



ISSN 2082-8675

nr 19 (01/2015)

KWARTAŁ

magazyn SKN SPATIUM



Sztokholmska wizja przyszłości



Wiele jest przykładów miast, które przy tworzeniu swoich planów rozwoju kładą nacisk na zrównoważony rozwój i na rewitalizację obszarów centralnych miast lub tych o znaczeniu historycznym, takich jak strefy przemysłowe czy portowe. Odchodzi się od zajmowania nowych terenów pod zabudowę jeżeli nie jest to konieczne. Nowe realizacje mieszkaniowe stawiają na spójność z otoczeniem, wykorzystanie i wzmocnienie genius loci miejsca do stworzenia atrakcyjnej przestrzeni dla mieszkańców. Niektóre z nich swoją nową tożsamość starają się uzyskać poprzez znakomite realizacje „starchitektów” wpisujące się w otoczenie. Niestety Polska jest praktycznie nieobecna w tym międzynarodowym dyskursie.

Znakomitym przykładem dobrej praktyki jest nowopowstająca dzielnica Norra Djurgårdstaden w Sztokholmie. Powstaje ona na dawnych terenach portowo-przemysłowych w północno-wschodniej części centrum Sztokholmu i składa się z wielu mniejszych podobszarów, z których każdy posiada swoją tożsamość. Charakter tych miejsc nadają obiekty będące świadkami historii, takie jak dawne budynki gazowni, tory kolejowe w porcie lub inne drobne elementy wyposażenia miasta.

Djurgårdsstaden jest tworzone aby spełnić rosnące zapotrzebowania miasta na nieruchomości mieszkalne, miejsca pracy, usług, przedszkola, obszary zielone, miejsca kultury i aktywności fizycznej - wynika to ze stale rosnącej populacji miasta, która ma osiągnąć 1 milion w 2024 roku. O długofalowym myśleniu świadczy to, że planowanie całej inwestycji rozpoczęło się w latach dwutysięcznych. Szacuje się, że cały obszar będzie w pełni zagospodarowany dopiero w 2030 roku. Docelowo planowane jest utworzenie 12 tys. nowych mieszkań i 35 tys. nowych miejsc pracy w tej okolicy, które będą uzupełnione nowoczesnym portem i strategiczną infrastrukturą miejską, jaką jest linia tramwajowa Spårväg City. Na terenie obszaru każdy budynek ma być niepowtarzalny aby zapewnić lepszą orientację w terenie oraz odpowiedzieć na potrzeby różnych grup potencjalnych mieszkańców. Dbając o stworzenie symboli architektonicznych dzielnicy zaproszono do współpracy wiele znanych (nie tylko w Skandynawii) pracowni architektonicznych. Za opracowanie jednego z budynków mieszkalnych, który będzie dominantą obszaru odpowiedzialna jest pracownia laureatów Nagrody Pritzкера - Herzog & de Meuron.

W celu uniknięcia gentryfikacji, mieszkania są skierowane do różnych grup odbiorców - będą zarówno na sprzedaż, jak i na wynajem od spółek komunalnych. Istotne jest również to, że część z nich będzie przeznaczona tylko i wyłącznie dla studentów (do tej pory oddano do użytku 500 takich lokali).

Jest to jedyna dzielnica miasta, która doczekała się swojej oficjalnej wersji angielskiej - Stockholm Royal Seaport - w celu zwiększenia jej



Nowa linia tramwajowa
Stockholms Stad

rozpoznawalności poprzez nadanie jej nazwy łatwiejszej do wymówienia i zapamiętania dla osób z zagranicy. Marketing obszaru skoncentrowany jest na podkreślaniu, że jest on “för stadsmänniskor som älskar naturen” (dla ludzi miastowych kochających naturę). Rzadko kiedy hasła reklamowe mają pokrycie w rzeczywistości, jednakże w tym przypadku jest ono bardzo wiarygodne, gdyż jednym z głównych celów terenu jest przybliżenie mieszkańcom dostępu do wody oraz terenów zielonych przy zachowaniu korzyści dużego miasta i ochrony środowiska. Zieleń będzie w znacznym stopniu uporządkowana, jednakże planowane są obszary gdzie wolną rękę pozostawi się samej naturze. Cała przestrzeń będzie ogólnodostępna dla wszystkich odwiedzających, którzy zdecydują się do niej przybyć komunikacją zbiorową, rowerem lub pieszo. Już teraz funkcjonują ograniczenia dla transportu samochodowego, który ma zostać całkowicie wyeliminowany z tej okolicy (oprócz carpoolingu i samochodów elektrycznych). Dzielnica ma być w pełni uwolniona od paliw kopalnych, a emisja dwutlenku węgla na osobę ma nie przekraczać 1,5 tony rocznie.

Kwestie środowiskowe są traktowane priorytetowo pod każdym aspektem - inwestycja ma stanowić światowej klasy wzór myślenia o zrównoważonym rozwoju i wysokich standardach środowiskowych przy tworzeniu nowych obszarów zurbanizowanych.

Dzielnica jest rozplanowana tak, aby była sobie w stanie poradzić z potencjalnymi zmianami klimatycznymi takimi jak wzrost opadów, ocieplenie klimatu czy podnoszenie poziomu morza poprzez odpowiednie ukształtowanie i konstrukcję powierzchni. Wody deszczowe będą zarządzane przez stworzenie



systemu gromadzącego wodę do ponownego jej wykorzystania w celu podlewania drzew.

W celu lepszego planowania, opracowane zostało narzędzie mające na celu obliczanie współczynnika zieloności obszaru (ang. green area factor). Jego zadaniem jest priorytetyzacja tworzenia obszarów zielonych pełniących jednocześnie wiele funkcji, np. zwiększających bioróżnorodność, będących elementem systemu przeciwwalowego, przyczyniających się do łagodzenia zmian klimatycznych oraz służących do celów rekreacyjnych. Celem projektu jest aby usługi ekosystemów były widoczne oraz wymierne, wspomagające proces planowania poprzez dostarczenie odpowiednich danych wspomagających podejmowanie kluczowych decyzji.

Każdy z budynków na terenie dzielnicy ma być zasilany częściowo energią odnawialną, którą będzie generował poprzez panele solarne. Obecnie zakłada się, że w przyszłości postęp technologiczny umożliwi generowanie przez te budynki więcej energii niż są w stanie skonsumować. Dachy części budynków są pokryte specjalną roślinnością grubolistną, której celem jest zatrzymanie wody deszczowej oraz izolacja termiczna.

Oprócz tradycyjnych budynków do sortowania śmieci, każda kuchnia wyposażona jest w urządzenie na odpady, które zamienia odpady żywnościowe w surowce do produkcji biopaliw. Cały obszar ma być wyposażony w system rur zapewniających próżniowe usuwanie odpadów wrzucanych do pojemników lub koszy w przestrzeniach publicznych. Ze ścieków będą odzyskiwane składniki odżywcze, takie jak fosfor, azot i potas w celu zmniejszenia eutrofizacji Morza Bałtyckiego - z tego powodu będą one wykorzystane do nawożenia okolicznych



Przyszłe zagospodarowanie portu
Stockholms Stad

gruntów rolnych, co z kolei będzie skutkowało zmniejszeniem wykorzystania paliw kopalnych w celu tworzenia nawozów sztucznych.

Cały projekt rewitalizacji obszaru portowego cieszy się dużym uznaniem ze strony mieszkańców miasta, którzy są zainteresowani pracą lub mieszkaniem w takim otoczeniu. Realizacja znakomicie wpisuje się w szwedzki styl życia, zapewniając bliskość natury oraz możliwość wpływania na ochronę środowiska. Mimo iż cała inwestycja jest w nieznacznym stopniu ukończona, to jest stawiana za wzór myślenia o tworzeniu zrównoważonych dzielnic miejskich. Częściowo został taki wizerunek wykreowany przez samo miasto poprzez liczne konferencje, materiały oraz wizyty studyjne dla zagranicznych gości, jednakże sama wizja jest na tyle innowacyjna, że jest się w stanie sama obronić przed światem.

Przeglądając foldery i wizualizacje trudno byłoby się nie zastanawiać czy tego typu rozwiązania dotrą kiedyś do Polski. Na ten moment u nas pierwsze skrzypce grają grodzzone osiedla na przedmieściach, na których bloki różnią się od siebie tylko i wyłącznie numerem. Suburbanizacja doprowadza do większej emisji gazów cieplarnianych z powodu konieczności przemieszczania się na większe odległości, zajmowania bioróżnorodnych terenów lasów i łąk pod budownictwo oraz zwiększenia kosztów funkcjonowania miasta. Te argumenty powinny dać do myślenia osobom odpowiedzialnym za politykę przestrzenną polskich miast oraz samym mieszkańcom wybierającym swoje nowe miejsce zamieszkania i generującym popyt na konkretne formy mieszkalnictwa tworzonego przez deweloperów. Za koszt niskiego gruntu społeczeństwo płaci znacznie większą cenę - cenę obniżenia jakości życia dla następnych pokoleń.

