

Nowe funkcje miasta



dr Wojciech Szczurek

Prezydent Gdyni

Pandemia, kryzys klimatyczny oraz inne współczesne wyzwania zmieniają nasze oczekiwania dotyczące miast oraz sposób codziennego funkcjonowania ich mieszkańców. Które z tych przemian okażą się trwałe? Na ile powinno to znaleźć odzwierciedlenie w miejskich politykach, planowaniu przestrzennym i strategii dalszego rozwoju? Jak na miasto wpłyną zmiany w zakresie handlu, logistyki i mobilności?

Rozmowę prowadzi Miłosz Szymański, redaktor podcastu „Głos Kongresu Obywatelskiego”.

Gdynia uchodzi za jedno z lepszych miejsc do życia w Polsce, co nie znaczy, że wobec nowych wyzwań nie musi się zmieniać. Pandemia była doświadczeniem głęboko wpływającym na naszą zbiorową świadomość oraz stanowiła okazję do refleksji co naprawdę decyduje o jakości życia w mieście. Zmieniło się to, w jaki sposób na co dzień funkcjonujemy, w jaki sposób żyjemy i pracujemy. Nagle okazało się na przykład, że jedną z najważniejszych rzeczy jest dostęp do przestrzeni zielonych. Zaczynamy inaczej patrzeć na funkcje miasta, inaczej myśleć o tym do czego miasta mają nam służyć. Czy w Gdyni również jest to odczuwalne? Jak te zmiany wpłyną na dalszy rozwój miasta, czy będzie on bardziej zrównoważony?

Pandemia to był szczególny czas. Nie da się zaprzeczyć, że zdynamizowała pewne procesy, które choć już wcześniej zachodziły, to nie miały sposobności się rozwinąć. Zmiana sposobu funkcjonowania, która dotyczyła często całych rodzin, spowodowała, że głębiej wsłuchaliśmy się we własne potrzeby. Okazało się, że nasze najbliższe otoczenie, nasze dzielnice – to już nie tylko miejsca gdzie wracamy po całym aktywnym dniu poza domem, ale przestrzenie, w których chcemy spędzać czas. I pragniemy, aby nasze otoczenie było zielone, dobrze zaprojektowane i przemyślane (dostosowane do różnych funkcji).

Oczywiście zagrożenie epidemiczne sprawiło też, że przestaliśmy spotykać się np. w restauracjach czy na koncertach. Częściej widywaliśmy się na świeżym powietrzu, szukając trochę oddechu od pracy i nauki zdalnej, którą byliśmy zmuszeni realizować w warunkach – często – niewielkich mieszkań. O różnego rodzaju napięciach, które wiążą się z poczuciem „siedzenia sobie na głowach” nie muszę przypominać, ale niewątpliwie to również miało wpływ na radość jaką sprawiał nam zwykły spacer albo konieczność załatwienia jakiejś prostej sprawy poza domem.

Niemniej, praca zdalna często nie wymagała takiego rytmicznego trybu 8 godzin. To oczywiście zależało od miejsca pracy, ale niejednokrotnie udawało się ją trochę elastyczniej poukładać. Przekładało się to na nowy rytm funkcjonowania niektórych dzielnic naszego miasta.

Wszystkie te elementy stały się źródłem przyspieszonej refleksji – nas, jako włodarzy miasta, ale również naszych mieszkańców. Pytanie jak kształtować przestrzeń miejską, żeby była bardziej przyjazna i lepiej spełniała te różne funkcje jest tutaj kluczowe.

”

Pandemia zdynamizowała pewne procesy, które choć już wcześniej zachodziły, to nie miały sposobności się rozwinąć. Gdy głębiej wsłuchaliśmy się we własne potrzeby, okazało się, jak ważne jest nasze najbliższe otoczenie. Chcemy, aby było zielone, przyjazne, dobrze zaprojektowane i przemyślane (dostosowane do różnych funkcji).

Bez wątpienia wyzwaniem zapewnienia dostępu do terenów zielonych, zarówno w postaci obszarów leśnych, dużych parków, jak i mniejszych skwerów jest fundamentalną potrzebą wszystkich nowoczesnych miast. Podczas pandemii zdynamizowaliśmy proces dbania o różne elementy zieleni miejskiej, nawet na terenach głęboko zurbanizowanych. Wielką popularność zyskały parki kieszonkowe. Mogą one powstawać na niewielkich działkach, a równocześnie stanowić niezwykle cenne miejsca wytchnienia. Pojawienie się zieleni, ławeczek czy niewielkich elementów do rekreacji i odpoczynku, głęboko zmienia charakter przestrzeni publicznej i sposób postrzegania danego fragmentu miasta.

Kolejnym ważnym wnioskiem było dostrzeżenie, że powszechniejsze przemieszczanie się rowerem, czy chodzenie pieszo też w istotny sposób zmienia filozofię kształtowania naszych miast. W Gdyni zdynamizowało to zarówno proces trwający już w ostatnich latach, czyli rozbudowę sieci ścieżek rowerowych, jak również przyspieszyło inwestycje związane z tzw. Klimatycznym Centrum Gdyni, czyli projektem zakładającym powstanie sieci parków i terenów zielonych w samym centrum miasta. Koncepcja zielonej transformacji miasta w pewien sposób wyprzedziła przyszłe oczekiwania mieszkańców, czyli właściwie odczytaliśmy pewien trend. Taka właśnie powinna być też rola samorządów – należy wsłuchiwać się dobrze w społeczne oczekiwania, planować pewne działania z wyprzedzeniem i potem realizować je w najlepszy sposób, gdy tylko przyjdzie czas.

Trend ku zrównoważonemu rozwojowi potwierdza się zarówno wprost – na poziomie decyzji samorządu, jak również pośrednio – w pomysłach mieszkańców finansowanych z budżetu miasta w ramach budżetu obywatelskiego. Inicjatywy mieszkańców Gdyni są bardzo inspirujące, już zmieniły charakter wielu miejsc naszego miasta.

W nie mniejszym stopniu niż pandemia, na kierunek rozwoju miast ma również wpływ polityka klimatyczna. Jakim modyfikacjom ulega sposób patrzenia miasta na planowanie przestrzenne i rolę terenów zielonych?

Zdecydowanie wzrasta świadomość miasta jak bardzo takie tereny są nam potrzebne. Tuż obok gdyńskiego ratusza powstaje właśnie wielki obszar urządzonej zieleni – Park Centralny, który będzie miał kilkanaście hektarów. Te funkcje są oczywiście wpisane w aktualny plan zagospodarowania przestrzennego, ale jeszcze blisko 20 lat temu, wymyślając nowoczesne funkcje tej przestrzeni, zakładaliśmy, że powstanie tam centrum handlowe i nowa siedziba gdyńskiego ratusza, że będzie to wielki betonowy plac! Wtedy to się wydawało ciekawym i nowoczesnym pomysłem na zagospodarowanie centrum miasta.

Pandemia trochę pomogła nam czytać „nowe czasy”. Ale to jest bardziej związane z nowym trendem ogólnoeuropejskim, znanym też z największych aglomeracji świata. Przestrzeń miejska ma się modyfikować w kierunku bardziej przyjaznej dla mieszkańca. Ta filozofia skłania do spojrzenia na miasto nie z lotu ptaka, nie przez pryzmat kierowcy prywatnego samochodu, tylko tak, jak postrzega miasto pieszy. Miasto ma być jak odpowiednio urządzone mieszkanie, gdzie dobrze się czujemy, mamy warunki do pracy, do odpoczynku i rozrywki. Gdzie zieleń jest nieodłącznym elementem, także ze względu na wyzwania klimatyczne.

Perspektywa katastrofy klimatycznej (i debata publiczna jaka wokół tego się toczy) zmienia nasz sposób myślenia o miastach. Widzimy, że muszą się one stać liderami zielonej transformacji. Na szczęście rozmawiamy o procesie, na który mamy jeszcze wpływ, o działaniach zapobiegających tej katastrofie. Ale nie można tylko straszyć, trzeba trochę pomóc naszym mieszkańcom zrozumieć wielowątkowość i wielowymiarowość tego wyzwania.

Najskuteczniej tę świadomość będziemy rozwijać, jeśli władze samorządowe będą nie tylko mówiły, ale też pokazywały, że inicjatywy w kierunku ratowania klimatu już się dzieją. Że podejmujemy konkretne działania

z zakresu ochrony zieleni, zwiększenia retencji, oszczędzania energii itp. dające nadzieje na odwrócenie niebezpiecznego trendu. We wszystkich inicjatywach miasta powinna być wyczuwalna taka ogólna troska o klimat i wrażliwość na przyrodę.

”

Miasta muszą stać się liderami zielonej transformacji. Ale nie można tylko straszyć katastrofą klimatyczną – trzeba trochę pomóc naszym mieszkańcom zrozumieć wielowątkowość i wielowymiarowość tego wyzwania. I pokazać konkretne działania z zakresu ochrony zieleni, zwiększenia retencji czy oszczędzania energii, które dają nadzieję na odwrócenie niebezpiecznego trendu.

Czy zmiany, o których Pan mówi z nami zostaną? Czy na przykład będziemy mieli do czynienia z troszeczkę innym wykorzystaniem dzielnic niż do tej pory i będziemy w stanie więcej spraw załatwiać w swojej najbliższej okolicy?

Myślę, że w tak dynamicznych czasach – w jakich żyjemy – nikt nie odważyłby się formułować jednoznacznych prognoz. Ale przyznaję, że jest to wizja rozwoju, która już przed pandemią była dla nas ważna i ostatnie lata przyspieszyły proces transformacji w tym kierunku. Takie kształtowanie przestrzeni w mieście (m.in. poprzez świadomą politykę włodarzy), by większość naszych podstawowych, codziennych spraw można było załatwić w 10-15 minut, idąc pieszo czy jadąc rowerem, wymaga refleksji o planowaniu przestrzennym, infrastrukturze czy mobilności. W inny sposób musimy postrzegać funkcjonowanie dzielnic, które już mają swoją historię i pełnią konkretne – ugruntowane w społecznej świadomości – funkcje, trochę inne są możliwości w kwartałach zabudowy, która dopiero powstaje.

Musimy zakładać, że mieszkańcy będą chcieli mieć coraz bogatszą ofertę sklepów, usług (publicznych i prywatnych) czy form rekreacji i rozrywki w swoim bezpośrednim sąsiedztwie. Ta koncepcja jest zresztą zbieżna z myśleniem o nowej mobilności. Gdy blisko miejsca zamieszkania zaczniemy mieć możliwość realizacji różnorodnych potrzeb, wówczas chodzenie pieszo czy jazda rowerem staną się rzeczywistą alternatywą dla przemieszczania się prywatnym samochodem. Problematiczną kwestią może zostać miejsce pracy, ale upowszechnienie modelu hybrydowego również daje tutaj nowe możliwości.

”

Takie kształtowanie przestrzeni w mieście, by większość naszych codziennych spraw można było załatwić w 10-15 minut, idąc pieszo czy jadąc rowerem, wymaga refleksji o planowaniu przestrzennym, infrastrukturze czy mobilności. W inny sposób musimy postrzegać funkcjonowanie dzielnic, które już mają swoją historię i pełnią konkretne – ugruntowane w społecznej świadomości – funkcje, a trochę inne są możliwości w kwartałach zabudowy, która dopiero powstaje.

Nowy charakter dzielnic wydaje się bardzo atrakcyjny i sprawdza się w kontekście podnoszenia jakości życia. A to skłania do tego, żeby spróbować wprowadzić zmiany także tam, gdzie jest to trudne – przyrzeć się urbanistycie kwartałów starszej zabudowy. Tam gdzie jest to racjonalne i możliwe, należy również intensyfikować zabudowę, żeby wykorzystywać lepiej już istniejący potencjał transportowy. W przypadku Gdyni i całego

Trójmiasta główną oś stanowi linia szybkiej kolei miejskiej. Można to wykorzystać, aby rozwinąć zakres usług publicznych, ale także usług komercyjnych takich jak sklepy, czy brakujące w okolicy funkcje usługowe.

Nie powinniśmy również zapominać o ułatwieniu dostępu do kultury. W Gdyni tworzymy sieć Przystani Sąsiedzkich. To miejsca spotkań, które są taką bardzo rozwiniętą formą integracji dzielnicowej, ale wychodzącą także naprzeciw oczekiwaniu, że oferta kulturalna powinna być bliżej naszych domów.

W związku z tym, że w trakcie pandemii często nie mogliśmy wychodzić na zewnątrz, dużą popularnością zaczęły cieszyć się zakupy online. Transakcje w sieci to oczywiście wygoda, ale ktoś zamówione przesyłki musi do nas przywieźć. Jakie działania mogą podjąć władze miast, aby wyjść naprzeciw zwiększonym potrzebom logistycznym (intensywniejszy ruch kurierów, presja na stawianie kolejnych paczkomatów itp.)?

To jest umiejętność czytania takich sygnałów z rynku. Bez wątpienia to bardzo ważne wyzwanie, które stoi przed samorządem. Można oczywiście tego typu procesy pozostawiać takiemu naturalnemu, wręcz czasem żywiołowemu rozwojowi, ale można też na nie aktywnie wpływać.

My poszliśmy tą drugą drogą, nawiązując rozmowy z dużymi operatorami paczkomatów na temat dalszego kształtowania ich sieci. Mówiliśmy już o koncepcji miasta krótkich odległości. Zgodnie z tą ideą również operatorzy systemów paczkowych chcieliby zagęszczać system swoich punktów odbioru przesyłek. Mieszkańcy akceptują i lubią tę formę dostaw, więc wydawałoby się, że nic nie stoi na przeszkodzie. Miasto musi jednak dbać o rozsądne lokowanie nowych paczkomatów, żeby były w miejscach bezpiecznych, nie psuły krajobrazu, pozwalały zaparkować samochód czy bezproblemowo przejść pieszym.

Gdynia jest relatywnie młodym miastem, ale ma swoje historyczne śródmieście w modernistycznym stylu. Przeprowadzamy rozmowy, by zadbać nie tylko o dobrą lokalizację paczkomatów na tym obszarze, ale stawiać także warunki związane z estetyką – aby szata graficzna nowej infrastruktury była dostosowana do otoczenia, nie była odbierana jako inwazyjna i krzykliwa.

Rola miasta sprowadza się zatem do tego, żeby nie blokując rozwoju jakiegoś rynku (potrzebnego z perspektywy wielu mieszkańców), stawiane były sensowne warunki, zabezpieczające inne miejskie priorytety.

Czy pojawienie się w mieście nowej formy handlu i związanej z tym logistyki generuje jakieś konflikty? A jeśli tak, to w jaki sposób Gdynia sobie z nimi radzi?

Konflikty, które się pojawiają nie mają charakteru funkcjonalnego. Nikt nie sprzeciwia się nowej formie handlu czy dostarczania towaru, bo wiadomo, że świat się zmienia i trzeba otwierać się na nowe trendy w biznesie. Konflikty pojawiają się natomiast, gdy ten rozwój ma charakter żywiołu, widać, że brakuje podstawowych zasad, które by to uregulowały. „Doklejenie” paczkomatu przy fasadzie pięknego, nowoczesnego i ładnie zaprojektowanego budynku wygląda nieraz dramatycznie brzydko. Znam też przypadek, gdy paczkomat został ustawiony w miejscu stanowiącym dojazd do posesji i każdy samochód, który podjeżdżał (czy to kuriera, czy osoby odbierającej przesyłkę) uniemożliwiał wjazd i wyjazd z tej posesji. Pomijając kwestie funkcjonalne, to ten konkretny przypadek był zagrożeniem dla zwykłego bezpieczeństwa.

Powinna być to pewna gra partnerska. Firmy prywatne są na tyle silne i prężne, że mogłyby – zupełnie ignorując współpracę z miastem – znaleźć prywatne tereny, na których ustawią swoje maszyny. Miasta też mają szereg sposobów na skuteczne utrudnienie rozwoju tej branży – są np. właścicielami nieruchomości i mogłyby dyktować bardzo wysokie ceny za udostępnienie przestrzeni. Jeżeli jednak zaprosi się firmy do pewnej wspólnej gry, pokaże, że jako miasto też rozumiemy, że mieszkańcy chcą z tej formy korzystać, to zdecydowanie łatwiej jest połączyć siły i środki, żeby przygotować taką formułę działania, która funkcjonuje na zasadzie win-win. Niech ich sieć się rozwija, ale w sposób, który nie przeszkadza miastu, jest bezpieczny dla mieszkańców i nie szpeci krajobrazu. Myślę, że potencjał jest bardzo duży. Wszystko wskazuje na to, że dalszy rozwój tej formy handlu będzie w najbliższych latach postępował, więc miasta powinny przyjąć partnerski sposób regulowania tego obszaru.



Wobec zmian w e-handlu i miejskiej logistyce należy szukać formuły działania na zasadzie win-win. Niech branża się rozwija, ale w sposób, który nie przeszkadza miastu, jest bezpieczny dla mieszkańców i nie szpeci krajobrazu. Łączmy siły i środki.

Model handlu znacząco się już zmienił i zapewne nie wrócimy do sytuacji sprzed pandemii, ale miejmy nadzieję, że powrócą nieodzowne zalety miejskiego życia takie jak koncerty, bogata oferta teatrów i kin – życie kulturalne w wymiarze masowym. Czy Gdynia w jakiś sposób przygotowuje się wielki powrót do aktywności w obszarze kultury?

Czuć, że jest wielki głód powrotu dawnej normalności. Myślę, że mamy taką potrzebę, bo taka jest też natura człowieka – funkcjonujemy w społeczeństwie, w grupie. To odcięcie, a w każdym razie bardzo mocne ograniczenie, w dostępie do dóbr kultury i przeżywania kontaktu z innymi ludźmi wytworzyło wielką tęsknotę za żywą kulturą doświadczaną bezpośrednio.

Oczywiście mamy już w planach wydarzenia, festiwale, koncerty... Wiem, że gdynianie w tym roku bardzo szczególnie będą na nie czekać. Z drugiej strony, uderza w nas katastrofa finansowa dotycząca wszystkich polskich samorządów. W ostatnich latach, w wyniku zmian podatkowych Gdynia straciła rocznie w granicach 230 milionów złotych. To jest 10% budżetu miasta i pomimo że władze samorządowe charakteryzuje raczej optymizm (staramy się rozwiązywać problemy, a nie narzekać, że one są), to w tym wypadku sytuacja naprawdę jest dramatyczna. Stajemy przed ekstremalnie trudnymi wyborami, bo tę stratę trzeba jakoś w budżecie zbilansować. Ta sytuacja nie pozostanie bez wpływu również na ofertę kulturalną miasta. Choć oczywiście będzie się w Gdyni dużo działo, to będzie skromniej, dużo skromniej.

O rozmówcy

Dr **Wojciech Szczurek** – od 1998 r. Prezydent Gdyni, z działalnością samorządową związany od 1990 r. W latach 2006-2010 był doradcą Prezydenta RP ds. samorządu. Laureat licznych nagród i wyróżnień dla najlepszych samorządowców w kraju. Uhonorowany m.in. tytułem „Lider Dostępności”, „Włodarz 25-lecia”, nagrodą Fundament Rzeczypospolitej im. Michała Kuleszy. W 2015 r. odznaczony przez Prezydenta RP Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski. W VIII i IX edycji ogólnopolskiego rankingu Perły Samorządu zajął pierwsze miejsce w kategorii „Najlepszy włodarz miasta powyżej 100 tys. mieszkańców”. Doktor nauk prawnych, z zawodu sędzia.

Partnerzy



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



Pomorski Fundusz Rozwoju
sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku



Spółka Samorządu
Województwa Pomorskiego



Partnerzy numeru



Ministerstwo
Funduszy
i Polityki Regionalnej



Jaka logika rozwoju miast?



KONGRES
OBYWATELSKI

Nowy metabolizm miast – jak odpowiedzieć
na wyzwania zielonej transformacji?

„Zatrzymać człowieka – ruszyć towar”
– co spowoduje przewrót kopernikański
w miejskiej mobilności i logistyce?

Technologizacja i wirtualizacja życia, rozrywki i pracy
(AR, VR) – jak wpłyną na rozwój miast?

Demografia i migracje
– w jaki sposób rozumieć nowe procesy
i właściwie reagować?

Jakie „RAZEM” w miastach?
Czy lokalność i sąsiedztwo mogą odegrać ważną rolę?

E-wydanie publikacji „Jaka logika rozwoju miast?”
można pobrać [tutaj](#).



POMORSKI
KONGRES
OBYWATELSKI

Pomorski Thinkletter to nowy jakościowo **hub komunikacyjny** wokół wyzwań rozwojowych Pomorza i Polski zainicjowany oraz wydawany przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (z siedzibą w Gdańsku) w ramach Pomorskiego Kongresu Obywatelskiego.

Zależy nam, aby Pomorski Thinkletter był przestrzenią skupiającą przedstawicieli różnych sektorów i branż – zarówno osoby zaangażowane społecznie, jak i sektor nauki, biznesu czy administracji. Chcemy aby była to agora wielostronnej dyskusji, wymiany doświadczeń oraz uspołniania perspektyw.

Zachęcamy do **zapisania się do grona stałych odbiorców**, aby informację o nowych wydaniach otrzymywać bezpośrednio na adres e-mail. Subskrypcja jest **bezpłatna**.

Dotychczas opublikowane numery:

- 1/2020 Pomorskie **miasta** wobec pandemii i wyzwań klimatycznych
- 2/2020 Stawka i oblicza **cyfryzacji**
- 3/2020 **Siła lokalności** dla budowy Europejskiego Zielonego Ładu
- 1/2021 **Siła sąsiedztwa i lokalności** dla budowy lepszej Polski
- 2/2021 Drogi do **innowacyjnych** regionów i Polski
- 3/2021 **Sens i drogi** do Zielonego Ładu
- 4/2021 **Człowiek vs. algorytmy i sztuczna inteligencja – kto kogo zaprogramuje?**

Wszystkie numery w wygodnym formacie PDF można pobrać na stronie www.kongresobywatelski.pl