



# ALTERNATYWNE MODELE ROZWOJU MIAST

## SIEĆ MIAST CITTASLOW

Pod redakcją Elżbiety Strzeleckiej



# **ALTERNATYWNE MODELE ROZWOJU MIAST SIĘĆ MIAST CITTASLOW**

**Wydanie II rozszerzone**

**Pod redakcją Elżbiety Strzeleckiej**

**Politechnika Łódzka**

**Monografie 2017**

Recenzenci:  
**dr hab. Ewa Klima, prof. PŁ**  
**dr hab. Lucyna Przybylska**

Pod redakcją  
**dr inż. Elżbiety Strzeleckiej**

Redaktor Naukowy Wydziału Budownictwa,  
Architektury i Inżynierii Środowiska  
**dr inż. Marek Jabłoński**

Zdjęcia w tekście:  
Wojciech Wójcik – Lidzbark Warmiński z lotu ptaka (2 zdjęcia),  
Bartłomiej Olczak – Oranżeria Kultury, Izabela Treutle – Dolina Symsarny  
oraz młodzież zwiedzająca Lidzbark Warmiński

Projekt okładki  
**Agata Niewiadomska**

© Copyright by Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska  
Politechniki Łódzkiej 2017

WYDAWNICTWO POLITECHNIKI ŁÓDZKIEJ  
90-924 Łódź, ul. Wólczańska 223  
tel. 42-631-29-52, 42-631-20-87, fax 42-631-25-38  
e-mail: [zamowienia@info.p.lodz.pl](mailto:zamowienia@info.p.lodz.pl)  
[www.wydawnictwa.p.lodz.pl](http://www.wydawnictwa.p.lodz.pl)

**ISBN 978-83-7283-826-1**

Nakład 200 egz. Ark. druk. 22. Papier offset. 80g, 70 x 100  
Druk ukończono w marcu 2017 r.  
Wykonano w Drukarni „Quick-Druk” s.c. 90-562 Łódź, ul. Łąkowa 11  
Nr 2214



# Spis treści

**Wiesław Pawłowski, Elżbieta Strzelecka**

*Wprowadzenie* ..... 5

**CZĘŚĆ I. ROZWÓJ MAŁYCH MIAST A JAKOŚĆ ŻYCIA**

**SIEĆ MIAST CITTASLOW** ..... 11

**Elżbieta Strzelecka**

*Małe miasta a nowoczesne modele rozwoju miast* ..... 13

**Anna Janiszewska, Ewa Klima**

*Jakość życia – definicje i pomiary* ..... 41

**Barbara Konecka-Szydłowska**

*Zróżnicowanie polskiej sieci miast Cittaslow w aspekcie społeczno-gospodarczym* ..... 61

**Jan Salm**

*Idea Cittaslow a tożsamość miast województwa warmińsko-mazurskiego.*

*Między Umbrią a Warmią i Mazurami* ..... 74

**Alicja K. Zawadzka**

*Identyfikacja inicjatyw służących budowaniu tożsamości lokalnej w wybranych miastach sieci Cittaslow* ..... 82

**Ewa Klima, Lech Grabski**

*Poprawa bezpieczeństwa poprzez projektowanie przestrzeni*  
*Metodologia CPTED* ..... 97

**Marcin Galibarczyk**

*Sieć Cittaslow jako wizerunkowy produkt turystyczny województwa warmińsko-mazurskiego* ..... 110

**Łukasz Górski, Barbara Maćkiewicz, Adrian Rutkowski**

*Przynależność do Polskiej Krajowej Sieci Miast Cittaslow a rynek nieruchomości* ..... 123

**Gabriela Rembarz, Bartosz Labuhn**

*Potencjał strategii slow city dla rozwoju miast kształtujących się metropolii polskich. Na przykładzie Pucka i Kartuz miast Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego* ..... 135

**Barbara Wycichowska**

*Gospodarowanie przestrzenią przyrodniczą w mieście. Problemy i kierunki działania* ..... 160



**Alicja Twardowska-Jania***Oddolna inicjatywa wprowadzenia Prudnika do sieci miast Cittaslow* ..... 177**Anna Maćkowiak***Znaczenie konserwacji w rewitalizacji miast* ..... 182**Elżbieta Strzelecka***Tworzenie Karty Rozwoju Małego Miasta* ..... 191**CZĘŚĆ II. PRZYKŁAD ROZWOJU LIDZBARKA WARMIŃSKIEGO  
W SIECI MIAST CITTASLOW** ..... 207**Paulina Zdanowicz***Lidzbark Warmiński, jako przykład miasta zmieniającego jakość życia* ..... 209**Sebastian Kuźniewski***Wpływ funduszy krajowych i unijnych na dynamikę rozwoju małych miast  
na przykładzie Lidzbarka Warmińskiego* ..... 223**Jacek Wiśniowski***Programy rewitalizacji w rozwoju miast. Przykład Lidzbarka Warmińskiego* ... 240**Izabela Treutle***Budowanie potencjału turystycznego Lidzbarka Warmińskiego w ramach  
sieci Cittaslow* ..... 251**Aleksandra Kozicka, Angelika Mikołajczyk, Mateusz Piasecki i zespół***Badania opinii mieszkańców Lidzbarka Warmińskiego pod kątem wybranych  
aspektów jakości życia* ..... 262**Aleksandra Kalisiak***Analiza możliwości włączenia Rawy Mazowieckiej do sieci Cittaslow  
w kontekście doświadczeń Lidzbarka Warmińskiego* ..... 282**Bartłomiej Idzikowski, Patryk Waclawiak i zespół***Opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzeni miejskiej w zakresie  
ruchomej zieleni miejskiej i mebli miejskich w Lidzbarku Warmińskim* ..... 303**Dominika Boss, Bartłomiej Olczak i zespół***Opracowanie koncepcji oznakowania w Lidzbarku Warmińskim  
dla celów turystyczno-informacyjnych* ..... 329**Bartłomiej Olczak, Pamela Olczak, Julita Surlicka, Sylwia Wojtczak***Recepta na dobrą przestrzeń, czyli warsztaty z estetyki w przestrzeniach  
publicznych* ..... 344

**Gabriela Rembarz<sup>1</sup>**  
**Bartosz Labuhn<sup>2</sup>**

## **Potencjał strategii Slow City dla rozwoju miast kształtujących się metropolii polskich. Na przykładzie Pucka i Kartuz – miast Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Sopot-Gdynia**

W opracowaniu wskazano możliwości wykorzystania filozofii ruchu Slow, do wykształcenia nowego modelu Metropolitalnych Slow City (MSC). Odniesiono się do założeń ruchu Cittaslow, pokazując potencjały dla alternatywnego kierunku strategii rozwojowej w duchu „miast dobrego życia” dla ośrodków w granicach obszarów metropolitalnych. W podsumowaniu założenia teoretyczne zilustrowano przykładem innowacyjnego modelu projektu rewitalizacji historycznej tanki miejskiej. Kształtowanie się obszaru metropolitalnego wokół Zatoki Gdańskiej stawia nowe wyzwania dla miast dotąd nieidentyfikujących się bezpośrednio z aglomeracją Trójmiejską. Puck i Kartuzy to kaszubskie, powiatowe centra administracyjne, położone na styku dalekich exurbii głównego, policentrycznego zurbanizowanego trzonu metropolii i atrakcyjnych terenów turystycznych pasa nadmorskiego i pojezierza. Jako historycznie ukształtowane ośrodki lokalne, stolice kultury regionalnej, są znaczącymi węzłami głównych szlaków turystycznych. Jednocześnie delikatne i unikalne walory zarówno kultury kaszubskiej, jak i lokalnego krajobrazu naturalnego i miejskiego są dziś silnie zagrożone. Zarówno szybko i chaotycznie urbanizujący się Obszar Metropolitalny Gdańsk-Sopot-Gdynia (OM G-S-G), jak i rozbudowująca się infrastruktura turystyczna w strefie nadmorskiej noszą w rejonach Pucka i Kartuz znamiona niekorzystnych działań spekulacyjnych. Parcie inwestycyjne przenosi na grunt lokalny globalne modele biznesowe, a wraz z nimi uniwersalne wzorce architektoniczne. Niekorzystne skutki gospodarcze odbijające się na jakości życia mieszkańców (gentryfikacja) wymagają natychmiastowego określenia nowej strategii rozwoju miast – utrzymania ich wiodącej roli wizerunków lokalnej tożsamości. Koncepcja MSC wydaje się posiadać szereg potencjałów mogących stanowić atrakcyjną

---

<sup>1</sup> Dr inż. arch. G. Rembarz, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, ul. Gabriela Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk, e-mail: grem@pg.gda.pl

<sup>2</sup> Inż. B. Labuhn, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, ul. Gabriela Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk, e-mail: bartoszlabuhn@gmail.pl



alternatywę dla obecnego stanu braku koherentnej wizji przyszłości tych ośrodków miejskich.

**Słowa kluczowe:** Metropolitalne Slow City, strategia Slow Smart, Cittaslow, Puck, Kartuzy.

## 1. Siła Slow w rozwoju stylu życia Smart Metropolii

Zagadnienie poprawy jakości życia u progu XXI wieku zaowocowało w krajach wysokorozwiniętych rozwojem ruchów kwestionujących bezkrytyczny dogmat kojarzenia nowoczesności z nieustanną eskalacją tempa życia. Carl Honore, główny propagator i teoretyk ruchu, w swoich książkach rozwija rozumienie potencjałów rozwojowych tkwiących w innych stronach nowoczesności<sup>3</sup>. W *In Praise of Slowness: Challenging the Cult of Speed* pisze, że koncepcja Slow jest „kulturalną rewolucją przeciw pogładowi, że szybciej jest zawsze lepiej”<sup>4</sup>. Koncepcja ta rozpropagowana w sposób szczególny przez ruch Slow Food<sup>5</sup> rozwinęła się w ciągu trzech dekad do niemal równoprawnego paradygmatu rozwojowego obejmującego wiele dziedzin życia, od kwestii jedzenia i zdrowia (*slow food*), przez formy odpoczynku i rekreacji (*slow tourism*), po kwestie form pracy i zamieszkania (*slow life*). Szczególnym wymiarem Slow w ujęciu urbanistycznym stało się stworzenie modelu Slow City. Powstałe w 1999 roku we Włoszech stowarzyszenie miast sieci Cittaslow<sup>6</sup>, opracowując Kartę Miast Dobrego Życia, zwróciło uwagę opinii publicznej nie tylko na potencjały tkwiące w alternatywnych strategiach rozwoju ośrodków, podupadających w skutek globalnych sił koncentracji kapitału. Sukces sieci niewielkich, ale ambitnych miast prowincjonalnych (do 50 tysięcy mieszkańców) uzmysławia jak bardzo dzisiejsze zmodernizowane społeczeństwo, realizujące model nowoczesnego życia w metropolii, potrzebuje tego rodzaju enklaw dla zbalansowania presji przyspieszonej codzienności. Miasta Cittaslow nie chcą jednak stać się jedynie atrakcjami nowej mody turystycznej. Chcą działać na rzecz nowej polityki gospodarczej, dającej szanse regularnego życia w tempie nowoczesnego małego miasteczka o silnej tradycji lokalnej.

Nie ma przesady w twierdzeniu, że Slow jako ruch na rzecz poprawy jakości życia działa nie tylko w opozycji do homogenizujących sił globalizacji, ale w dużym stopniu kwestionuje głęboko zakorzenione, dwudziestowieczne

---

<sup>3</sup> więcej w: *The Power of Slow, The Slow Fix*.

<sup>4</sup> It is a cultural revolution against the notion that faster is always better.

<sup>5</sup> Slow Food jako wyraz protestu przeciw promocji sieci restauracji fast-food we Włoszech (McDonald's na Piazza di Spagna 1986).

<sup>6</sup> Więcej na: [www.cittaslow.org](http://www.cittaslow.org)



koncepte bezkrytycznego łączenia modernizacji technologicznej z automatycznym wzrostem społecznego i osobistego dobrostanu. Jest to szczególnie istotny pogląd w kontekście planowania urbanistycznego. Rozwój w ujęciu Slow identyfikowany jest z jakością przestrzenno-społeczną środowiska zamieszkania i nie poddaje się hegemoni parametrów ilościowych. Rozwój jest kwestią poprawy jakości charakteru indywidualnych relacji – z miejscem, ludźmi, przyrodą, kulturą – zakwestionowaniem użycia rozwiązań technologicznych z pominięciem wymiaru społecznego i psychologicznego. W tym kontekście cały ruch Slow jest w dużej mierze sprzeciwem wobec koncepcji Smart, w jej prostym, jedynie technologicznym wymiarze. Jest krytycznym wskazaniem złożoności niebezpieczeństw kryjących się za nadużyciem zastosowań wysokich technologii w sposób osłabiający międzyludzki wymiar miasta, jako formuły współżycia społecznego (Rembarz 2015).

Negatywne doświadczenia bezrefleksyjnego stosowania technologii Smart są coraz częściej postrzegane właśnie w kontekście urbanistycznym. Jednym z bardziej znanych wyrażycieli krytyki wobec fascynacji Smart jest Adam Greenfield. Jako teoretyk współczesnego miasta swój manifest zawarł w książce o znaczącym tytule *Against the smart city* (2013), wywołując nią spory odzew wśród postępowych kręgów. W 2015 roku w trakcie berlińskiego festiwalu *Make city – resourcing the urban* szczególnie interesująca stała się debata z udziałem Greenfielda zatytułowana *Another city is possible: practices of the minimum viable utopia*. Spór o relacje Smart do Slow w Berlinie wyjątkowo silnie wizualizuje potencjał strategii hybrydowych, umacniających z jednej strony swoistą odporność miejskich społeczności, tzw. *resilience* na zmienne uwarunkowania rozwojowe<sup>7</sup>. Pokazuje ich marketingową skuteczność dla rozwoju zasobów niezbędnych w umacnianiu modelu *creative city* (Rembarz 2015). W metropoliach europejskich, takich jak Berlin, Hamburg, Kopenhaga czy Helsinki odczytywalne jest rozumienie obu wymiarów rozwojowych – przyspieszającego i zwalniającego. Strategie planowania Smart o szerokim spektrum innowacji coraz chętniej łączą możliwości wysokich i niskich technik oraz technologii. Obserwacja tego światowego procesu dążącego do połączenia Smart ze Slow generuje pytania o narzędzia polityki miejskiej służące utrwalaniu tego fenomenu odpowiedzialnego za umocnienie trwałości endogenicznych potencjałów wzrostu miast, a przede wszystkim metropolii.

Metropolie europejskie, koła zamachowe wzrostu gospodarczego i główne ogniwa integracji wewnętrznej, konkurują dziś o potencjał rozwojowy związany w sposób szczególny z profilem zasobów ludzkich. Do uzyskania rozpoznawalnego statusu metropolii, w dobie gospodarki opartej na wiedzy, nie wystarcza aktualnie osiągnięcie minimalnych parametrów wielkości, czyli miliona mieszkańców. Potrzebna jest rozbudowana i wzrastająca w liczbę grupa

<sup>7</sup> patrz też np.: [www.100resilientcities.org](http://www.100resilientcities.org)





dobrze wykształconej i kreatywnej klasy metropolitalnej<sup>8</sup> (Jałowiecki, 2004). Jej pozyskanie istotnie łączy się z kwestiami mieszkaniowymi. Chodzi tu coraz częściej nie tylko o podaż mieszkań dostępnych<sup>9</sup> (Florida...), ale przede wszystkim o szeroką alternatywę wyboru charakteru środowiska zamieszkania. Wzmocnienie gospodarcze, generujące wzrost liczby miejsc pracy, łączy się nierozzerwalnie z kwestiami szeroko rozumianego stylu życia, oferowanego przez rywalizujące ze sobą metropolie. Konkurowanie z charakteryzującymi się najwyższymi wskaźnikami jakości życia metropoliami regionu Morza Bałtyckiego (BSR) wymaga rozwoju alternatyw mieszkaniowych postrzeganych poprzez filtr parametrów krajobrazu miejskiego. Jest to warunek znalezienia się na mapie przepływów wspomnianej klasy metropolitalnej, które łączy się pośrednio z awansem kraju do grupy państw wysokorozwiniętych zaliczanych wg URBACT<sup>10</sup> do tzw. kategorii *competitiveness*.

Planowanie oparte o zasady zrównoważonego rozwoju jest głównym założeniem strategicznym nadbałtyckich metropolii, tj. Hamburga, Sztokholmu, Helsinek czy rosnącego pan-skandynawskiego mega-miasta Oslo-Göteborg-Malmö-Kopenhaga. Ich najwyższe miejsca w rankingach<sup>11</sup> mierzących jakość życia w Europie wynikają z polityki Smart Growth<sup>12</sup>. Przyspieszenie technologiczne połączone ze zrównoważonym rozwojem społecznym skutkuje wysoką,

<sup>8</sup> Metropolizacja według Jałowieckiego to „proces przejmowania przez niektóre wielkie miasta funkcji kierowniczych w zarządzaniu gospodarką postindustrialną w skali ponadnarodowej oraz politycznej i/lub funkcji wytwórczych w kulturze”. Miasta, które już zyskały status metropolii lub do niego aspirują posiadają wysoko wyspecjalizowany sektor usług biznesowych i okołobiznesowych, którego klientami są krajowi i zagraniczni przedstawiciele ponadnarodowych korporacji, instytucji naukowych i edukacyjnych, instytucji finansowych oraz pozarządowych. Powyższe cechy wpływają na styl życia mieszkańców tychże metropolii. Wywodzą się oni z charakterystycznych dla epoki ponowoczesnej sektorów gospodarki, jak usługi finansowe, kulturalne oraz ze świata mediów, konsumpcji i rozrywki. Charakterystyczne jest, iż dobrze wykształceni profesjonaliści znajdują doskonale opłacane, wysokie stanowiska, a mieszkańcy słabo wykształceni podejmują pracę jako nisko płatni pracownicy fizyczni.

<sup>9</sup> Florida w koncepcji miast kreatywnych podaje jako czynnik niezbędny kwestie dostępności taniego, ale inspirującego krajobrazowo mieszkalnictwa. Jest to, obok tolerancji, podstawowy atraktor dla talentów i aktywator kreatywności.

<sup>10</sup> Europejski program wymiany i uczenia w zakresie promocji zrównoważonego rozwoju. Jedną z głównych linii tematycznych odnosiła się w poprzedniej perspektywie finansowej do kwestii zintegrowanego rozwoju miejskiego, w którego skład wchodzi zagadnienia rewitalizacji (więcej na <http://urbact.eu>).

<sup>11</sup> Z uwzględnieniem kwestii objętych pojęciem Smart City wiodące rankingi to np.: Mercer Survey, Better Life Index (Stawasz, Sikora-Fernandez, 2015).

<sup>12</sup> *Smart growth* (USA) lub *Compact city* (Europa) to teoria planowania urbanistycznego i transportowego, zakładająca koncentrację obszarów rozwojowych wokół miejskich centrów sprzyjających komunikacji pieszo-rowerowej w celu ograniczenia procesu suburbanizacji.



trwałą jakością kultury dnia codziennego, opartą o szeroką alternatywę wyboru tempa i stylu życia. Odczuwalne jest tu w pełni rozumienie znaczenia „innego wymiaru nowoczesności” wzmacniające społeczną akceptację dla procesów rewitalizacyjnych oraz odnowy przestrzeni publicznej, przywracających miastom epoki postmodernistycznej tzw. ludzki wymiar<sup>13</sup> (Gehl, 2012). Saskia Sassen pod wpływem Jane Jacobs, wskazując na początki schyłku epoki neoliberalnej ekonomii, postuluje potrzebę odbudowy wymiaru przestrzennego, tzw. *sens of place*, w analizach nad globalną gospodarką (Sassen, 2016). Oręduje o umocnienie społeczno-przestrzennej tożsamości struktur miejskich w zapobiegającej unifikacji lokalnych ekonomii i kultur pracy. Przyjmując pewne uogólnienie, można dziś stwierdzić, że wzmożone tempo zmian kulturowych, związane głównie z postępem informatyzacji, odwróciło tendencje czytelne w poprzednim półwieczu. Metropolia Archigramu, jako „zaraźliwy stan umysłu”<sup>14</sup> w projekcie *Instant City* z 1968 roku, próbowała katalizować wzmożone tempo życia i konieczną unifikację kulturową poprzez „infekowanie” sennej prowincji technologiami przyspieszenia (Sadler, 2005). Obecnie poszukiwanie własnej tożsamości umożliwia sielskiej, na wpół wiejskiej, wspólnotowości ujawnić się niespodziewanie w najbardziej zurbanizowanych rejonach wielkomiejskich. Potrzeba aktywizacji innej strony nowoczesności „infekuje” centra metropolii ideą *slow life*, wizualizującą się najsilniej poprzez *slow food*, komunikację rowerową oraz modę na miejską permakulturę, czego najlepszym przykładem jest dziś fenomen Prinzessinnengarten, tymczasowego *community garden*, stworzonego spontanicznie przy rozległym rondzie Moritz Platz w Berlinie (Rembarz, 2015).

## 2. Koncepcja metropolitalnego Slow City

Możliwości strategicznego wykorzystania dwóch uzupełniających się potencjałów rozwojowych – koncepcji Smart i Slow, wprowadzają do planowania miejskiego nową perspektywę. Zagrożenie, jakim jest homogenizująca siła metropolizacji, wyzwała reakcje w postaci rosnącego zapotrzebowania na wyjątkowe rozwiązania przestrzenne. Zapewnić muszą one wspomniany gehlowski „ludzki wymiar” nie tylko wąskiego środowiska zamieszkania, ile pełnowartościowego habitatu miejskiego. Kluczowe stają się tu te parametry

<sup>13</sup> Film *The human scale* (Ludzki Wymiar) 2012, reż. Andreas Dalsgaard opisuje widzenia miasta kreślone oczami duńskiego urbanisty Jana Gehla, który w roku 1971 napisał przełomową książkę *Life Between Buildings: Using Public Space*, która stała się jednym z ważnych światowych manifestów na drodze ku odejściu od modernistycznego paradygmatu urbanistycznego i podjęciu działań na rzecz rewitalizacji przestrzeni miejskiej.

<sup>14</sup> The metropolis is first and foremost a contagious mental state.

przestrzenno-kulturowe, które posiadają moc budowania tożsamości lokalnej i identyfikacji z miejscem. Coraz częściej stosowane w nowych założeniach mieszkaniowych działania w duchu nowego urbanizmu, nierzadko z pogranicza tematykacji przestrzeni miejskich (Lorens, 2006), spotykają się tu z zagadnieniem ochrony małomiasteczkowej skali wchłanianych przez metropolię ośrodków podmiejskich, potencjalnych enklaw dobrego życia. Rozwijające się zapotrzebowanie na tego rodzaju rozwiązania ilustruje kontrowersyjna brytyjska inicjatywa polityczna, tzw. program *eco-towns*. Jest to kolejne wcielenie howardowskiej idei miast ogrodu – odpowiedź na upowszechnienie nowych standardów mieszkaniowych, przy jednoczesnej próbie stworzenia antidotum na spekulacyjny *urban sprawl*. W ten nurt wpisuje się oddalone o 30 km od Katowic nowe założenie Eko-miasteczko Siewierz-Jeziorna – krajowy prekursor nowego urbanizmu. Sztucznie kreowana na nowo urbanizowanym terenie struktura próbuje zabiegami urbanistyczno-architektonicznymi przywołać małomiasteczkowe *genius loci* innej epoki. Jednocześnie w tym samym obszarze metropolitalnym niszczeje, wskutek niedoinwestowania, szereg autentycznych miejscowości. Posiadają one liczne potencjały dla stania się w metropolii „miastami dobrego życia” – zrewitalizowaną przestrzenią, pełnowartościowym dopełnieniem „innego wymiaru nowoczesności”, modelem metropolitalnych *Slow City* (dalej MSC).

W tym kontekście przystąpienie do sieci Cittaslow, położonej 30 km od Poznania, miejscowości Murowana Goślina jest przykładem inspirującym. Postrzegane to może być jako potwierdzenie potencjału strategii wyspecjalizowanego rozwoju miejskiego w duchu Slow. Barbara Konecka-Szydłowska<sup>15</sup>, badająca zróżnicowanie społeczno-gospodarcze polskiej sieci miast Cittaslow, za główną przyczynę wejścia do sieci Cittaslow tego małego miasta o wysokim poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego podaje „chęć wyróżnienia się na tle innych małych miast aglomeracji o równie wysokim poziomie rozwoju (...), jako miasta, w którym dobrze się mieszka i żyje w harmonii ze środowiskiem i które nie rywalizuje z dużym ośrodkiem miejskim Poznaniem, ale funkcjonuje z nim w symbiozie”.

Murowana Goślina<sup>16</sup> rozpoznała swoje wyjątkowe walory przyrodnicze predestynujące ją do rozwoju podmiejskiej turystyki czynnej (Park Krajobrazowy „Puszcza Zielonka”, Cysterski szlak rowerowy, Szlak św. Jakuba, Szlak kościołów drewnianych wokół Puszczy Zielonka). Generowane przez prawne formy ochrony przyrody ograniczenia pełnej swobody inwestycyjnej, stanowiące w polskiej ułomnej praktyce najczęściej uciążliwość rozwoju gospodarczego, Murowana Goślina stara się obrócić w atut, kreując silny wizerunek w ramach strategii „innej strony nowoczesności”. Z jednej strony uzyskano

<sup>15</sup> Wystąpienie w ramach konferencji „Alternatywne modele miast – sieć miast Cittaslow”, Politechnika Łódzka, Łódź, 18 listopada 2016 r.

<sup>16</sup> <http://murowana-goslina.pl/>



efekt wyróżnienia na tle gmin sąsiednich, z drugiej zaś podniesiono poziom politycznych zabezpieczeń unikalnych walorów miejscowości przed naciskiem zewnętrznych i wewnętrznych destrukcyjnych pomysłów rozwojowych. Funkcjonowanie w sieci o określonym wysokim standardzie ekologicznym, partycypacyjnym czy technologicznym narzuca dążenie do unowocześnienia lokalnych metod zarządu oraz podniesienia kultury planistycznej, przez co zwrotnie wzmacnia się własne potencjały rozwojowe.

### **3. Obszar metropolitalny wokół Zatoki Gdańskiej i jego potencjalne Slow Cities**

Wielowątkowy dyskurs o polskich miastach metropolitalnych, inicjowany i wspierany polityką unijną, w istotny sposób zweryfikował ocenę potencjałów rozwojowych największych miast polskich.

Głośne w ostatnich latach lokalne i regionalne ambicje samorządowe Trójmiasta<sup>17</sup> i jego metropolii, dotyczące wpisania na listę równoprawnie liczących się centrów gospodarczo-kulturalnych Europy, zachęca do porównań potencjałów i polityki miejskiej ośrodków Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Sopot-Gdynia z najsilniejszymi portowymi ośrodkami BSR – Helsinki, Sztokholm, Kopenhaga, Hamburg. Analiza strategii i polityk miejskich tych metropolii z ostatnich pięciu dekad wskazuje na rosnące znaczenie enklaw o parametrach odpowiadających koncepcjom „miast dobrego życia” dla poprawy jakości zarówno w wymiarze społeczno-kulturalnym, jak i w gospodarczym. Chodzi tu głównie o rozszerzenie wachlarza oferty mieszkaniowej miasta, umocnienie tendencji sprzyjających społecznej integracji, jak i aktywizacji przedsiębiorczości (kreatywne przemysły czy rozwój nowych trendów turystyki miejskiej).

W tym kontekście debata metropolitalna, jaka od ponad dwóch dekad toczy się w Trójmieście, podobnie jak i w całej Polsce, dopiero od niedawna wyszła poza główne i dość podstawowe problemy organizacyjne, mało spójne w praktyce z realizacją paradygmatu rozwojowego miast europejskich określonych w Karcie Lipskiej (2007) oraz uaktualnionych w Pakcie Amsterdamskim (2016)<sup>18</sup>. Dopiero 2014 rok, rozpoczynający wdrożenia przepisów unijnej polityki spójności w nowej perspektywie finansowej (zintegrowane inwestycje terytorialne), doprowadził do przełomu – stworzenia w 2016 roku Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Sopot-Gdynia, posiadającego polityczne i organizacyjne podstawy tworzenia koncepcji o charakterze innowacyjnych, przełomo-

<sup>17</sup> Magazyn Idei Gazety Wyborczej: *Tu rośnie nowe centrum Europy*, Nr 1, 26.11.2014.

<sup>18</sup> *Pact of Amsterdam: Urban Agenda for the European Union* – Europejska Polityka Miejska.



wych wizji rozwojowych dla formującej się metropolii<sup>19</sup>. Dualny układ sił politycznych, istotnie konkurujących o prymat gospodarczo-wizerunkowy dwóch głównych ośrodków miejskich – Gdańska i Gdyni<sup>20</sup> jest jednocześnie odzwierciedleniem odczuwalnego w regionie zróżnicowania społeczno-kulturalnego, przekładającego się na kwestie gospodarcze i organizacyjne (rys. 1). W tych uwarunkowaniach cele główne wspólnego działania, określone w głównych dokumentach przyjętych przez członków związku OM G-S-G: *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020* oraz *Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot do roku 2030*, stanowią pierwszy krok w kierunku powszechnego rozumienia współczesnego postrzegania endogenicznych potencjałów rozwojowych (rys. 2).

Czytelne jest w nich widzenie rozwoju bardziej jako dalszego przyspieszenia i inicjowania gospodarczo-infrastrukturalnego, niż równoważenia i dopełniania zawyżonego tempa zmian. Podkreślone zostało to w punkcie 8 Strategii 2030 nazwanym „budowaniem marki”: „Rozpoznawalność jest jednym z kluczowych czynników rozwojowych metropolii. W zglobalizowanej i opartej na wiedzy gospodarce trwałymi zwycięzcami są przede wszystkim metropolie rozumiane jako węzły w międzynarodowej sieci metropolii. O ich potencjale decyduje więc siła i jakość powiązań z innymi obszarami metropolitalnymi, które ze sobą zarówno współpracują, jak i konkurują”. Takie wskazanie, odniesione nie tylko do kwestii krajobrazowo-przestrzennych, zdaje się być poszerzeniem bramy dla działania niekorzystnych, globalnych sił homogenizujących, o których wspomina w swoich wykładach Saskia Sassen<sup>21</sup>, nie zaś wsparciem dla filozofii globalnej (Think Global – Act Local), pomagającej rozpoznać, docenić i wykorzystać zasoby własne odpowiedzialne za umocnienie tożsamości lokalnej.

<sup>19</sup> Związek tworzy 49 gmin posiadających wspólną koncepcję działania (więcej na [www.metropoliagdansk.pl](http://www.metropoliagdansk.pl)).

<sup>20</sup> Od 2011 r. Gdańsk umacniał swoją pozycję lidera na południowym wschodzie aglomeracji dzięki związkowi GOM – Gdański Obszar Metropolitalny, gdy w tym samym czasie Gdynia przewodziła gminom północno-zachodnich Kaszub, skupionych w związku Metropolitalne Forum Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów NORDA ([www.nordafortum.pl](http://www.nordafortum.pl)). Działania na rzecz integracji rozwoju metropolitalnego prowadził przez szereg lat Marszałek Województwa Pomorskiego, tworząc Radę Metropolitalną Zatoki Gdańskiej.

<sup>21</sup> Saskia Sassen – wykład w ramach kongresu Smartmetropolia 2016, Gdańsk, 24.11.2016.

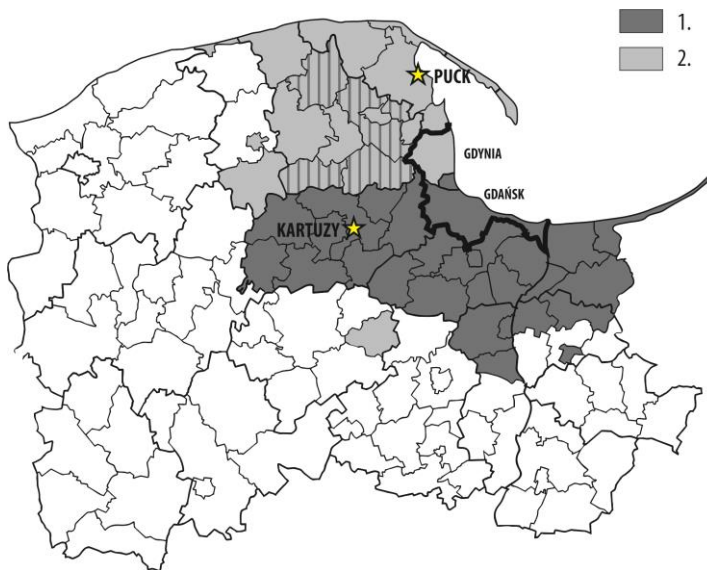


Istotna dla tematu wzmocnienia tzw. „innej strony nowoczesności” jest kwestia poruszona jako pierwszy cel strategiczny dla przyszłości OM G-S-G. Rozwój społeczny, ujęty w punkcie drugim pod hasłem „Mieszkańcy”, opisany zostaje poprzez trzy kwestie:

2.1. Zwiększenie uczestnictwa w kulturze i wzmocnienie kompetencji społecznych,

2.2. Wsparcie dla rodzin i ograniczenie odpływu migracyjnego,

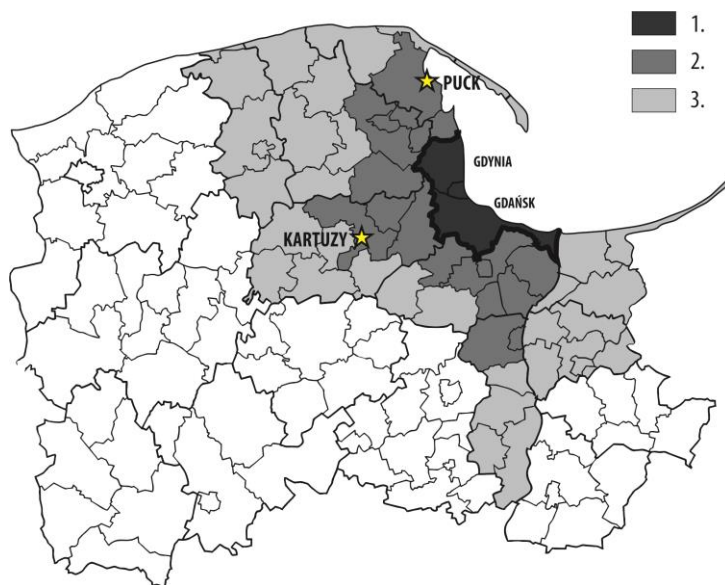
2.3. Przyciąganie i wsparcie nowych mieszkańców.



Rys. 1. Puck i Kartuzy na tle granic gmin przynależących odpowiednio do Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Forum NORDA  
Legenda: 1. Gdański Obszaru Metropolitalny, 2. Forum NORDA

Źródło: opracowanie B. Labuhn na podstawie

[http://projekty.nordafortum.pl/gminy\\_i\\_powiaty.html](http://projekty.nordafortum.pl/gminy_i_powiaty.html) (dostęp 5.03.2017), <http://gdansk.naszemiasto.pl/artukul/ponad-polowa-pomorzan-w-gdanskim-obszarze-metropolitalnym,1734013,art,t,id,tm.html> (dostęp 5.03.2017).



Rys. 2. Kartuzy i Puck na tle granic Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Sopot-Gdynia  
Legenda: 1. Rdzeń, 2. Strefa silnej urbanizacji, 3. Strefa zewnętrzna.

Źródło: opracowanie B. Labuhn na podstawie Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Jest tu otwarte pole do debaty o alternatywnych modelach i scenariuszach stylu życia, mogących stanowić szansę świadomego wspierania powstawania Metropolitalnych Slow City (MSC), będących równocześnie formą ich ochrony. Chodzi tu z jednej strony o cenne struktury miejskie, rozumiane dualnie jako społeczności i jako układy przestrzenno-krajobrazowe. Z drugiej zaś strony chodzi o wzmacnianie uwarunkowań życia w metropolii osób, potrzebujących do zrównoważonego funkcjonowania sytuacji stabilnych i niezmiennych, rodzaju azylu od wielkomiejskiego pośpiechu i chaosu. Uwzględniając szereg innych czynników, ta kwestia łączy potrzeby czasem skrajnie odmiennych środowisk i grup, jak choćby szukających spokoju seniorów z osobami wysoce kreatywnymi, poszukującymi dla realizacji swoich wizji zacisza i bezpieczeństwa, małej skali stabilnego środowiska społecznego (Bach-Głowińska, 2014).

W metropolii takiej jak OM G-S-G zagrożenie destrukcji cennych potencjałów obszarów miejskich generowane jest przez dwa główne procesy napędzane siłami rynku, często o wysoce spekulacyjnej naturze. Pierwszym czynnikiem jest relatywnie swobodna urbanizacja amorficznie poszerzającej się strefy podmiejskiej. Drugi czynnik stanowi rozbudowująca się infrastruktura turystyczna, która zarówno w strefie nadmorskiej, jak i w obszarze pojezierza staje się rodzajem gospodarki rabunkowej – zaburzającej harmonię krajobrazowo-

przestrzenną, eskalująca procesy gentryfikacyjne, deformująca relacje gospodarcze (spekulacja, tymczasowość, niska jakość). Trzecim czynnikiem wzmagającym problem utraty cennych potencjałów własnych dla zrównoważonego rozwoju jest kwestia skali. Wobec zakresu problemów małe miasta nie posiadają wystarczających zasobów organizacyjnych, aby w sposób fachowy skonstruować unikalną czy wręcz innowacyjną politykę miejską, a tym bardziej przeprowadzić jej skuteczną strategię wdrożenia – chroniącą w sposób trwały własne zasoby rozwojowe. W tym kontekście doświadczenie miast sieci Cittaslow, realizowane w Województwie Warmińsko-Mazurskim w ramach *Ponadlokalnego programu rewitalizacji sieci miast Cittaslow* (2015), stanowi na tle kraju znaczącą i imponującą innowację. Zrzeszanie się w sformalizowanym związku, owocujące wypracowaniem wraz z władzami województwa formuły współpracy i wsparcia finansowego rewitalizacji małych ośrodków miejskich, jest inicjatywą silnie inspirującą (Kuźniewski, 2016).

Niezwykle przyspieszenie modernizacyjne dokonane w ostatnim pięcioleciu w obszarze metropolii trójmiejskiej<sup>22</sup> związane było głównie z realizacją programu przygotowań Gdańska do roli gospodarza mistrzostw EURO 2012. Utożsamienie się z ideą metropolii stanowi nader istotne wyzwanie dla gmin, dotąd nieidentyfikujących się bezpośrednio nawet z głównym jej trzonem, czyli układem aglomeracji Trójmiasta (Gdańsk-Sopot-Gdynia), silnie rozbudowanego ku północnemu zachodowi o ośrodki tzw. małego Trójmiasta Rumie-Redę-Wejherowo, a ku południowemu wschodowi wzmocnionego układem miast Pruszcz Gdański-Tczew. Wszystkie miasta głównej, kolejowo-kołowej osi komunikacyjnej, tworzą pasmowy układ silnie zurbanizowanego obszaru, stanowiącego trzon kształtującej się metropolii. Priorytetowy kierunek intensyfikacji i integracji zagospodarowania przestrzennego na tej osi wynika głównie z uwarunkowań naturalnych (topografia), co umocnione zostało poprzez określone w powojennych planach regionalnych kierunki rozwoju aglomeracji trójmiejskiej. Liberalizacja planowania przestrzennego, poparta gminnymi inwestycjami w systemy wodno-kanalizacyjne, uruchomiła eskalację suburbanizacji, rozlewając zabudowę równomiernie w kierunku wybrzeża na osi Gdynia-Rumia-Reda-Puck-Władysławowo oraz w stronę pojezierza na osi Gdańsk-Żukowo-Kartuzy i Gdynia-Chwaszczyno-Żukowo-Kartuzy.

Kaszubskie miasta powiatowe Kartuzy i Puck do niedawna opisywały się jedynie jako symboliczne „kaszubskie stolice” silnie odmiennych krain regionu. Wraz z postępem procesów suburbanizacyjnych stały się jednak swego rodzaju bramami do powstającej metropolii, zwornikami pomiędzy regionami turystycznymi a dalekimi exurbiami Gdyni i Gdańska. Około 30 kilometrów dzielące Kartuzy od Gdańska i Gdyni (tyleż samo Puck od Gdyni), po

<sup>22</sup> Wymienić tu należy planowane, a nawet w istotnej części zrealizowane inwestycje o charakterze metropolitalnym, jak Obwodnica metropolitalna czy Pomorska Kolej Metropolitalna.





zmodernizowaniu podmiejskiego transportu kolejowego (Pomorska Kolei Metropolitalna), nie będzie wkrótce stanowić żadnego ograniczenia dla postrzegania obu tych ośrodków jako istotnych nowych ogniw integrującej się metropolii. Złożenie cech przestrzennych predestynuje oba te ośrodki do poważnego przemyślenia przyjęcia strategii rozwoju w nurcie Slow. Dynamika zmian już dziś generuje zapotrzebowanie na swego rodzaju miasta-oazy dla realizacji różnych wymiarów modelu *slow life* zarówno w formule tymczasowej (*slow tourism, soft tourism, spiritual tourism*), jak i trwałej. W obszarze metropolitalnym wokół Zatoki Gdańskiej istnieje ogromne przyzwyczajenie do stałego kontaktu z naturą, stąd postępująca amorficzna urbanizacja, oddalająca rejony wiejskie od obszarów mieszkaniowych, a jednocześnie niegenerująca ładów przestrzennego, budzi wzrastającą społeczną krytykę.

Kartuzy i Puck charakteryzują wyjątkowe uwarunkowania krajobrazowe, które obiektywnie stanowią unikalne walory, nie tylko lokalne, na tle innych miast metropolii i regionu. Puck jako najstarszy słowiański port bałtycki i port rybacki jest jedynym miastem wzdłuż całej linii brzegowej regionu o zachowanej średniowiecznej genezie układu urbanistycznego. Wyrazista sylweta miasta z dominantą gotyckiej fary jest przestrzennym symbolem Północnych Kaszub. Kartuzy położone są nad czterema połączonymi jeziorami, które otaczają wzgórza morenowe porośnięte cennym starodrzewiem. Średniowieczna geneza układu urbanistycznego podkreślona jest przez dominującą wśród jezior gotycką Kolegiatę – pozostałość po istniejącej tu niegdyś zakonnej kartuzji. Oba miasta posiadają niewielkie, ale autentyczne, stare miasto wymagające natychmiastowych działań rewitalizacyjnych. Oba miasta, jako ośrodki około piętnastotysięczne i jako powiatowe centra administracyjne, są ważnymi węzłami komunikacyjnymi głównych dróg wojewódzkich, co szczególnie w sezonie turystycznym destrukcyjnie wpływa na ochronę ich walorów przestrzennych.

Delikatne i unikalne walory zarówno kultury kaszubskiej, jak i lokalnego krajobrazu naturalnego i miejskiego, są dziś w obu ośrodkach silnie zagrożone. Brak funduszy własnych na inwestycje z zakresu rewaloryzacji i rewitalizacji pogłębia degradację, zniechęcającą do osiedlania się w tych rejonach zarówno rodzimych mieszkańców, jak i kreatywnych przedsiębiorców. Jednocześnie parcie inwestycyjne, nieograniczone ścisłymi regulacjami urbanistycznymi, przenosi na grunt lokalny globalne modele biznesowe, a wraz z nimi uniwersalne wzorce architektoniczne. Powoli zaciera się oryginalna tożsamość miejsca, a niekorzystne dla lokalnych przedsiębiorców tendencje gospodarcze (sezonowość) odbijają się na jakości życia mieszkańców (gentryfikacja). Potrzeba innowacyjnej strategii rozwoju, łączącej rozwój społeczno-gospodarczy z ochroną walorów i potencjałów endogenicznych, jest w tych warunkach potrzebą oczywistą, aby Puck i Kartuzy nadal mogły pełnić rolę stolic tożsamości lokalnej.



#### 4. Potencjał Slow dla alternatywnej strategii rozwoju Pucka

Puck, miasto założone w roku 1348, o tradycji sięgającej VI-VIII wieku (Groth, 1998), szczyty się odnowionym w ostatnich latach prostokątnym rynkiem – niegdyś placem targowym. Obecnie jest to miejsce licznych imprez plenerowych i spotkań mieszkańców. Na północ od założenia staromiejskiego rozpościera się strefa nadmorska z Portem Puck, na który składają się port rybacki, harcerski ośrodek żeglarski oraz marina jachtowa z mołem spacerowym. Na wschód od strefy portowej, u podnóża klifu puckiego, znajduje się kąpielisko morskie. Obecnie miasto jest ulokowane na pograniczu dwóch wyraźnie odznaczających się w przestrzeni stref, które wywierają istotny wpływ na rozwój miejscowości.

Pierwszą z nich jest obszar aglomeracji gdańskiej<sup>23</sup>. Na podstawie różnych dokumentów oraz opracowań regionalnych obszar Metropolii Zatoki Gdańskiej jest delimitowany w rozmaity sposób. Swianiewicz i Klimska, charakteryzujący obszar Aglomeracji Gdańskiej, wyznaczyli jego granicę tak, że miasto Puck znalazło się poza jego granicami (Swianiewicz, Klimska, 2005). Natomiast według Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego Puck jest jednym z ośrodków Aglomeracji Trójmiejskiej (Województwo Pomorskie, 2009). Lokalizacja na peryferiach aglomeracji pozwala z jednej strony zachować jego indywidualne cechy, jako lokalnego ośrodka usługowego dla pobliskich miejscowości, lecz z drugiej strony uwidacznia się powolny rozwój miasta jako zaplecza aglomeracji o charakterze sypialni. Jest to związane z coraz wyższą aktywnością budownictwa mieszkaniowego, a także inwestycjami w transport publiczny<sup>24</sup>.

Drugą strefą, rozpościerającą się na północy, jest region intensywnej turystyki nadmorskiej, który obejmuje gminy położone na Półwyspie Helskim oraz Gminę Władysławowo. To obszar niezwykle atrakcyjny ze względu na długą linię brzegową, wynoszącą niemal 130 km, posiadający dostęp zarówno do otwartego morza, jak i spokojnych wód Zatoki Puckiej, a także rozwiniętą infrastrukturę turystyczną (Labuhn, 2016). Podobnie jak bliskość aglomeracji, tak i sąsiedztwo strefy turystycznej wpływa na miasto. W pasie nadmorskim powstają liczne apartamentowce, stanowiące doskonały adres dla poszukujących zakwaterowania na czas wypoczynku, zaś wzdłuż deptaków co roku pojawiają

<sup>23</sup> Oficjalnie *Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot* jest nazywany także *Aglomeracją Trójmiejską*, *Metropolią Zatoki Gdańskiej*.

<sup>24</sup> W 2015 roku została zrealizowana przebudowa linii kolejowej nr 213 Reda – Hel, dzięki której skróciły się czasy przejazdu pociągów w kierunku Gdyni. Ponadto Urząd Miasta w Pucku przymierza się do realizacji integracyjnego węzła komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego, będącego częścią strategii budowy metropolitalnych węzłów integracyjnych w ramach stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.



się prowizoryczne i często szpetne obiekty z małą gastronomią i pamiątkami. Niestety należy stwierdzić, że stanowią one kalkę rozwiązań stosowanych w miejscowościach, takich jak: Władysławowo, Jastrzębia Góra, Jastarnia etc. Te na dobre zatraciły dawny urok kameralnych kąpielisk nadmorskich, na rzecz hałaśliwych i masowych ośrodków wypoczynkowych. Pomimo pojawiania się nowych elementów zagospodarowania przestrzeni Puck wyróżnia się na tle okolicznych miejscowości staromiejską tkanką miejską, która zachowała dawny klimat i spokój.

Zważywszy na powyższe uwarunkowania, miasto ma potencjał do pełnienia roli łącznika pomiędzy regionem intensywnej turystyki nadmorskiej a dynamicznie rozwijającą się aglomeracją gdańską. Jednakże punktem strategicznym polityki miejskiej powinno być kreowanie Pucka jako miejsca dobrego życia w oparciu o zasoby endogeniczne.

Na przestrzeni ostatnich lat zostały opracowane liczne studia badawczo-projektowe dla obszaru Pucka. Większość z nich za główny cel stawiała sobie rewitalizację tkanki starego miasta jako największego potencjału. Jednak nadal brakuje wśród nich rzeczywiście nowoczesnego dokumentu strategicznego, mogącego oprzeć politykę miasta o bardziej innowacyjny i adekwatny do potencjałów miasta model aktywnego zarządzania. Wyłom w tej kwestii stanowił realizacyjny konkurs architektoniczno-urbanistyczny na nowe zagospodarowanie rynku (pl. Wolności), w ramach międzynarodowego programu *SusSet – Sustaining Small Expanding Towns*, rozstrzygnięty w roku 2007<sup>25</sup>. Pełna realizacja innowacyjnej koncepcji przestrzennej<sup>26</sup> została zahamowana głównie przez zachowawczego konserwatora zabytków oraz lokalne zmiany polityczne. Nie doszło do nowoczesnego ukazania w przestrzeni rynku istniejącego tu historycznego obiektu dawnego ratusza. Niemniej jednak odnowa powierzchni placu z instalacją nowoczesnej fontanny przywróciła centrum potencjał dla organizacji życia kulturalno-rozrywkowego miasta (rys. 3).

Jest to znacząca w regionie oferta wspierana przez inne kulturalno-edukacyjne inicjatywy, mające na celu wzmocnienie lokalnej tożsamości miasta. Taką inicjatywą jest powstałe w 2016 r. Bałtyckie Centrum Rzemiosła Artystycznego i Wzornictwa Puck Project. Ma ono na celu skupienie w mieście różnych dziedzin sztuki, wzornictwa i rzemiosła artystycznego<sup>27</sup> przy współpracy z polskimi ośrodkami akademickimi. Efektem jest otwarcie galerii sztuki przy ul. Morskiej 5, w której są prezentowane rezultaty prac rzemieślników, organizowane są warsztaty i spotkania. Natomiast w budynku bosmanatu portu rybackiego cyklicznie odbywają się wystawy dzieł malarskich. Instytucja została powołana przez lokalnych przedsiębiorców i jest realizowana

<sup>25</sup> Autorka przygotowała warunki konkursowe oraz podsumowanie wyników konkursu.

<sup>26</sup> Autorzy: Grupa 5 Sp. z o.o. Warszawa,

[www.grupa5.com.pl/projekty/urbanistyka/rynek-w-pucku-kopia](http://www.grupa5.com.pl/projekty/urbanistyka/rynek-w-pucku-kopia).

<sup>27</sup> <http://www.puckproject.pl/> (dostęp 20.01.2016).



przy wsparciu władz miejskich. Inwestycje te wywołają pierwsze skutki społecznego ożywienia w duchu aktywizmu miejskiego, skutkujące wzrostem inicjatyw lokalnych oraz rozwojem form obywatelskiego dyskursu wokół przyszłości miasta. Działania te pokazują, że miasto rozwija swój potencjał, wychodzący poza perspektywę obsługi klasycznej turystyki związanej z sezonem letnim i odpoczynkiem na plaży, czyli modelu 3S – *sun, sea, sand*.



Rys. 3. Plac Wolności w Pucku – wizja konkursowa

Źródło: Grupa 5 Sp z o.o

<http://www.kaszubypolnocne.pl/aktualnosci/wiecej/3983.html?PL/aktualnosci/wiecej/3983>

Wyzwaniem dla rozwoju miasta będzie budowa jego marki w oparciu o paradygmat „nowej turystyki” określonej jako 3E – *education* (edukacja, kształcenie, wychowanie), *entertainment* (rozrywka, uciecha, przedstawienie) i *excitement* (podniecenie, podekscytowanie, emocje) (Stasiak, Włodarczyk, 2013). Wcielenie jej w życie w pewnym stopniu pozwoli zmniejszyć problem sezonowości, tak charakterystycznego dla miast Półwyspu Helskiego, nastawionych na biernego turystę. Obie kwestie – kultura, rzemiosło regionu oraz poszerzenie profilu turystyki to kierunek, który do pewnego stopnia promowany jest również w karcie miast sieci Cittaslow. Jego racjonalne wsparcie, widziane jako narzędzie rewitalizacji, może sukcesywnie nie tylko rozszerzyć sezon turystyczny przyciągając do miasta innych turystów, ale zważywszy na sukcesywną poprawę komunikacji z Gdynią, również nowych mieszkańców, stanowiących rodzaj lokalnej klasy metropolitalnej.

Miasto stanowi stały temat dla studialnych koncepcji urbanistycznych studentów Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej. Wśród nich na wymienienie zasługują dwie prace, podchodzące w sposób innowacyjny do zagadnienia rozwoju miasta. W roku 2006 temat kierunków rozwoju ogólnomiejskiego systemu przestrzeni publicznej miasta podjęła Agnieszka Wróblewska, która udowodniła, że Puck – odwrotnie niż to ma miejsce w przypadku miast szwedzkich – rozwija się nie wykorzystując zupełnie potencjałów frontu wodnego (rys. 4). W modelu koncepcyjnym „Odnowa systemu przestrzeni

publicznych miasta Pucka” stworzyła ramę strategii odwrócenia tego procesu jako elementu strategii rewitalizacji miasta.



Rys. 4. Koncepcja odnowy systemu przestrzeni publicznych miasta Puck

Źródło: Wróblewska A., *Koncepcja odnowy systemu przestrzeni publicznych miasta Pucka*.

Dekadę później Bartosz Labuhn, tworząc „Studium rewitalizacji w oparciu o nowy model bazy noclegowej”, powrócił w nowych uwarunkowaniach do kwestii rewitalizacji. Jego model „Kwatera do wynajęcia” odpowiada na potrzebę wyższej jakości miejskiej bazy noclegowej, rozumianej jako narzędzie rewitalizacji, wspierającej lokalną przedsiębiorczość. Fatalny stan przestrzeni miejscowości turystycznych powiatu puckiego (Hel-Władysławowo) wynika z w pełni dysharmonijnej zabudowy, niszczącej główny potencjał funkcjonowania przemysłu turystycznego – wysokie walory krajobrazowe nadmorskich kurortów. Zatrącenie tradycji budowlanej miejsca uniemożliwia polskim ośrodkom podjęcie rywalizacji np. z nadmorskimi miastami Danii czy Wschodnich Niemiec. Puck jako miasto, które dotąd nie znajdowało się na głównym szlaku obieranym przez masowego turystę, nie doświadczył tak radykalnych przemian struktur przestrzennych, jakie miały miejsce na Półwyspie Helskim. Zachował stąd potencjał rozwoju, jako miasta programowo zrównoważonego, niezależnie od sezonowości typowej dla turystyki nadmorskiej.



Pucka „Kwaterna do wynajęcia” w formacie spółdzielni społecznej wypełnia lukę w ofercie turystyki całorocznej – weekendowej. Projekt, wykorzystując pogłębione analizy zabudowy starego miasta, określa lokalizacje i zakres możliwych uzupełnień zabudowy oraz wskazuje dopuszczalny charakter architektonicznych interwencji (rys. 5).



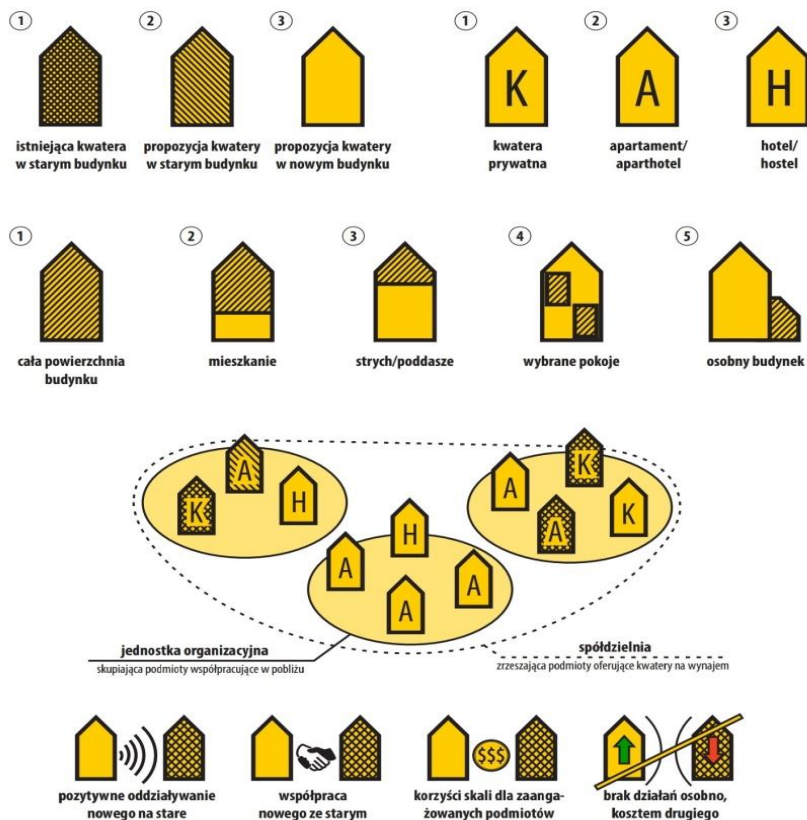
Rys. 5. Uzupełnienia zabudowy historycznego centrum Pucka

*Źródło: Labuhn B., Kwaterna do wynajęcia. Studium rewitalizacji starego miasta w Pucku w oparciu o stworzenie nowego modelu bazy noclegowej*

W pracy, oprócz rozwiązań przestrzennych, wskazano strategię rewitalizacji w sferze społeczno-gospodarczej. Koncepcja opiera się na zastosowaniu procesu ekonomii społecznej, w której mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz władze miasta, przy pomocy dostępnej technologii, mogli nawiązać współpracę i czerpali z niej obopólne korzyści (rys. 6). Całość podjętych działań może sprzyjać nie tylko polepszeniu kondycji tkanki miejskiej, ale przede wszystkim wzrostowi jakości życia.

## 5. Rewitalizacja jako narzędzie kształtowania wizerunku metropolitalnego Cittaslow, Kartuzy

Inne potencjały dla rozwoju modelu Metropolitalnego Slow City reprezentują Kartuzy<sup>28</sup>, miasto u progu regionu tzw. Szwajcarii Kaszubskiej. Naturalne ograniczenie możliwości nieograniczonej suburbanizacji zabudowy w postaci kompleksów leśnych i dynamicznej topografii wzgórz morenowych zmuszają miasto do bardziej złożonej polityki przestrzennej.



Rys 6. Model puckiej „Kwatera do wynajęcia”

Źródło: Labuhn B., *Kwatera do wynajęcia. Studium rewitalizacji starego miasta w Pucku w oparciu o stworzenie nowego modelu bazy noclegowej*

<sup>28</sup> Autorka była członkinią zespołu opracowującego materiał analityczno-koncepcyjny do Gminnego Programu Rewitalizacji Kartuz. Wykonawca konsorcjum: Transforma – Grzegorz Pęczek, RSA – Rayss Szymański Architekci s.c.

Zaniechanie centrum miasta nie łączy się tu z niekorzystnymi parametrami społecznymi, liczonymi dla całej gminy. Niewyremontowane budynki, pozostające w rękach prywatnych, nie pozwalają nazwać Kartuz uroczym i zachęcającym miastem, co wpływa na charakter oferty handlowo-usługowej, której profil nie nosi dziś znamion wpływów lokalnej tradycji. Miasto jest bardziej rodzajem rozbudowanej stacji przesiadkowej. Przystanki autobusowe i kolejowe (Pomorska Kolej Metropolitalna) generują sytuację w rodzaju *park&ride*, czego skutkiem jest rozszerzająca się strefa parkingowa. Miasto, przesycone terenami zielonymi z rozbudowaną linią frontu wodnego, przez przybywającego odbierane jest bardziej jako miasto-parking, a nie miasto-park. Ten stan został przełamany w wyniku realizacji w roku 2016 nowej aranżacji głównego placu miejskiego, dzięki czemu miasto odzyskało dla życia społeczno-kulturalnego historyczny rynek. Decyzję tę poprzedziło kilka lat współpracy Miasta z Wydziałem Architektury Politechniki Gdańskiej i Sopotkiej Szkoły Wyższej, realizowanej w formule mentoringu urbanistycznego<sup>29</sup>. Obecna forma placu<sup>30</sup> wykorzystuje indywidualnie zaprojektowane dla Kartuz elementy małej architektury i oświetlenia<sup>31</sup>, których zdobienia w nowoczesny sposób używają folklorystycznych motywów dekoracyjnych (rys. 8). Projekt zakłada poszerzenie systemu stworzonego dla głównego rynku na pozostałe przestrzenie miejskie z możliwością dalszej indywidualizacji, angażującej kreatywność lokalnej społeczności. Prace nad placem skłoniły władze miasta do pozyskania środków unijnych na opracowanie Gminnego Programu Rewitalizacji. W dokumencie tym, przygotowanym z wykorzystaniem partycypacyjnych metod planowania – ponownie w formacie mentoringu urbanistycznego, zaproponowano rozpatrzenie możliwości wstąpienia Kartuz do sieci miast *Cittaslow*. W rozszerzeniu podstawowego dokumentu GPR, w formule mikrostrategii (rys. 9), zinterpretowano potencjały miasta, wskazując możliwe scenariusze dla rozwoju funkcji typowych dla miasta dobrego życia.

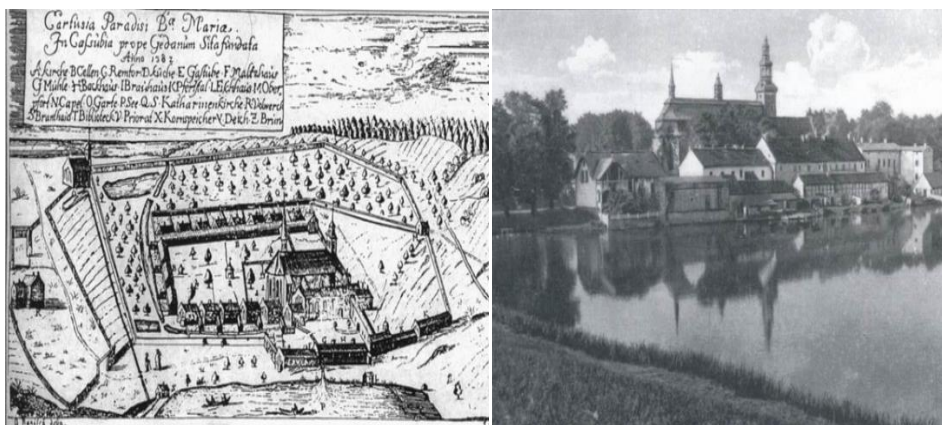
<sup>29</sup> O mentoringu urbanistycznym więcej w książce Martyniuk-Pęczek J., Rembarz G., 2015, *Przestrzeń publiczna dzielnicy w partycypacyjnym planowaniu strategicznym. Quo vadis, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto*. GFIS PG SSW, Gdańsk.

<sup>30</sup> Autorzy konsorcjum firm: Transforma – Grzegorz Pęczek RSA – Rayss Szymański Architekci s.c.

<sup>31</sup> Indywidualny projekt latarni – dr hab. inż. arch. Justyna Martyniuk-Pęczek, realizacja – firma ElmarCo. O roli i potencjałach indywidualnego projektowania latarni miejskich dla budowy współczesnej tożsamości rewitalizowanych miast przeczytać można w publikacji autorki pt. *Od pragmatyzmu do masowej indywidualizacji w kształtowaniu form oświetlenia miasta* (2013).







Rys. 7. Historyczne wizerunki kartuzji – Kolegiata Wniebowzięcia NMP i Jezioro Kłasztorne

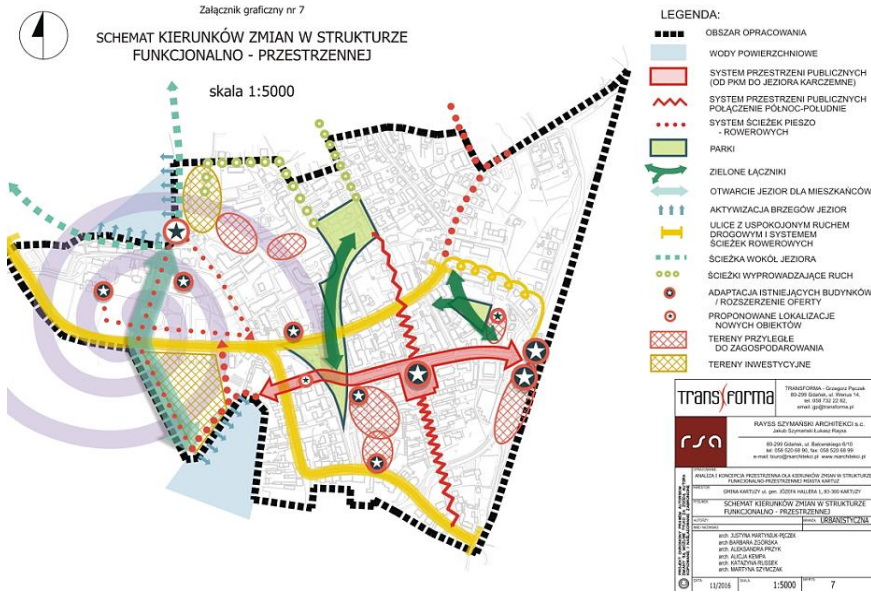
*Źródło: UM w Kartuzach.*

Inna strona nowoczesności dla Kartuz, realnie zagrożonych unifikującymi inwestycjami komercyjnymi, niszczącymi skalę miasta, rozpatrywała możliwości rozbudowy wyspecjalizowanych programów mieszkaniowych łączących walory krajobrazowe z funkcjami usług medycznych, czy też potencjał dziedzictwa kartuzji (wizerunek, mit) i przyrody w kontekście rozbudowy alternatywnej oferty krótkoterminowej/weekendowej turystyki. GPR wzbogacony został o dwa koncepcyjne opracowania projektowe dla kluczowych przestrzeni publicznych: dziedzińca przy domu kultury – tzw. Dworze kaszubskim oraz koncepcja programowo-przestrzenna zagospodarowania bulwaru spacerowego w rejonie Kłasztornej Strugi i Jeziora Kłasztornego (rys. 7, 10).



Rys. 8. Nowa aranżacja przestrzeni historycznego rynku w Kartuzach

*Źródło: Transforma Grzegorz Pęczek.*



Rys. 9. Mikrostrategia rewitalizacji przestrzeni publicznej Kartuzy

Źródło: Transforma Grzegorz Pęczek, Analiza i koncepcja przestrzenna dla kierunków zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta Kartuzy.



Rys. 10. Nowe aranżacje przestrzeni publicznych: dla dziedzińca przy Domu Kultury Dwór Kaszubski (lewe), dla bulwaru spacerowego w rejonie Klasztornej Strugi i Jeziora Klasztornego (prawe)

Źródło: Transforma Grzegorz Pęczek.

## 5. Podsumowanie

W uwarunkowaniach polskich trudno jest o właściwe rozumienie znaczenia konieczności zbalansowania dopełniających się nurtów rozwojowych, wizualizowanych hasłowo przez pojęcia *Slow* i *Smart*. Stąd też prace nad popularyzacją modelu *Slow City* i jego pochodnych, tj. Metropolitalne *Slow City* (MSC) przyczyniają się do zwrócenia uwagi zarządzającym na istnienie alternatyw dla obecnego, w niewielkim stopniu rzeczywiście zrównoważonego, modelu rozwojowego miast. Wielkie pole otwiera się w tym względzie dla innowacyjnych badań wdrożeniowych, połączonych z popularyzacją wiedzy o metodach planowania miast. Jest to szczególnie ważne w dobie wdrażania również w Polsce ustaleń *European Urban Agenda Pact of Amsterdam* (2016)<sup>32</sup>.

W tym kontekście kwestia kształtowania alternatywnych środowisk realizacji metropolitalnego stylu życia poprzez model *Slow City* wydaje się jedną z możliwości rozwiązania szeregu powiązanych problemów współczesnego społeczeństwa polskiego, istotnie zmęczonego presją stałych zmian i przyspieszania tempa ich wprowadzania.

Zagadnienie ochrony walorów małych miast położonych w strefie kształtującego się obszaru metropolitalnego jest zagadnieniem szczególnie istotnym. Jest to też temat bardzo aktualny, wymagający niekonwencjonalnych polityk miejskich i regionalnych. Przyjęcie w roku 2015 dokumentu *Krajowej Polityki Miejskiej 2030* obudziło nadzieję na umocnienie pozycji władz samorządowych, umożliwiające im skuteczniejsze stosowanie nowoczesnej wiedzy o możliwych rozwiązaniach przestrzenno-społecznych, rozumianych w kontekście prowadzenia aktywnej i wyspecjalizowanej polityki miejskiej. Wymaga ona jednak profesjonalnego wsparcia ze strony nowoczesnie wykształconych planistów.

Koncepcja Metropolitalnych *Slow City* jest szansą promowania w Polsce, również w strefach aglomeracyjnych, nowoczesnych standardów i innowacyjnych metod planowania i zarządzania. W krajach o podwyższonej kulturze planowania modele zarządzania, oparte o funkcjonowanie w sieciach współpracy i promocji, są dziś kwestią oczywistą. Niezbędna w Polsce innowacja dotyczyć musi konstruowania nowych, bardziej efektywnych, metod zarządzania miastem, szczególnie w kontekście lepszego wykorzystania potencjału sieciowania, wspomagającego lepsze rozpoznanie i aktywizację endogenicznych potencjałów własnych. Uzyskanie w tym kontekście efektu zrównoważonego rozwoju oznacza zapewnienie niezbędnego poziomu trwałości polityki zapewniającej procesowi miejskiemu ciągłość odnawialności jego zasobów.

<sup>32</sup> <http://urbanagendaforthe.eu/pactofamsterdam/>



## Literatura

- Bach Głowińska J. (2014), *Inteligentna przestrzeń*, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa.
- Communities and Local Government Publications. (2009), *Planning Policy Statement: eco-towns A supplement to Planning Policy Statement 1*, <https://www.gov.uk/government/publications/eco-towns-planning-policy-statement-1-supplement>.
- Gehl J. (2009), *Życie między budynkami*, RAM Sp. z o.o.
- Groth A. (1998). *Historia Pucka*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk.
- Jałowiecki, B. (2004), *Metropolizacja*, [w:] A. Majer, P. Starosta (red.), *Wokół socjologii przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 53, 224-225.
- Kuźniewski S. (2016), Wpływ funduszy krajowych i unijnych na dynamikę rozwoju małych miast, [w:] Strzelecka E. (red), *Alternatywne modele rozwoju miast. Sieć miast Cittaslow*, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, w cyklu Monografie 2016.
- Labuhn B. (2016), *Kwatera do wynajęcia. Studium rewitalizacji starego miasta w Pucku w oparciu o stworzenie nowego modelu bazy noclegowej*, Praca inżynierska niepublikowana, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk. Promotor dr inż. arch. Gabriela Rembarz.
- Lorens P. (2006), *Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta*, Politechnika Gdańska.
- Martyniuk-Peczek J., Rembarz G. (2015), *Przestrzeń publiczna dzielnicy w partycypacyjnym planowaniu strategicznym. Quo vadis, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto*. GFIS PG SSW, Gdańsk.
- Obszar Metropolitalny Gdańsk-Sopot-Gdynia. (2015), *Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Sopot-Gdynia do roku 2030*, [http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Strategia\\_OM%20G-G-S%20do%20roku%202030.pdf](http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Strategia_OM%20G-G-S%20do%20roku%202030.pdf) (dostęp: 01.03.2017).
- Rembarz G. (2015), *Slow Smart Orunia. Potencjał miejskiego rolnictwa w rewitalizacji metropolii*, [w:] Bradecki T. (red), *Mieszkać w mieście. Tom 2. Wyzwania współczesności*, Politechnika Śląska, s. 143.
- Rembarz G (2016), *Rewitalizacja Berlina i Lipska jako źródło inspiracji dla polskich praktyk rewitalizacyjnych*, [w:] Lorens P. (red.), *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast w kontekście przemian społeczno-gospodar czych*, s. 26.
- Rembarz G. (2007), *SusSet – Sustaining Small Expanding Towns. Reprezentacyjne przestrzenie publiczne Helu i Pucka*, Urbanista nr 6.
- RSA – Rayss Szymański Architekci s.c., Transforma Grzegorz Pęczek, *Analiza i koncepcja przestrzenna dla kierunków zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta Kartuzy na potrzeby Gminnego Programu Rewitalizacji*, Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.
- Stasiak A., Włodarczyk B. (2013), *Miejsca spotkań kultury i turystyki*, [w:] *Kultura i turystyka – miejsca spotkań*, pod red. Krakowiak B. Stasiak A., Włodarczyk B., Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego, Łódź, s. 35.
- Sadler S. (2005), *Archigram: Architecture without Architecture*, MIT Press.
- Sassen S. (2016), *How Jane Jacobs Changed the Way We Look at Cities*. The Guardian online, Wednesday 4 May 2016 15.15 BST



[<https://www.theguardian.com/cities/2016/may/04/jane-jacobs-100th-birthday-saskia-sassen>] (dostęp 01.03.2017).

- Stawasz D., Sikora-Fernandez D. (2015), *Zarządzanie w polskich miastach zgodnie z koncepcją Smart City*, Placet, Warszawa.
- Strzelecka E. (red) (2016) *Alternatywne modele rozwoju miast. Sieć miast Cittaslow*, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, w cyklu Monografie 2016.
- Swianiewicz P., Klimska U. (2005), *Społeczne i polityczne zróżnicowanie aglomeracji w Polsce – waniliowe centrum, mozaika przedmieść*. Prace i Studia Geograficzne, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, s. 35, 51, 53-56.
- Województwo Pomorskie. (2009), *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, Gdańsk, s. 144. Załącznik do Uchwały Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r., Dz.Urz. Pomorskiego z 2009 r., Nr 172, poz. 3361.
- Wróblewska A. (2007), *Koncepcja odnowy systemu przestrzeni publicznych miasta Pucka*, Praca magisterska niepublikowana, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, promotor: inż. arch. Gabriela Rembarz.

## **THE POTENTIAL OF THE SLOW CITY STRATEGY FOR DEVELOPMENT OF THE CITIES IN THE EMERGING POLISH METROPOLISES, ON THE EXAMPLE OF PUCK AND KRATUZY – CITIES IN THE GDANSK METROPOLITAN AREA**

The article presents possibilities of applying the Slow philosophy as to develop a new model of a Metropolitan Slow City (MSC). References have been made to the assumptions of the Cittaslow movement, showing the potential for an alternative developmental strategy in the spirit of the „cities of good life”, for the centers within metropolitan zones. In the summary, theoretical assumptions have been illustrated using an example of an innovative project model for revitalization of the historical urban tissue. The shaping of the metropolitan area around the Gulf of Gdansk poses new challenges for the cities not yet directly identified with the Tricity Agglomeration. Puck and Kartuzy are Kashubian, country administrative centers located at the junction of distant exurbia of the main, polycentric, urbanized stem of the metropolis and attractive tourist sites of the coastline and the lakeland. As the historically shaped local centers and the capitols of regional culture, they are important nodes of the main tourist routes. At the same time, the delicate and unique features of both the Kashubian culture and the local, natural, urban landscape nowadays are seriously threatened. The Gdansk Metropolitan Area which has been quickly and chaotically urbanized as well as the expanding coastal-zone tourist infrastructure both bear the signs of adverse speculative activity in the regions of Puck and Kartuzy. The investment pressure transfers global business models onto the local grounds, along with universal architectural patterns. The adverse economic impact reflecting itself on



the quality of the inhabitants' life (gentrification) require immediate definition of a new strategy for development of the cities – i.e. for maintaining their leading role as the images of local identity. The MSC concept seems to possess a range of potentials that can be an attractive alternative for the current state of the lack of a coherent vision of these urban centers' future.

**Keywords:** Metropolitan Slow City, Slow Smart strategy, Puck, Kartuzy, Cittaslow.