiążą z przebudową parkingu Pátio das Sedas w garaż wielopoziomowy na 800 aut. To trzy przecznice – jakieś 500 metrów – od Jardim da Parada. W Lizbonie nie jest to jednak jedyny taki projekt. Powstała w ubiegłym roku tzw. rada obywatelska miasta na swoim pierwszym posiedzeniu zaproponowała, aby podobny przeprowadzić także wokół Praça da Alegria. I tu odbył się już jednodniowy pilotaż.

SEATTLE

W 2019 roku Teresa Mosqueda z rady miejskiej Seattle zaproponowała, aby superkwartał stworzyć na Capitol Hill, znanej z życia kawiarnianego i rozrywkowego. Interwencja miała dotyczyć sześciu kwartałów ulic jako idealnego poligonu doświadczalnego ze względu na bliskość alternatywnych dróg tranzytowych oraz Cal Anderson Park. Do 2022 roku duży opór działających tu sklepów wstrzymywał jednak samorząd przed podjęciem działań. Opór udało się przełamać dopiero w ubiegłym roku. Rada miasta przyjęła latem projekt stworzenia superbloku wzdłuż korytarza Pike/Pine, który tworzą dwie równoległe ulice o tych nazwach wraz z przyległymi do nich kwartałami – znajdują się na południowym obrzeżu Capitol Hill. Wśród najważniejszych atrakcji superkwartału będzie m.in. pierwszy w mieście parkour oraz duża instalacja artystyczna. Ostateczne powodzenie tego projektu szybko rozbudziło apetyty na więcej i już od jakiegoś czasu społecznicy lobbują na rzecz stworzenia kolejnego Garfield Super Block. To ośmioblokowy obszar w Dzielnicy Centralnej, który obejmuje parki, obiekty sportowe, zabytki i miejsce spotkań dla społeczności.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Drogi pojechały na dietę

TREND

Od kilku lat zwężania ważnych śródmiejskich ulic doświadczamy także w polskich miastach. Tak stało się ze Świętokrzyską w Warszawie czy św. Marcin w Poznaniu. Podobnych projektów jest jednak wciąż niewiele i omijają największe śródmiejskie ulice. Tak jak najsłynniejsza paryska arteria Champs Élysées. Po rewitalizacji będzie tu więcej drzew i chodników oraz mniej ulic i aut. Gruntownie przebudowana zostanie licząca 2,3 km trasa od Place de La Concorde do Łuku Triumfalnego. Projekt, nazwany Réenchanter les Champs Élysées (Ponowne zaczarowanie Pól Elizejskich), będzie kosztować 250 mln euro i w pełni ukończony ma zostać do roku 2030.

Fot.: Réenchanter les Champs Elysées

JAK TO SIĘ ROBI

Zmiany w ramach Réenchanter les Champs Élysées wprowadzane są, aby trakt fizycznie był bardziej przyjazny mieszkańcom. Chodniki mają podwoić szerokość, a ulica zostanie zwężona do czterech pasów (dziś jest sześć). Powstaną też szerokie, wydzielone z jezdni i zabezpieczone trasy rowerowe oraz dwa dodatkowe szpalery drzew. Aleja zyska więc bardziej spacerowy charakter. Sama przebudowa to jednak łatwiejsza część wyzwania. Komfort spacerowania to jedno, ale jeszcze większym wyzwaniem jest panująca tu drożyzna. Tutejsze sklepy przeznaczone są dla najzamożniejszych, a z konsultacji społecznych wynika, że paryżanie chcą „bardziej autentycznej i bardziej francuskiej oferty detalicznej, podkreślającej francuską sztukę życia, savoir-faire i gastronomię". Więcej zieleni to z pewnością większa szansa na wprowadzenie ogródków kawiarnianych, ale pozostaje chociażby kwestia wysokich czynszów. Władze miasta muszą stworzyć mechanizm, który spowoduje rozłupanie także tej finansowej skorupy. Inaczej Champs Élysées będzie tylko piękniejszą enklawą dla turystów.

KORZYŚCI

Skutki ograniczania ruchu na jednej z głównych ulic miasta (Market Street) odczuło już San Francisco. Carmageddonu nie było. Przejazd samochodem przez centrum wydłużył się tylko o 1 proc. (dane Inrix), bo ruch rozłożył się na sąsiednie ulice. Zyskał za to transport publiczny. Przed zmianą ponad połowa autobusów jeździła dłużej niż 14 minut, a po niej dwie trzecie podróży trwało mniej niż 14 minut. W innym kalifornijskim mieście Lancaster przeanalizowano za to ekonomiczne skutki zwężenia jezdni na głównym bulwarze miasta. Dzięki temu udało się stworzyć nowy deptak, teren zielony z drzewami i przestrzeń pod miejskie wydarzenia. Cała inwestycja pochłonęła 41 mln dol., ale zwróciła się pięciokrotnie. NCSC oszacowało, że dzięki przebudowie do miejskiej gospodarki wróciło około 273 mln dol. Dochody podatkowe wzrosły o 96 proc., powstało 48 nowych firm i zostały stworzone 802 nowe miejsca pracy. Na ulicy zrobiło się też bezpieczniej. Liczba kolizji spadła o prawie jedną trzecią, a liczba osób poszkodowanych w wypadkach zmniejszyła się o 67 proc.

MIASTA

San Francisco
Seattle
Nowy Jork
Paryż
Londyn
Warszawa
Poznań

MIEJSCE DO ŻYCIA

Autostradę wyprowadzić z miasta

TREND

Trasy szybkiego ruchu wprowadzane kiedyś do centrów miast dziś się z nich wycofują. W sumie na świecie przeprowadzono już 28 dużych projektów rozebrania autostrad.

ROZWÓJ

Wszystko zaczęło się w USA. Pojedyncze wyburzenia mieliśmy już w latach 70., ale prawdziwa fala wezbrała w ubiegłej dekadzie. Za oceanem przeprowadzono już 18 takich zabiegów, planuje się kolejne 2, a na akceptację czeka 9 następnych. Miasta zyskały poparcie Białego Domu: wiosną w 2021 roku zrobiło się głośno, gdy Departament Transportu wstrzymał wart 6 mld dol. projekt budowy autostrady, która flankuje centrum Houston. Za ciosem poszedł Senat, który zaproponował, aby z pakietu wydatków przewidzianego przez Economic Justice Act aż 10 mld dol. wydać na odbudowę tkanki miejskiej zniszczonej przez autostrady. Najbardziej znany europejski przykład to likwidacja paryskiej Voie Georges – Pompidou, 13-kilometrowej ekspresówki wzdłuż Sekwany zbudowanej w latach 60. W latach 2002-2017 pozbywano się stąd samochodów, tworząc bulwar dla pieszych. Inny przykład to Catharijnesingel w Utrechcie, która została wyburzona w 2010 roku i zastąpiona kanałem. Najbardziej znanym projektem tego typu było usunięcie autostrady przykrywającej Cheonggyecheon, strumień w Seulu.

JAK TO SIĘ ROBI

Sposoby na śródmiejskie trasy szybkiego ruchu są dwa. Pierwszy, łagodniejszy zakłada ich maskowanie. Tak stało się niedawno w Chicago z trasą oddzielającą centrum miasta od jeziora Michigan. Droga dalej istnieje, ale została pokryta 3 tys. m sześc. geopiany, lekkiego materiału konstrukcyjnego. Dzięki temu została zakryta i całkowicie wyciszona, a nad nią powstał Cascade Park prowadzący do jeziora. Podobne projekty znamy z naszego podwórka – chociażby zakopana w tunelu Wisłostrada na warszawskim Powiślu – pojawiają się też w innych miastach Europy. Tak stało się m.in. w przypadku Autopista de Circunvalación M-30 w Madrycie – w ramach projektu Madrid Río jej południowy segment przeniesiony został pod ziemię.
Częściej autostrady się wyburza. W ich miejsce pojawiają się ulice na powierzchni, ale częściej tworzy się przestrzeń publiczną. Mogą to być bulwary – jak w Paryżu czy w Nowym Jorku na Bronksie (Sheridan Expressway) – ale jeszcze lepiej, gdy stworzy się przestrzeń zieloną, zwłaszcza z udziałem wody. Tak było w Seulu i Utrechcie, a może być też w Duluth w Minnesocie w miejscu trasy międzystanowej I-35.

MIASTA

Nowy Jork
San Francisco
Chicago
Boston
Seattle
Denver
Milwaukee
Akron
Montreal
Toronto
Halifax
Paryż
Madryt
Warszawa
Utrecht
Düsseldorf
Hamburg
Berlin
Seul

MIEJSCE DO ŻYCIA

Trasy rowerowe zamiast dróg

Fot.: Kristoffer Trolle

● Z badania **Eurocities Pulse** wynika, że niemal połowa miast Europy chce, aby do końca dekady co najmniej 20 proc. podróży odbywało się na rowerze – dziś średnia dla UE to 7,4 proc. (w badaniu brało udział 29 miast). Aby ten cel zrealizować, potrzebują jednak silnego wsparcia ze strony instytucji europejskich. W pierwszej kolejności konieczne jest finansowanie projektów celowych, ale chodzi także o wprowadzenie ogólnounijnych przepisów zapewniających ochronę bezpieczeństwa rowerzystów. Miałoby to m.in. wpływ na ograniczenia prędkości w poszczególnych krajach. Według Eurocities UE powinna umożliwić miastom we wszystkich państwach członkowskich niezależne wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h oraz dokonanie przeglądu krajowych przepisów ruchu drogowego, aby zapewnić bezpieczeństwo rowerzystów. Warto przy tym zaznaczyć, że takie ograniczenia na razie wprowadziło 61 proc. badanych miast, dla wielu innych barierą są przepisy krajowe.

● Eurocities zwróciło także uwagę na konieczność wdrażania narzędzi umożliwiających gromadzenie danych o jeździe na rowerze, m.in. liczbie odbytych wycieczek rowerowych, celach podróży lub typach używanych rowerów, np. rowerach elektrycznych lub rowerach cargo. Ta wiedza pomoże miastom opracować działania mające na celu usunięcie barier w korzystaniu z dwóch kółek. Kolejne postulaty to zwiększenie dostępu do rowerów także dla tych, których nie stać na ich kupno, i lepsze łączenie miasta z przedmieściami. Nie chodzi tylko o tworzenie sięgających daleko velostrad, ale także rozwój transportu multimodalnego, w ramach którego jazdę na rowerze łatwo będzie łączyć z podróżowaniem koleją, metrem i innymi środkami transportu publicznego.

● Rowery na fali są też w USA. Według raportu **National Association of City Transportation Officials** po gwałtownym załamaniu wykorzystania wszystkich środków transportu w 2020 roku liczba „mikroprzejazdów" prawie się podwoiła w 2021 roku, do 112 mln. Najbardziej odporne na pandemię okazały się rowery wypożyczane – w latach 2019-2020 liczba przejazdów spadła o 24 proc., podczas gdy w przypadku komunikacji miejskiej spadek wyniósł 81 proc. Już w 2021 roku systemy współużytkowania rowerów w Chicago, Nowym Jorku i Filadelfii zanotowały niespotykane wcześniej wyniki, a w całych Stanach Zjednoczonych ich wykorzystanie wzrosło o 18 proc. w porównaniu z 2019 rokiem.

MIEJSCE DO ŻYCIA

● Inwestując w trasy rowerowe, warto liczyć korzyści ekonomiczne. Tak robią Duńczycy. To obowiązkowe, dodatkowe narzędzie decyzyjne dla wszystkich dużych projektów infrastrukturalnych finansowanych przez państwo. Dla ministerstwa transportu projekt jest opłacalny, jeśli wewnętrzna stopa zwrotu jest wyższa niż 4 proc. A te rowerowe okazują się całkiem rentowne. Podstawą jest fakt, że Duńczycy szacują, jakie są korzyści ekonomiczne płynące z tego, że zamiast jazdy samochodem wybieramy rower. Kluczowe są benefity zdrowotne.
Takie wyliczenia przedstawiła **Cycling Embassy of Denmark,** analizując różne modele, w których liczba jeżdżących na rowerze wzrasta lub spada. Chodzi o związek między zmianami w natężeniu ruchu rowerowego a zatłoczeniem w regionie stołecznym. Z wyliczeń wynika, że jeśli na rowerze pokonanych będzie o 10 proc. więcej kilometrów, roczny zysk społeczno-ekonomiczny Danii wyniesie 1,1 mld koron. Jednocześnie w regionie stołecznym roczny zysk wyniesie ok. 0,5 mld koron. Dla porównania, duńskie regionalne władze zdrowotne na ogólną praktykę lekarską wydają rocznie ok. 15,3 mld koron.

● Dopiero mając tego typu dane, można szacować zwrot z inwestycji w infrastrukturę dla rowerów. Jedną z nich jest sieć oplatających Kopenhagę i okolice superautostrad rowerowych o długości 750 km. To inwestycja szacowana na ponad 2,2 mld koron. Analiza ekonomiczna wykazała, że charakteryzuje się wewnętrzną stopą procentową na poziomie 11 proc. i zyskiem rzędu 5,7 mld koron. Dla porównania wewnętrzna stopa procentowa dla pierścienia Metro City wynosi 3 proc., dla tunelu Femern 5,4 proc., a dla autostrady Herning – Holstebro 8,2 proc. Superautostrady rowerowe znalazły się w pierwszej piątce najbardziej opłacalnych duńskich projektów infrastrukturalnych.

● Jeszcze ważniejsze niż pieniądze są kwestie bezpieczeństwa. Tymczasem z raportu przygotowanego na zlecenie Komisji Europejskiej przez **Barcelona Institute for Global Health** wynika, że dzięki budowie ścieżek rowerowych możemy uratować nawet 10 tys. ludzi rocznie. Eksperci zbadali związek między popularnością ruchu rowerowego a stopą śmiertelności w danym mieście. Dane do raportu były zbierane w 167 miastach, a jego wyniki robią wrażenie. Gdyby 24,7 proc. wszystkich podróży odbyło się rowerem, liczba przedwczesnych zgonów w Londynie zmniejszyłaby się o 1,2 tys. rocznie, w Rzymie o 433, a w Barcelonie o 248.
Dzięki rozbudowie ścieżek i infrastruktury rowerowej (a tym samym zwiększeniu udziału transportu rowerowego w całej komunikacji) można zmniejszyć odsetek śmiertelności ze względu na trzy kluczowe czynniki: jakość powietrza, liczbę wypadków drogowych oraz korzyści zdrowotne. Ciekawe jest to, że z analizy przeprowadzonej przez Barcelona Institute for Global Health wynika, że korzyści generowane z ruchu rowerowego kilkukrotnie przewyższają te, które powoduje zwiększenie korzystania z komunikacji miejskiej czy ruchu pieszego.

● Dojście do opisanej przez Barcelona Institute for Global Health sytuacji, w której infrastruktura rowerowa pozwalała odbywać jedną czwartą wszystkich podróży rowerami, będzie jednak kosztowne i czasochłonne. Żeby tak się stało, miasta potrzebowałyby zbudować 315 km ścieżek rowerowych na 100 tys. mieszkańców. To oznacza trasę praktycznie wzdłuż każdej większej ulicy. W raporcie podane są też koszty takiej operacji, na przykład zbudowanie w Holandii jednego nowego kilometra ścieżki rowerowej kosztuje około 2 mln euro (bo z reguły sprowadza się do przebudowania całej ulicy). W przypadku miast z podstawowymi sieciami ścieżek wykonanie takiego skoku wymaga bardzo dużego zastrzyku gotówki. Obecny udział ruchu rowerowego, na przykład w Londynie, wynosi zaledwie 3 proc. Na szczęście te pieniądze można potem odzyskać. Gdyby przykładowo Barcelona zwiększyła swój udział w ruchu rowerowym do przynajmniej 10 proc. (co już byłoby znaczącą poprawą), mogłaby zaoszczędzić 35 euro na każde euro wyłożone na infrastrukturę rowerową. Londyn mógłby zaoszczędzić około 8 euro na każde wydane euro.

PRZYKŁADY PROJEKTÓW INFRASTRUKTURALNYCH W DANII I ICH WEWNĘTRZNA STOPA ZWROTU

Projekt	Stopa zwrotu (%)	Koszty budowy (mld koron)
Autostrady rowerowe w rejonie stolicy Danii	11	2
Korytarz autostradowy w środkowej Jutlandii	7,5	19
Elektryfikacja kolei (Train Found DK)	5,5	10
Harbour Tunnel (nowa wschodnia obwodnica w Kopenhadze)	4	20

MIEJSCE DO ŻYCIA

Mosty pieszo-rowerowe

TREND

Architektonicznie atrakcyjnym aspektem wypierania aut z centrów miast jest pojawienie się coraz większej liczby mostów pieszych i rowerowych. Mamy zarówno konstrukcje nowe, jak i adaptowane.

Fot.: Atrium

ROZWÓJ

Do grona miast z własną imponującą przeprawą spacerową w tym roku dołączyła Warszawa, ale wśród przecinających rzekę przepraw pieszych ikoną jest londyński most Milenijny. W kategorii wiaduktów rewitalizowanych palma pierwszeństwa należy do nowojorskiego parku High Line, który do 2009 roku stał się jedną z największych atrakcji miasta. Szybko znalazł naśladowców, chociażby w postaci The Seoul Station Overpass, wyłączonej z użytku estakady w centrum koreańskiej stolicy. W tego typu projektach zawsze motywem jest, co zrobić z nienadającą się do użytku infrastrukturą kolejową lub drogową. Nie mniej ciekawy przypadek niedawno mieliśmy w Providence, gdzie po usuniętym moście autostradowym pozostały filary. Koszt ich usunięcia był jednak bardzo wysoki i władze uznały, że lepiej zaadaptować je na pieszy most łączący centrum Providence z położonymi nad wodą parkami i nowym centrum innowacji. To już bardziej klasyczna przeprawa bez parku, przywodząca na myśl most pieszo-rowerowy z Powiśla na Pragę.

KORZYŚCI

Jak ożywcza dla miasta może być taka przeprawa, przekonał się każdy, kto w czasie wielkanocnej przerwy wybrał się na warszawskie wiślane bulwary. Nowy most pieszo-rowerowy był tu atrakcją numer jeden. Zatłoczony jak praski most Karola w środku wakacji.
W przypadku High Line ogromną zaletą i przewagą nad zwykłymi kładkami jest z kolei fakt, że stają się nie tylko infrastrukturą do transferu, ale też miejscem docelowym, alternatywą dla klasycznych parków do spacerowania. Stąd o takim moście-ogrodzie marzą także w Londynie i Paryżu, a w Nowym Jorku podobną metamorfozę może przejść most Brookliński, gdzie już od kilku lat władze miasta myślą o stworzeniu promenady.
Sukces tego typu projektów dla miast może być jednak aż przytłaczający. I znów punktem odniesienia jest tu High Line. Wywołał nie tylko zachwyt, ale napływ nowych zamożnych mieszkańców do części Chelsea, gdzie się znajduje. To przyniosło falę zwyżek czynszu i gentryfikacji. Wielu dotychczasowych mieszkańców nie było już stać na pozostanie w swojej dzielnicy.

PROJEKTY

Millennium Bridge
High Line
The Seoul Station Overpass
Almaty Pedestrian Bridge
Most pieszo-rowerowy na Wiśle

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta niebieskie – rzeki zamiast dróg **TREND**

Szybko rozprzestrzeniająca się idea miast zielono-niebieskich zakłada, że obok roślin to woda, najczęściej w postaci rzek i kanałów, będzie bazą do budowania bardziej bioróżnorodnych miejsc do życia.

Fot.: Adjaye

ROZWÓJ

Seul jako pierwszy przypomniał sobie, że ma rzekę. Cheonggyecheon w latach 50. została jednak zabudowana drogami i funkcjonowała jako podziemny strumień. Do 2005 roku, gdy w ramach rewitalizacji centrum usunięto śródmiejską autostradę, którą dziennie przejeżdżało 150 tys. kierowców, i zastąpiono dwoma pasami drogi po obu stronach odkrytego na nowo koryta rzeki. To sprawiło, że także w Mexico City przypomniano sobie o 45 rzekach i strumieniach, które pod ziemią przecinają miasto, a przede wszystkim drugie życie dostała Los Angeles River. Rzeka przecinająca LA zniknęła zabetonowana w latach 30. XX wieku. Teraz to się jednak zmienia. Władze miasta przyjęły największy na świecie projekt rewitalizacji tego typu. Obejmie 32 km rzeki, a koszt sięgnie astronomicznych kwot – szacowany jest na 19-24 mld dol. Ciek, a dotychczas właściwie ściek wodny jeszcze większe znaczenie ma w Cleveland. Chodzi o Cuyahoga, rzeczkę przecinającą tereny poprzemysłowe, która stanie się sercem 15-minutowej dzielnicy powstającej w tym miejscu.

JAK TO SIĘ ROBI

Przywracanie miastu wody nie ogranicza się do wielkich i kosztownych przedsięwzięć. Pokazali to chociażby mieszkańcy Hagi, która nigdy nie troszczyła się o swoje kanały tak jak np. Amsterdam. Miejscowi społecznicy z organizacji Grachten Open (Otwarty Kanał) wraz z pracownią MVRDV przedstawili master plan, jak przywrócić główne kanały i stworzyć nowy plan zagospodarowania dla tych mniejszych. Zaprojektowane byłyby jako trasy tematyczne – zielona, kreatywna, zakupowa, kulinarna i sportowa – a mniejsze pełniłyby funkcję „miejskich aktywatorów" i można byłoby je wykorzystać jako kąpieliska, stawy do hodowli ryb, a nawet miejsca do surfingu. Podobną rzecz zrobiono też w Utrechcie, gdzie biegnący wzdłuż miejskich murów kanał Catharijnesingel władze chciały zasypać i zmienić w obwodnicę. Mieszkańcy przedstawili plan rewitalizacji tego obszaru. Tak powstał park o powierzchni 4,2 ha (OKRA), który stanowi dziś bufor pomiędzy strefą mieszkalną i komercyjną miasta. Jego centralnym elementem jest rzecz jasna kanał, który stał się miejscem wodnej rekreacji.

MIASTA

Seul
Los Angeles
Houston
Cleveland
Haga
Utrecht

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta niebieskie – miejskie kąpieliska **TREND**

Coraz częściej powracające latem upały skłaniają miasta do organizowania liczniejszych kąpielisk. Nie chodzi tylko o klasyczne baseny, ale pomysłowo wykorzystane i wprowadzone naturalne akweny.

ROZWÓJ

Ikoniczną interwencją tego typu było stworzenie w 2015 roku King's Cross Pond, stawu do pływania, który powstał przy okazji rewitalizacji terenów słynnego londyńskiego dworca. Był to jednak projekt tymczasowy, który już nie działa, znacznie bardziej trwałe i wielkoskalowe zmiany wprowadzono za to w Paryżu. Tu przede wszystkim w kąpielisko zmieniono XIX-wieczny, sztuczny zalew Bassin de la Villette, który jest elementem kanału St. Martin. Ważniejszy projekt to jednak przywrócenie pływakom Sekwany – podczas igrzysk olimpijskich 2024 ma się tu odbyć jeden z etapów triatlonu. Sporo pracy nad stworzeniem miejsc kąpielowych mają też Holendrzy. Największy projekt to rewitalizacja jeziora Markermeer, nad którym leży Amsterdam, ale są też bardziej lokalne projekty. Najciekawszy to osiedle IJberg (proj. Delva) powstające na sztucznych wyspach nad jeziorem o tej samej nazwie. Jego sercem będzie 22-hektarowy park zwany Het Oog z dzielnicowym kąpieliskiem. Zostanie odcięty od jeziora, ale będzie miał naturalny brzeg, aby był nie tylko miejscem rekreacji, lecz również ostoją dla flory i fauny.

JAK TO SIĘ ROBI

Rewitalizacja istniejących akwenów to jedno, ale bardziej w zasięgu są projekty ich tylko częściowej adaptacji. Przykładem jest Berlin, który od lat marzy o odzyskaniu Szprewy jako miejsca kąpieli – taki jest zamysł społecznego projektu Fluss Bad Berlin – ale jednocześnie już od dawna na tej samej rzece działa Badeschiff, czyli „statek kąpielowy", gdzie wokół basenu (32 na 8 m) toczy się życie towarzyskie. Podjęto próby powielenia tego pomysłu w miastach takich jak Londyn (Temple Baths), Nowy Jork (+Pool) czy Praga (Plovarna Praha). Na razie jednak bezskutecznie. Mało kto pamięta, że w ramach projektu Dzielnica Wisła przepływowe baseny na rzece planowały władze Warszawy. Miały powstać do 2020 roku, ale na pomysłach się skończyło. Zawieszenie projektu rewitalizacji basenów na Namysłowskiej pokazuje, jak trudno prowadzić nawet znacznie prostsze odtwarzanie klasycznych miejskich kąpielisk. Na to receptę znaleźli jednak w Brukseli, gdzie na lato w środku miasta w ramach akcji Pool is Cool zaczęto ustawiać tymczasowe baseny z kontenerów. Jeszcze prostsze rozwiązanie zastosowano w Mexico City – tu na kąpieliska zaadaptowano miejskie fontanny.

MIASTA

Paryż
Amsterdam
Berlin
Bruksela
Londyn
Mexico City

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta niebieskie – z morzem za pan brat **TREND**

Dla nadmorskich miast sąsiadująca z nimi wielka woda to rodzaj frenemy, czyli połączenie wroga z przyjacielem. Morze daje życiodajny bodziec do rozwoju, a jednocześnie stale zagraża, zwłaszcza w czasach zmian klimatycznych przynoszących katastrofy naturalne. Stąd konieczność nauki, jak z nim żyć w zgodzie, najlepiej wykorzystując możliwości, jakie oferuje.

Fot.: BIG

HURAGANY

W Nowym Jorku punktem zwrotnym w myśleniu o groźnym sąsiedzie był Sandy, który w parę dni zabił 43 osoby i przyniósł 19 mld dol. strat. Na tej fali powstał projekt Dryline obejmujący praktycznie cały Dolny Manhattan – 21 km wybrzeża opasuje literą U i jest określany mianem BIG U (obmyśliła go duńska pracownia BIG). To zabetonowane nabrzeże z szeroką sześciopasmową drogą, które stopniowo zmienia się w korytarz łączący miasto z wodą. Znaczna część dróg ustąpi tu przestrzeni pieszej. Na miejscu pozostaną wiadukty samochodowe, ale w ich cieniu stworzone zostanie całe zaplecze rekreacyjno-sportowe. Na wyłączonych z ruchu ulicach ciągnących się pod trasami, które dziś często służą jako przestrzeń parkingowa, znajdzie się też miejsce na życie codzienne: zakupy, rozrywki oraz drobny biznes. Wszystko będzie powstawać w powiązaniu z budową bariery przeciwpowodziowej. Nadbrzeżny park wyposażony w wał przeciwpowodziowy będzie terenem zalewowym. Dlatego też cała otwarta przestrzeń, która może być narażona na jesienno-zimowe sztormy, będzie zabezpieczana specjalnymi grodziami przeciwpowodziowymi.

POWODZIE

Z wielką wodą uczy się żyć także Hamburg, którego niżej położone tereny są mocno narażone na powodzie. Bez zabezpieczeń aż 45 proc. powierzchni miasta i ponad 20 proc. mieszkańców byłoby regularnie zalewanych. Nowo zrewitalizowanego terenu portowego HafenCity nie dało się jednak otoczyć groblą. W zamian sięgnięto po rozwiązanie stare jak świat, czyli sztucznie usypany kopiec. Korzystali z nich dawni Holendrzy, zanim jeszcze wymyślono falochrony. HafenCity zbudowane jest w dużej mierze na sztucznej wyspie. Budynki, drogi i przestrzeń publiczna wznoszą się 7,8-8,5 m nad poziomem wody w czasie przypływu. Niektóre starsze budynki dzielnicy, jak znajdujący się na liście UNESCO ceglany budynek magazynów z XIX wieku, pozostały na dotychczasowym poziomie, ale wzmocniono je na wypadek zalania. Również ciągnące się wzdłuż wybrzeża promenady są "wodoodporne". To samo podejście widać w innych fragmentach Hamburga. Nisko położony 300-letni targ rybny św. Pawła również został przygotowany na zalanie. Tak jak niezbyt gęsto zamieszkane przedmieście Altona.

WYSPY

Morze jednak nie tylko zabiera, ale także daje ciekawe możliwości rozwoju. Tak jak w Helsinkach, gdzie w 2028 roku ma powstać archipelag 10 sztucznych tropikalnych wysp. Projekt Hot Heart z jednej strony będzie magazynem ciepłej wody o pojemności 1 mld hl, a z drugiej centrum rekreacyjnym. Cztery z basenów byłyby zamknięte w przezroczystych kopułach zawierających tropikalne ekosystemy. Sztuczne wyspy pojawią się też w Kopenhadze. Parkipelago to archipelag ośmiu sztucznych wysepek, które ożywiają mało uczęszczany kanał portowy. Większy rozmach ma projekt Nordhavn Islands. To trzy wyspy, które mają służyć zarówno jako rozszerzenie programu edukacyjnego Copenhagen International School – rodzaj sal dydaktycznych pod gołym niebem – jak i przestrzeń publiczna otwarta na wszystkich mieszkańców. Skalę makro ma za to Holmene, projekt dziewięciu sztucznych wysp. Ich powierzchnia ma sięgnąć 3 mln m kw. Chodzi o stworzenie gruntu pod nową dzielnicę innowacji, lokalną wersję Doliny Krzemowej. Usypana będzie z ziemi wydobytej na kopenhaskich budowach.

MIEJSCE DO ŻYCIA

Miasta niebieskie – tereny przeciwpowodziowe **TREND**

Miejska architektura przeciwpowodziowa zyskuje na znaczeniu wprost proporcjonalnie do ocieplenia klimatu, które niesie ryzyko nawalnych deszczy i podnoszenia się wód. Problemy, jakie znamy z Wenecji, stają się udziałem kolejnych, znacznie większych metropolii.

Fot.: Turnscape

ZAPORY

Największej skali problem ma Dżakarta, która co roku tonie średnio o 3 cale, a w niektórych miejscach wybrzeża aż o 11 cali. Dziś niemal połowa jej powierzchni znajduje się poniżej poziomu morza. Dlatego stolica Indonezji szykuje się na postawienie wielkiego wału, który odgrodziłby ją od oceanu. Podobnie jest w Melbourne, gdzie brzegi chcą spiąć specjalnie zaprojektowanym parkiem. Sea Line rozciągałby się pomiędzy wschodnimi oraz zachodnimi przedmieściami Melbourne. To pomysł na połączenie przyjemnego z pożytecznym. Jednocześnie byłoby to bardzo atrakcyjne miejsce dla niemal 5 mln mieszkańców oraz zapora przeciwpowodziowa chroniąca metropolię przed podnoszącym się poziomem oceanów. Składałby się z trzech wysp, dwóch mostów pontonowych i podmorskich dróg, które zapewniłyby nowe bezpośrednie połączenie między Williams Town na zachodzie a Elwood na wschodzie. To dzielnice leżące po dwóch stronach Port Phillip, głównej zatoki miasta, którą trzeba objechać, aby przemieścić się z jednej do drugiej. Mosty pontonowe można by zawijać, aby wpuszczać statki do zatoki.

MIEJSKIE GĄBKI

Powodzie to także woda lejąca się z nieba. Kopenhagę kosztuje 5 mld koron rocznie. Aby przeciwdziałać ulewom, miasto w rodzaj gąbki przekształciło m.in. Tåsinge Plads, niewielki zielony plac zaprojektowany w formie zagłębienia, które stanowi zbiornik retencyjny. Przebudowano też Enghave Parken, gdzie część terenów obniżono o kilka metrów, aby pełniły funkcję zbiorników na wodę (m.in. boisko do hokeja oraz części ogrodu różanego), a całość uformowano tak, aby woda z ulicy spływała do parku, gdzie gromadzi się w umieszczonych pod ziemią zbiornikach retencyjnych. Zielona infrastruktura przeciwpowodziowa to też specjalność hydrologów z Vrije Universiteit Brussel i ich BitaGreen. Zaczynają od tworzenia planów zielonej infrastruktury i tego, jak poprawi bezpieczeństwo wodno-klimatyczne. Swoje narzędzia wykorzystali m.in. w belgijskim Tervuren, gdzie oszacowali wielkości przepływu wody w zlewniach miejskich i stworzyli optymalny model kanalizacji burzowej. Rozplanowania tej zielonej infrastruktury dokonali tak, aby stworzyć jak najwięcej społecznych, środowiskowych i ekologicznych wartości dodanych.

PARKI ŁĘGOWE

Kopenhaga udowodniła, że w pierwszej linii walki z nawałnicami uczestniczyć mogą przede wszystkim parki. Poza Enghave Parken taką funkcję pełni też Hans Tavsens Park, który może pomieścić 18 mln litrów wody. Opus magnum tej dziedziny jest jednak Fish Tail Park w liczącym 6,2 mln mieszkańców chińskim Nanchang. Mocno zniszczony krajobraz o powierzchni 51 ha (wcześniej były tu stawy rybne oraz wysypisko popiołu węglowego, zajmujące 30 proc. powierzchni) stał się sennym pływającym lasem, który reguluje wody burzowe, zapewnia siedliska dla dzikiej fauny i flory oraz daje okolicznym mieszkańcom możliwość obcowania z naturą. Teren przekształcony został w jezioro z archipelagiem wysp: inspiracją była starożytna koncepcja rolnictwa na bagnach oraz stara aztecka technika chinampa tworzenia pływających ogrodów na sztucznych wyspach. Składowany tu popiół węglowy został poddany recyklingowi i zmieszany z ziemią z wałów stawu rybnego, tworząc liczne wysepki. Tak powstało jezioro, które jest w stanie bez szkód dla okolicy podnieść lustro wody o 2 m – ma zdolność zgromadzenia 1 mln m sześc. wody burzowej.

PARTNERZY RAPORTU GREENBOOK 2024

Greenbook 2024, Kwiecień 2024
Opracowanie i redakcja: Green is Good / Miasto2077
Opracowanie graficzne: AC Jaworscy | cezary.jaworski@sumer.pl
Kontakt: redakcja@miasto2077.pl