Urban Transformations

Towards wiser cities and better living

Mentor & Student Research Lab
Workshop and Conference 2014

edited by Sławomir Ledwoń and
Hanna Obracht-Prondzyńska

ISOCARP
Knowledge for better Cities

Urban Transformations

Towards wiser cities and better living

edited by
Sławomir Ledwoń
Hanna Obracht-Prondzyńska

Gdansk - The Hague 2015

© International Society of City and Regional Planners/ Międzyanrodowe Stowarzyszenie Planistów Miejskich i Regionalnych ISOCARP, The Hague 2015
© The Kashubian Institute/ Instytut Kaszubski, Gdańsk 2015

ISOCARP
Knowledge for better Cities

The publication was prepared during **Mentor & Student Research Lab**
organised by Urban Revolution Laboratory (LEM-ur) and International Society of City and Regional Planners (ISOCARP).
Publikacja została przygotowana w ramach Warsztatów **Mentor & Student Research Lab**
zorganizowanych przez Laboratorium Ewolucji Miejskich (LEM-ur) oraz International Society of City and Regional Planners (ISOCARP).

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the Publisher.
Authorship Responsibility: the orginal author is responsible for the content of the manuscript.

Reviewer/ Recenzent:
dr hab. Małgorzata Dymnicka

Editors/ Redaktorzy:
Sławomir Ledwoń
Hanna Obracht-Prondzyńska

Project coordinator/ Koordynator projektu:
Hanna Obracht-Prondzyńska

Project Supervisors/ Opiekunowie merytoryczni projektu:
Sławomir Ledwoń
Tomasz Rozwadowski

Copyright by: Sławomir Ledwoń, Gdańsk 2015
Copyright by: Hanna Obracht-Prondzyńska, Gdańsk 2015

ISBN: 978-83-63368-58-6

Cover design/ Projekt okładki:
Agnieszka Zasada

Graphics/ Grafika:
Jessika Kreps, Hanna Obracht-Prondzyńska

Language consultation (english)/ Konsultacje językowe (ang.):
Andrew Foster, Ric Stephens,
Justyna Magdziarz, Alicja Wojgienica

Printed and bound/ Druk i oprawa:
TOTEM, 88-100 Inowrocław, ul. Jacewska 89

7 **URBAN TRANSFORMATIONS**
Hanna Obracht-Prondzyńska

13 **MENTOR AND STUDENT RESEARCH LAB AS AN INNOVATIVE RESEARCH METHOD**
MENTOR AND STUDENT RESEARCH LAB JAKO INNOWACYJNA METODA BADAWCZA
Sławomir Ledwoń

21 **PUBLIC SPACE, PLANNING & DESIGN MANUAL**
PRZESTRZEŃ PUBLICZNA, PODRĘCZNIK PLANOWANIA I PROJEKTOWANIA
Mentor: Ric Stephens
Patryk Czajka, Nicole Ghiselli, Alina Grędzicka, Jessika Kreps, Daniel Platt, Małgorzata Potocka, Marta Potulska, Marta Rusin

143 **THE MOBILITY BOOSTERS, IMPROVING SUSTAINABLE MOBILITY**
THE MOBILITY BOOSTERS, POPRAWA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
MENTOR: Christian Horn
Natalia Balcerzak, Aleksandra Lukaszun, Łukasz Skiba, Paulina Wilszewska, Przemysław Wójcik

163 **SMART INFRASTRUCTURE: CASE STUDY OF GDYNIA, WATERFRONT CITY**
INTELIGENTNA INFRASTRUKTURA: STUDIUM PRZYPADKU GDYNI, MIASTA NADWODNEGO
MENTOR: Alexander Boakye Marful
Alicja Baranowska, Maria Dembska, Joanna Jaczewska, Agnieszka Kozielska, Krzysztof Stefaniak, Igor Szóstakowski

177 **WHAT KIND OF CITY ARE WE BUILDING? WHAT KIND OF CITY DO WE WANT TO BUILD? RE-VIEWING THREE DIFFERENT URBAN DEVELOPMENTS IN METROPOLITAN AREAS**
JAKIE MIASTA BUDUJEMY? JAKIE MIASTA CHCEMY BUDOWAĆ? PRZEGLĄD TRZECH RÓŻNYCH KIERUNKÓW ROZWOJU URBANISTYCZNEGO W OBSZARZE METROPOLITALNYM
MENTOR: Oscar Bragos
Agata Hinca, Piotr Smolnicki, Beata Tranda, Anna Wilde, Anna Wolska, Karolina Zajączkowska, Germán Hein, Federico Sileo, Mauro Livolti, Agustina Rostán

195 **MEDIUM SIZE SOUTH BALTIC RIM CITIES – IMPROVING BY LEARNING FROM EACH OTHER**
ŚREDNIE MIASTA POŁUDNIOWEGO WYBRZEŻA MORZA BAŁTYCKIEGO – ROZWÓJ POPRZEZ WZAJEMNĄ NAUKĘ
MENTOR: Markus Appenzeller
Nina Bloch, Monika Dąbrowska, Anna Rubczak, Sylwia Różańska, Bolesław Słociński, Piotr Żelaznowski

219 **HISTORIC CENTRE OF GDAŃSK AS A UNIQUE EXAMPLE OF POSTWAR SOCIALIST CITY CREATION**
HISTORYCZNE ŚRÓDMIEŚCIE GDAŃSKA JAKO UNIKALNY PRZYKŁAD POWOJENNEJ KREACJI MIASTA SOCJALISTYCZNEGO
Łukasz Bugalski

229 **POST-WAR SINGLE FAMILY HOUSE ESTATES IN WROCŁAW. PRESENT CONDITIONS AND PROBLEMS WITH IT MODERNIZATION**
POWOJENNE BUDYNKI JEDNORODZINNE WROCŁAWIA. STAN ZACHOWANIA ORAZ PROBLEMY Z ICH MODERNIZACJĄ
Zuzanna Napieralska

237 **URBAN FEARS**
STRACH W PRZESTRZENIACH MIEJSKICH
Patrycja Grzyś

URBAN TRANSFORMATIONS

Hanna Obracht-Prondzyńska
Gdansk University of Technology
project coordinator

Every epoch, specialized discipline and social environment use key categories to define specific issues that are of utmost importance in the ongoing public debate. Beyond all question, space is one of such categories. Not only urbanists are interested in space – it also attracts the attention of psychologists, sociologists, anthropologists, economists, public management specialists, geographers, aesthetics, etc. However, public space is especially important for urbanists as it plays a key role in urban planning. It establishes a framework within which a human being functions, develops, interacts with others, builds social relations, etc.

In Polish public discourse (but not only), the second central issue, or a key-word, is transformation. In fact, there is a good reason why the topic of transformation emerges right now in Gdansk. After 25 years since local governments started functioning in Poland, the space in which we live has significantly changed, undergoing a major transformation. The cities have also changed beyond recognition. When local governments started to form in 1990, the aims of the process were being widely discussed in the context of urban development and the decisions regarding how the surrounding space should look like were being made.

The round anniversary of self-government re-introduction in Poland provides us with the opportunity to look closer at to what extent our former plans have been fulfilled: what has happened to the space, especially the urban space, and whether it lives up to our earlier conceptions, dreams and expectations. It should be noted that Polish space, including Pomerania and Tricity, is two-faced. On one hand, there are places which in the last few years underwent a complete transformation, thus becoming human-friendly – these are places we enjoy spending our time in, places which do not make us aesthetically offended and places which foster social relations. On the other hand, there are still numerous places where the time has stood still or which have even undergone functional, aesthetic and technical degradation. These eerie places, despite their huge potential, are simply avoided and neglected.

Każda epoka historyczna, dziedzina wiedzy czy też środowisko społeczne posługuje się kluczowymi kategoriami, charakteryzującymi zagadnienia, które odgrywają najistotniejszą rolę w toczącej się publicznej debacie. Niezaprzeczalnie dzisiaj, nie tylko dla urbanistów, taką kategorią pozostaje przestrzeń. Interesują się nią psychologowie, socjologowie, antropolodzy, ekonomiści, specjaliści od zarządzania publicznego, geografowie, estetycy etc. Dla urbanistów najistotniejsza jest przestrzeń publiczna, bo to ona odgrywa kluczową rolę w planowaniu miast oraz ich otoczenia. Tworzy swego rodzaju ramy, w których żyje człowiek, rozwija swoją aktywność, spotyka się z innymi, buduje więzi społeczne etc.

W polskim (ale nie tylko) dyskursie publicznym drugim centralnym pojęciem, słowem-kluczem jest transformacja. Nie bez powodu też tematyka transformacji pojawia się właśnie teraz w Gdańsku. W ciągu 25 lat funkcjonowania samorządów przestrzeń, w której żyjemy, uległa znacznym zmianom, przeszła zasadniczą transformację. Miasta zmieniły się nie do poznania. Kiedy tworzyły się samorządy w 1990 roku w wielu miejscach i środowiskach dyskutowano o celach rozwojowych oraz decydowano o tym, jak ma wyglądać otaczająca nas przestrzeń.

Okrągła rocznica odtworzenia samorządów to okazja, aby przyjrzeć się temu, co z dawnych zamierzeń udało się zrealizować. Co stało się z przestrzenią, szczególnie tą miejską, i czy jest to zgodne z dawnymi wyobrażeniami, marzeniami, oczekiwaniami? Należy zwrócić uwagę, że polska przestrzeń, w tym także na Pomorzu i w Trójmieście, ma niejako dwa różne oblicza. Po pierwsze, istnieją miejsca, które w ciągu ostatnich lat uległy całkowitemu przekształceniu, stając się tym samym przestrzeniami przyjaznymi ludziom, w których chętnie przebywamy, które nie burzą naszego poczucia estetyki i sprzyjają podtrzymywaniu więzi społecznych. Z drugiej jednak strony ciągle jest wiele takich miejsc, w których „czas się zatrzymał", a nawet takich, które uległy funkcjonalnej, estetycznej i technicznej degradacji. Które „straszą" swoim wyglądem (pomimo dużego potencjału), przez co staramy się ich unikać.

As a result, questions of what should be done next with our cities, including Tricity, are more and more common. How can we make the space we live in more friendly to the inhabitants, with breathtaking landscapes and vibrant cities that live up to the expectations of their local residents, tell an interesting story to the incomers, and attract everyone with a rich offer of services?

Therefore, there is an urgent need for an interdisciplinary discussion concerning perhaps the most significant issue that influences the quality of our life, namely the space. The self-governance anniversary provides a great opportunity to think of how Tricity changed in the last 25 years and also to ask the question of what it will look like in the next 25 years. We all need to realize that during the post-war period, Gdansk underwent a unique transformation: from massive post-war destruction and consequent reconstruction of the historic city center as well as the period of mass construction, the so-called panel building, to the urban development of the 90s and 2000s and recent spectacular public and private investments, thanks to which the city can aspire to the role of a metropolis.

These deep transformations have been accompanied by a discussion regarding the need for a change in the way we think about the city and the way we treat its inhabitants, as the main beneficiaries of the urban space. Modern city planning refers to the ideas propagated by Jan Gehl or Jane Jacobs who remind us that in the process of city planning, the main focus should be placed upon local residents. Cities can flourish only through human communication.[1] Perhaps then, for the first time in the history, we are witnessing the emergence of a powerful society in Poland that has become interested in what is happening in its near surrounding and wants to have a viable impact on it. Perhaps, this very group of people will be on the cutting edge of urban development in Poland. According to David Harvey, it is this very group of people that should decide about the city:

> "The right to the city is, therefore, far more than a right of individual or group access to the resources that the city embodies: it is a right to change and reinvent the city after our hearts' desires. It is, moreover, a collective rather than an individual right, since reinventing the city inevitably depends upon the exercise of a collective power over the processes of urbanization. The freedom to make and remake ourselves and our cities is, I want to argue, one of the most precious yet most neglected of our human rights."[2]

Wszystko to powoduje, że coraz częściej padają pytania o to, co dalej z naszymi miastami, w tym także z Trójmiastem? Jak możemy sprawić, aby przestrzeń, w której żyjemy, była przyjazna mieszkańcom, aby krajobraz zachwycał, miasta tętniły życiem, odpowiadały na oczekiwania mieszkańców, opowiadały ciekawą historię przyjezdnym oraz przyciągały bogatą ofertą usług?

Istnieje więc pilna potrzeba interdyscyplinarnej dyskusji nad być może najistotniejszym zagadnieniem, od którego zależy jakość naszego życia, czyli właśnie nad przestrzenią. Rocznica samorządności to dobra okazja, do zastanowienia się, jak zmieniło się Trójmiasto w ciągu ostatnich 25 lat, a także okazja do zadania pytania, jak wyglądać będzie ono za kolejnych 25 lat? Trzeba przy tym uświadamiać sobie (i innym), że Gdańsk w okresie powojennym przeszedł niezwykłą transformację: od gigantycznych zniszczeń, poprzez odbudowę nie tylko historycznego centrum, przez okres masowego budownictwa, tzw. „wielkiej płyty", aż po rozbudowę miasta w latach 90. i 2000. oraz po realizowane w ostatnich latach spektakularne inwestycje publiczne i prywatne, które powodują, że miasto aspiruje do roli metropolii.

Tym głębokim transformacjom towarzyszy dyskusja o konieczności zmiany sposobu myślenia o mieście oraz traktowania mieszkańców, jako głównych beneficjentów przestrzeni miejskiej. Współczesna urbanistyka odwołuje się głównie do idei miasta proponowanych przez Jana Gehla, czy Jane Jacobs, którzy przypominają, że w procesie planistycznym powinniśmy skupiać się przede wszystkim na mieszkańcach. Miasta wszak rozkwitają tylko kontaktując ze sobą ludzi.[1] Być może więc jesteśmy świadkami procesu, gdy w Polsce po raz pierwszy w historii kształtuje się silne społeczeństwo, które zaczęło interesować się tym, co dzieje się w jego najbliższym otoczeniu i chce mieć na nie realny wpływ? Być może też to właśnie ta grupa będzie wyznaczać kierunek rozwoju polskich miast? David Harvey zwraca przy tym uwagę, że to właśnie oni powinni współdecydować o mieście:

> "Prawo do miasta jest czymś o wiele szerszym niż prawo dostępu jednostki lub grupy do zasobów, które zawiera miasto: jest prawem do zmiany i wynajdywania miasta na nowo takim, jakim go pragniemy. Jest też, co więcej prawem bardziej kolektywnym niż indywidualnym, ponieważ wynajdywanie miasta na nowo w sposób nieunikniony zależy od sprawowania kolektywne władzy nad procesami urbanizacji. Wolność do tworzenia i przekształcania samych siebie i naszych miast jest, chcę to podkreślić, jednym z najcenniejszych

1 Kochanowscy, Danuta & Mieczysław. *W stronę miasta (Into the City).* Warszawa: Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania, 2012. 34.

2 Harvey, David. *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. London: Verso, 2012.

jednocześnie najbardziej lekceważących pośród praw człowieka."[2]

The city, just like its definition, is constantly transforming and the role it plays also undergoes changes. Currently, the majority of our global population lives in cities and the number continues to grow. On one hand, we may say that an intensive urban development can be observed in any place in the world. On the other hand, some cities undergo a reverse process – degradation, depopulation, dwindling (which was explicitly shown on the example of some US cities during the crisis of 2008). Area development and planning do not keep the pace of the processes that take place in the urban space. The city, often lacking an urbanist, is subject to constant transformation by hundreds and thousands of individuals, which leads to the revaluation of the image of the city as a whole as well as its particular streets and houses. Such an approach hinders comprehension of the phenomena that are taking place in the urban space.

Miasto, jak również jego definicja, nieustannie transformują, a rola, jaką dotychczas ono pełniło zmienia się. Obecnie większość ludzkości na świecie żyje w miastach, a procent ten cały czas rośnie. Z jednej strony możemy więc powiedzieć, że intensywny rozwój miast widoczny jest w każdym miejscu na świecie. Z drugiej jednak część miast poddawana jest procesowi odwrotnemu – degradacji, wyludnianiu, „zwijaniu się" (pokazują to dobitnie niektóre miasta Ameryki w wyniku kryzysu, który zaczął się w 2008 roku). Planowanie przestrzenne nie nadąża za tempem procesów zachodzących w przestrzeni zurbanizowanej. Miasto, często pozbawione projektanta, jest poddawane procesom nieustannego przekształcania przez setki i tysiące jednostek, prowadzącym do rewaluacji wizji miasta jako całości oraz poszczególnych jego ulic i domów. Takie podejście absolutnie utrudnia możliwość zrozumienia zachodzących w przestrzeni zjawisk.

Both now and in the past, there have been trends that aimed at eliminating certain negative phenomena from the life of the city. There have also been some attempts to ground the ultimate vision of the project on its one single key component. Therefore, there are such projects which are guided by some pre-imposed thought, idea or rule. All these attempts spring from the concept of the "planned city".[3] However, regardless of which idea we choose, all cities have to face new challenges. Consequently, there remains a question of whether we are able to define universal problems facing all the cities and, quite the contrary – whether we are able to find a solution to a local problem in a global world. Are the urban planners guided by the local ideas and needs or rather the widely-promoted, trendy global catchphrases? Do we find local answers to global questions? And finally, can we apply global answers locally? These are the basic problems of the modern city planning. Cities demand from us a huge intellectual effort, offering at the same time a great adventure. As Italo Calvino used to write:

Zarówno dawniej jak i dzisiaj obecne są trendy zakładające wyeliminowanie z życia miasta określonych, negatywnych zjawisk. Podejmowane są też próby oparcia wizji projektu na jednym kluczowym składniku, dlatego powstają projekty miast podporządkowane pewnej z góry narzuconej myśli, idei, zasadzie. Wszystkie je łączy pomysł na „miasto zaprojektowane" . Bez względu jednak na to, jaką ideę wybierzemy, wszystkie miasta stają przed nowymi wyzwaniami. Pojawia się więc pytanie, czy jesteśmy w stanie zdefiniować uniwersalne problemy, przed którymi stają wszystkie miasta? Ale też odwrotnie – czy na lokalne problemy jesteśmy w stanie znaleźć odpowiedzi w globalnym świecie? Czy planiści kierują się lokalnymi pomysłami i potrzebami, czy raczej lansowanymi na świecie modnymi hasłami? Czy więc znajdujemy lokalne odpowiedzi na globalne pytania? Oraz czy globalne odpowiedzi dają się zastosować w lokalnych warunkach? Oto podstawowe problemy współczesnej urbanistyki. Miasta wymagają ogromnego wysiłku intelektualnego, obiecując za razem wielką przygodę. Jak pisał Italo Calvino:

> "Cities also believe the are they work of the mind or of chance, but neither the one nor the other suffices to hold up their walls. You take delight not in a city's seven wonders, but in the answer it gives to a question of yours."[4]

> „Miasta również uważają się za dzieło umysłu lub przypadku, ale ani umysł ani przypadek nie wystarczają do podtrzymania ich murów. To, co sprawia ci radość w mieście – to nie jego siedem czy siedemdziesiąt siedem cudów, ale odpowiedź, jakiej udziela na twoje pytanie".[4]

Thanks to the involvement of the students and mentors from all over the world who participated in the Mentor&Student Research Lab, it was possible to discuss the dilemmas

Projekt Mentor&Student Research Lab stanowił niepowtarzalną okazję, dzięki zaangażowaniu studentów oraz mentorów z całego świata, odniesienia się do dylematów miejskiego

3 Dukaj, Jacek. Miasto płynie, [w:] C*hwała Miasta (The City Sails On*, [in:] *The Glory of the City)*. Warszawa: Fundacja Bęc Zamiana, 2012.

4 Calvino, Italo. *Invisible Cities*. New York: Harcourt Brace, 1978. 44.

of the city planning facing not only Poland, but virtually all continents. The project was a joint initiative of the Gdansk University of Technology Student Research Club, the Laboratory of Urban Evolutions (LEM-ur)[5] and the International Society of City and Regional Planners, ISOCARP.[6] The project was in fact a side event, held for the 50th ISOCARP congress.[7]

The effects of this joint work, presented in this book, could be achieved thanks to the involvement of the following mentors:

- Christian Horn, a lecturer in Paris and the director of Rethink, the office of the built environment, who works as a local metropolitan area planner,
- Markus Appenzeller, a lecturer in Rotterdam and recently in China, the director of MLA+, an office dealing with urban transformation projects all over the world,
- Richard Stephens, a lecturer at the Oregon University and the director of Stephens Planning & Design LLC, elected as the president of ISOCARP in 2014,
- Oscar Bargos, a professor at Del Rosario University and the director of the local urban development agency,
- Alexander Marful from Ghana, who after earning his doctoral degree at the University of Stuttgart, started working in Fichtner GmbH.

The aim of the project was to create an innovative formula of collaboration between the students and the urban planning professionals from all over the world. For 3 months, five groups of students from Polish universities, supervised by the urbanists from ISOCARP, kept working on the research projects devoted to the challenges facing contemporary cities, focusing their attention on Tricity and referring to problems and good practices of the foreign countries. Together, they established a common ground where youth and ambition met with experience, professionalism and methodology to discuss the problems of the city and its region. The research topic of the project was: urban transformations. The idea was that the cities – both historic and contemporary – constantly undergo evolution and thus, change their appearance. All these cities share some common features, but on the other hand, each one is different. The attitude towards these cities is also different. As Calvino wrote:

> "For those who pass it without entering, the city is one thing; it is another for those who are trapped by it and never leave. There is the city where you arrive for the first time; and there is another city which you leave never to return. Each deserves a different name (...)."[8]

planowania nie tylko w Polsce, ale też niemal na wszystkich kontynentach. Został zrealizowany dzięki wspólnej inicjatywie Studenckiego Koła Naukowego Politechniki Gdańskiej, Laboratorium Ewolucji Miejskich LEM-ur oraz the International Society of City and Regional Planners ISOCARP (Międzynarodowe Stowarzyszenie Planistów Miejskich i Regionalnych). Projekt ten towarzyszył 50. – jubileuszowemu kongresowi tej organizacji.[7]

Efekty pracy, prezentowane w tej książce, zostały wypracowane przy zaangażowaniu mentorów, którymi byli:

- Christian Horn wykładający w Paryżu i prowadzący biuro Rethink, zajmujący się planowaniem tamtejszego obszaru metropolitalnego,
- Markus Appenzeller wykładający w Rotterdamie, a ostatnio w Chinach, prowadzący biuro MLA+ pracujące nad projektami na całym świecie,
- Richard Stephens uczący na amerykańskim Uniwersytecie w Oregonie i prowadzący pracownię Stephens Planning & Design LLC, wybrany w 2014 na Prezydenta ISOCARP,
- Oscar Bargos, profesor na argentyńskim uniwersytecie w Rosario oraz dyrektor tamtejszego biura planowania miasta oraz
- Alexander Marful, pochodzący z Ghany, który po doktoracie w Stuttgarcie pracuje w Fichtner GmbH.

Celem projektu było stworzenie innowacyjnej formuły współpracy studentów ze specjalistami z całego świata. W ciągu trzech miesięcy pracy pięć grup studentów z całej Polski, kierowanych przez urbanistów z ISOCARP, opracowało projekty badawcze dotyczące wyzwań przed jakimi stoją miasta, koncentrując swoją uwagę przede wszystkim na Trójmieście, odnosząc się zawsze do problemów, ale również dobrych praktyk, stosowanych w miastach zagranicznych. Wspólnie mieli oni okazję stworzenia płaszczyzny spotkania młodości i ambicji z doświadczeniem, profesjonalizmem i warsztatem naukowym, skupiającymi się na tematyce miasta i regionu. Głównym hasłem projektu było: urban tranformations. Uznaliśmy bowiem, że miasta – tak historycznie, jak i współcześnie nieustannie ewoluują, zmieniają swoje oblicza. Wszystkie też miasta łączą pewne cechy wspólne, ale też każde z nich jest inne. Różny jest też nasz stosunek do miast. Jak pisał Calvino:

> "Inne jest miasto tego, kto mija je, nie zatrzymując się, a inne tego, kto raz przez nie pojmany, nigdy go nie opuszcza; inne jest miasto, do którego przyjeżdża się po raz pierwszy, zaś inne to, które porzuca się, aby nigdy do niego nie wrócić; każde zasługuje na odmienną nazwę (...) "[8]

5 http://lem-ur.urbancloud.pl [December 2014]
6 http://isocarp.org [December 2014]

7http://isocarp.org/activities/50th-international-planning-congress/ [December 2014].

8 Calvino, Italo. Invisible Cities. New York: Harcourt Brace, 1978. 43.

During the Mentor & Student Research Lab, workshops and open lectures, held by the mentors, were organized. There was also a public debate that took place in the City Culture Institute in Gdansk entitled Between global questions and local answers: how to make the city a good place to live? The participants had the opportunity to discuss with the mentors the following issues:

- how to deal with the cities that undergo powerful suburbanization, which constitutes a problem not only in Poland;
- how to revive European cities that are becoming museums;
- what are the consequences of the dynamic development of Asian cities;
- what are the challenges currently facing African cities.

The results were discussed during the summarizing conference, which took place on September 20, 2014, at the Gdansk University of Technology, before the ISOCARP congress.

The topic chosen and discussed by the group of Oscar Bragos from Argentina was sustainable development in metropolitan centers. Their aim was to answer the question of the direction in which Tricity and its surrounding areas develop and whether it is an example of sustainable development, namely whether we can manage our natural, economic as well as other resources in a reasonable way. Are housing complexes, especially the new ones, developing in a right direction? To answer these questions, the group decided to study a particular housing complex in Gdansk – Osowa – which is an example of a rapidly growing suburban center. The aim of the study was to find ways of achieving sustainable development. The outcomes were compared with a parallel study from Argentina, conducted by Oscar's students from Del Rosario University.

Another group, supervised by Markus Appenzeller, decided to compare Baltic cities before and after the changes in 1989. The analysis of the transformations that affected the cities after 1989 was to indicate possible directions for the intervention that should be made by the authorities to ensure that the cities develop in the best possible way. The study consisted of gathering and analyzing data from such domains as space, city branding and identity, transport, economy, society, administrative system, legislative system as well as identifying crucial problems and working on the selected aspects in details.

The group led by Alexander Marful from Ghana chose the topic of smart infrastructure in cities situated by the water. Their aim was to find, prioritize and evaluate the existing and broadly-

W trakcie projektu organizowane były warsztaty robocze oraz otwarte wykłady, prowadzone przez mentorów. Odbyła się również otwarta debata publiczna w Instytucie Kultury Miejskiej w Gdańsku pod hasłem Między globalnymi pytaniami a lokalnymi odpowiedziami: jak uczynić miasta dobrymi miejscami do mieszkania? Uczestnicy mieli okazję rozmowy z Mentorami o tym, jak:

- planować miasta podlegające silnemu procesowi suburbanizacji, który jest problemem nie tylko w Polsce;
- jak ożywiać miasta europejskie, które stają się muzeami;
- jakie są skutki dynamicznego rozwoju miast azjatyckich;
- oraz przed jakimi wyzwaniami obecnie stoją miasta afrykańskie.

O efektach pracy w ramach projektu mówiono w trakcie podsumowującej konferencji, która odbyła się 20 września 2014 na Politechnice Gdańskiej, a która poprzedzała kongres ISOCARP.

Tematem wybranym przez grupę Oscara Bragosa z Argentyny był zrównoważony rozwój w ośrodkach metropolitalnych. Celem, jaki sobie postawili, było znalezienie odpowiedzi na pytanie w jaką stronę rozwija się Trójmiasto i okolice oraz czy jest to rozwój zrównoważony, tzn. czy potrafimy rozsądnie gospodarować zasobami przyrodniczymi, ekonomicznymi i wieloma innymi? Czy rozwój naszych osiedli, szczególnie tych nowych, obiera dobry kierunek? Aby odpowiedzieć na te pytania grupa postanowiła przyjrzeć się osiedlu Osowa w Gdańsku, które jest typowym przykładem szybko rozwijającego się ośrodka podmiejskiego. Celem badań było wypracowanie sposobów osiągania zrównoważonego rozwoju. Wyniki zostały porównane z analogicznym przykładem badanym w Argentynie przez studentów Oscara na Uniwersytecie w Rosario.

Z kolei grupa robocza, działająca pod kierunkiem Markusa Appenzellera, podjęła się porównania miast nadbałtyckich przed i po przemianach w 1989 roku. Analiza przekształceń tych miast miała wskazać kierunki interwencji, jaką powinny podejmować władze, aby miasta rozwijały się jak najlepiej. Przeprowadzone badanie składało się z zebrania i analizy danych z dziedzin takich, jak: przestrzeń, marka i tożsamość miasta, transport, gospodarka, społeczeństwo, system administracyjny i legislacyjny, wyodrębnienia najważniejszych zagadnień oraz uszczegółowionej pracy nad wybranymi aspektami.

Tematem grupy, której przewodził Alexander Marful z Ghany, była inteligentna infrastruktura w miastach usytuowanych nad wodą. Celem jaki sobie postawili było znalezienie,

defined infrastructure in cities like Gdynia as well as suggest some improvements in order to be able to speak of smart solutions that support the functioning of the city. The group wanted to prepare a set of ready-made solutions and improvements for the city, which could give rise to the supremacy of Gdynia in issues related with smart city solutions.

The Tri-bike-city group, working under the supervision of Christian Horn from France, analyzed the broadly-defined mobility in the context of Tricity. They proved that the condition of transport and communication can be substantially improved by creating a strategy whereby commuting by bike and various means of public transport is not tantamount to hard financial situation, but becomes a convenient form of getting around the city. The latest trends in urban development show that there has been a shift from transport planning to mobility planning. The idea is not to create a transport system without a deeper understanding of why and how people travel. Therefore, while building the transportation infrastructure in a city, car users no longer constitute the only point of reference. It is important to take into consideration all inhabitants who want to have the possibility to use other means of transport. The work of the group shows how to design the city of short distances and how to create a space, by combining new technologies, professional know-how and existing infrastructure, in which a car is no longer the only comfortable means of transport, but one of many other available alternatives – all cheap, eco-friendly and convenient.

The team led by Richard Stephens from the USA chose the topic of public space planning and design, putting a special emphasis on how to implement and complete the projects. They created a specific design manual, which is an interesting tool to be used by the cities. They managed to put their work to a test as in cooperation with the students from the Oregon University, they took part in a project of designing the public space in Mt. Angel during which they had the possibility to consult local authorities.

Summing up, it should be emphasized that the M&SRL project, that was closely monitored from different places in the world, was a great success, receiving numerous positive opinions from both the participants and the observers. It is with great satisfaction that we share the effects of our work, knowing that our methods have been already applied in various places and academic centers in the world.

uszeregowanie i ocena istniejącej szeroko pojętej infrastruktury w miastach takich jak Gdynia, oraz zaproponowanie usprawnienia jej, tak, by można było mówić o inteligentnych rozwiązaniach wspomagających działanie miasta. Ambicją grupy było przygotowanie pakietu rozwiązań i usprawnień dla miasta, które może zapoczątkować przewodnictwo Gdyni w kwestii rozwiązań inteligentnego miasta.

Grupa Tri-bike-city, pracująca pod okiem Christiana Horna z Francji, przeanalizowała szeroko rozumianą mobilność w kontekście Trójmiasta. Udowodnili, że warunki transportu i komunikacji można realnie poprawić, tworząc strategię, która sprawi, że poruszanie się rowerem i komunikacją miejską nie będzie synonimem gorszej sytuacji finansowej, a stanie się po prostu wygodną formą podróżowania po mieście. Najnowsze trendy dotyczące rozwoju miast wskazują na odchodzenie od planowania transportu na rzecz planowania mobilności. Chodzi o to, by nie tworzyć układów transportowych bez dogłębnego zrozumienia po co i jak ludzie podróżują. Tym samym, punktem odniesienia przy budowaniu infrastruktury transportowej miasta przestają być tylko użytkownicy samochodów. Trzeba myśleć o wszystkich mieszkańcach, którzy chcą mieć możliwość korzystania także z innych sposobów poruszania się po mieście. Stworzyli pracę, która pokazuje, jak kreować miasto krótkich dystansów, jak łącząc nowe technologie, wiedzę planistów i istniejącą infrastrukturę stworzyć przestrzeń, w której samochód nie będzie już jedynym komfortowym środkiem transportu, a tylko jednym spośród kilku dostępnych – wszystkich tanich, ekologicznych i wygodnych.

Zespół Rica Stephensa ze Stanów Zjednoczonych wybrał tematykę planowania i projektowania przestrzeni publicznych z naciskiem na sposoby wdrażania i realizacji. Stworzyli swoistą instrukcję projektowania, która stanowi ciekawe narzędzie możliwe do wykorzystania przez miasta. Ich praca miała swój pierwszy test, gdyż grupa razem ze studentami z Uniwersytetu w Oregonie zmierzyła się z projektem przestrzeni publicznych dla miasta Mt. Angel, mając okazję do konsultacji z lokalnymi władzami.

Na koniec musimy podkreślić, że projekt M&SRL, śledzony z najróżniejszych miejsc na świecie, zakończył się sukcesem i zebrał wiele pozytywnych ocen od uczestników i obserwatorów. Z satysfakcją, dzielimy się wypracowanymi efektami, wiedząc już, że wypracowana na potrzeby tego projektu metoda pracy zostaje przejęta w różnych miejscach, ośrodkach akademickich na świecie.

MENTOR AND STUDENT RESEARCH LAB AS AN INNOVATIVE RESEARCH METHOD

Mentor and Student Research Lab jako innowacyjna metoda badawcza

Sławomir Ledwoń
project supervisor

This book is a result of intensive and collaborative work of those who took part in the Mentor and Student Research Lab, 2014. The initial idea to organise the lab was to go beyond a typical workshop or a simple research project. Mentor and Student Research Lab is a concept programme that is unique research opportunity for both students and experienced members. The first edition was held at Gdansk University of Technology, Poland and was organised by student research club Urban Revolution Laboratory LEM-ur. Below is a description of the rationale behind this innovative method, explanation of the workshop process, the gains and benefits from the lab and also a conclusion on the outcomes.

Niniejsza publikacja jest wynikiem intensywnej współpracy zespołu, który wziął udział w Mentor and Student Research Lab, 2014. Pierwotną ideą było wyjście poza klasyczny schemat warsztatów i badań naukowych. Mentor and Student Research Lab jest programem oferującym nietypową możliwość prowadzenia badań przez studentów i doświadczonych planistów. Pierwsza edycja odbyła się na Politechnice Gdańskiej i została zorganizowana przez członków studenckiego koła naukowego Laboratorium Ewolucji Miejskich LEM-ur. Poniżej znajduje się opis idei przyświecającej tej innowacyjnej metodzie, wyjaśnienie dotyczące procesu przeprowadzenia warsztatów, korzyści, jakie przychodzą z ich organizacji oraz podsumowanie dotyczące wyników.

INNOVATION

The innovative approach to this project was that there were two components interacting with each other. One was the local, represented by Polish students from the universities in the region. The other was international – they were very experienced mentors, members of ISOCARP, who came from different countries all over the world.

The above allowed for different method of work, that would take advantage from the different experiences and knowledge of both parties. This helped them to work in the most efficient way as well as approach the problem from different perspectives.

In such a case – the local Students know about the local context very well. They easily understand the problems, can identify the most important and crucial local issues to be solved. There is no language barrier for them, as well as they know the culture and the specifics of the location. It is easier for them find the data, as they know where to ask and can translate it if necessary.

Whereas the international component is brought by the Mentors. They come from different parts of the world, different backgrounds and planning cultures. They have broad knowledge

INNOWACJA

Na innowacyjne podejście do projektu składały się dwa komponenty, wchodzące ze sobą w interakcję. Pierwszy z nich miał charakter lokalny. Reprezentowali go Polscy studenci z uczelni znajdujących się w regionie. Drugim, międzynarodowym, elementem byli doświadczeni mentorzy, będący członkami ISOCARP. Pochodzili oni z różnych krajów na całym świecie.

Dzięki powyższemu można było zastosować inny rodzaj pracy, przy można skorzystać z różnych doświadczeń i wiedzy obu stron. Dzięki temu grupy mogły pracować w najbardziej efektywny sposób, jak również spojrzeć na analizowany problem z różnych perspektyw.

Przy takiej organizacji pracy – Studenci lokalnych uczelni znają bardzo dobrze lokalny kontekst. Z łatwością rozumieją problemy oraz są w stanie wskazać najważniejsze i kluczowe lokalne problemy, które należy zaadresować. Studenci nie trafiają na barierę językową, jak również znają kulturę i specyfikę lokalnego kontekstu. Jest więc im łatwiej gromadzić dane, wiedzą do kogo mają się zwrócić i są w stanie je przetłumaczyć, o ile zajdzie taka potrzeba.

Natomiast międzynarodowy komponent jest wprowadzany przez Mentorów. Pochodzą oni z różnych stron świata, mają zróżnicowane doświadczenie i podejście do planowania.

as planners and researchers, and are specialist in the topics researched in the lab. They look from outside. Mentors also have the experience and skills to both lead the team and develop the research.

Mają szeroką wiedzę na temat planowania i prowadzenia badań, są specjalistami w temacie, którym zajmują się w ramach laboratorium MSRL. Mają także inne spojrzenie – z zewnątrz. Mentorzy, dzięki swoim doświadczeniom i umiejętnościom, mogą zarówno poprowadzić zespół badawczy, jak również rozwinąć temat badawczy.

By pairing those two perspectives – local and international – in one research project, the process and the work methods allow for innovative solutions.

Metoda polegająca na połączeniu w jednym projekcie obu perspektyw – lokalnej i międzynarodowej – pozwala na uzyskanie innowacyjnych rozwiązań.

PROCESS

PROCES

The process of executing the research lab consisted of several stages. First there was a local organising team formulised, which was led by a coordinator and supervised by ISOCARP. In this case the local organisation dealing with the project was the student research club Urban Revolution Laboratory LEM-ur at Gdansk University of Technology, Poland. Then the group focused on formulating the general theme of the workshop and a call for prospective Mentors was issued to Members of ISOCARP. From among the applicants five Mentors were selected to lead their teams. They, together with organisers and partners, formulated the individual research themes. The Students also were answering a call to participate. They came from different universities and also were at various stages of their studies. In the end each team comprised of 6 Students, usually one team leader, one PhD candidate, together with under- and postgraduates. This allowed for a better mix of experiences and taking on different roles in the teams.

Proces przeprowadzenia laboratorium składał się z kilku etapów. Pierwszym z nich było zawiązanie grupy organizacyjnej, która była prowadzona przez koordynatora i nadzorowana przez ISOCARP. W tym wypadku lokalną organizacją było studenckie koło naukowe Laboratorium Ewolucji Miejskich LEM-ur, działające na Politechnice Gdańskiej. Następnie grupa skupiła się na określeniu tematu badawczego projektu. Wysłano także ogłoszenie o naborze na Mentorów do wszystkich członków ISOCARP. Z ich aplikacji wybrano pięciu Mentorów, którzy mieli za zadanie poprowadzić swoje zespoły. Mentorzy, wspólnie z organizatorami i sponsorami, określili indywidualne tematy badawcze dla każdej z grup. Studenci również musieli się zgłosić na warsztaty i pochodzili z różnych gdańskich uczelni. W efekcie powstały grupy składającej się 6 Studentów, w tym lidera grupy, doktoranta oraz studentów pierwszego i drugiego stopnia. Dzięki temu możliwe było uzyskanie zróżnicowania doświadczeń jak i różnych ról, jakie mogli przyjąć członkowie grup.

First workshop was commenced, where mentors meet their teams, taking part in site visits and introduction to the city. The research topics were finalised then. For the next 3 months teams have worked continuously, while being remotely supervised by Mentors and aided by team leaders and local coordinators. This was the crucial time for developing the research. During that period a second workshop was held. There were invited quests and all groups met to assess the progress and discuss the current issues as well as had the opportunity consult with local experts. After another month, shortly before concluding the research part, all groups met again to discuss the findings of their work and internally test their final presentations.

Podczas pierwszego warsztatu mentorzy poznali swoje grupy, wzięli udział w wizytach w terenie i zapoznali się z miastem. Wówczas zawężone zostały tematy badawcze. Przez kolejne 3 miesiące zespoły nieprzerwanie pracowały nad swoimi badaniami. W tym czasie grupy były zdalnie nadzorowane przez Mentorów, z pomocą liderów grup i koordynatorów. To był kluczowy okres dla przeprowadzania badań. W tym czasie przeprowadzone zostało drugie spotkanie warsztatowe. Zaproszono specjalistów, a grupy mogły zapoznać się i ocenić stopień zaawansowania prac i skonsultować się z zaproszonymi gośćmi. Po miesiącu, tuż przed zakończeniem prac, wszystkie grupy spotkały się ponownie aby omówić wyniki badań i wewnętrzne przetrenować końcowe prezentacje.

The concluding part of the lab was the workshop conference. It was an open event with introductory guest lectures, presentations by all groups and additional mentoring sessions for young researchers. The latter was another

Podsumowaniem laboratorium była konferencja warsztatowa. Było to otwarte wydarzenie, podczas którego zaproszeni goście wygłosili wykłady wprowadzające, pięć grup warsztatowych zaprezentowało wyniki swoich

element of the MSRL programme. It was an innovation allowing young scientists to present their work, that was still in the research process with interim findings and did not have to be complete. With this the Mentors were able to give them valuable input, that could be incorporated in the future. The significance of this was that, unlike at a scientific conference, the feedback had greater impact on shaping their research to follow.

badań, a także zorganizowano dodatkowe sesje mentorskie dla młodych naukowców. Ta ostatnia część była kolejnym elementem programu MSRL. Była to innowacja, która pozwoliła mniej doświadczonym badaczom zaprezentować ich pracę, nad którą pracowali, nie mając jeszcze końcowych wyników. Przy tej okazji Mentorzy mogli przekazać cenne uwagi, które jeszcze mogą być uwzględnione w badaniach, ze względu na ich początkowe stadium. Znaczące było to, że w przeciwieństwie do konferencji naukowej, te porady starszych i bardziej doświadczonych Mentorów miały większy wpływ na ukształtowanie badań młodych naukowców.

The Mentor and Student Research Lab was finalised with this publication, where all five research topics were published, along with articles by young researchers.

Zakończeniem prac nad projektem jest niniejsza publikacja, w której zawarto pięć projektów badawczych z laboratorium oraz artykuły młodych badaczy.

BENEFITS

KORZYŚCI

Like in any project both parties involved in the project have different gains from the work. But in MSRL the benefits for every participant go beyond simple interaction, which makes it unique.

Jak ma to miejsce w przypadku wielu projektów, korzyści z pracy osiągają obie zaangażowane grupy. Natomiast w przypadku MSRL zyski są dużo większe i wykraczają poza zwykłą interakcję.

For the Students the lab is a unique experience of working in an international environment. By the contact with Mentors they gain access to international network of practitioners and researchers, which might be impossible for them otherwise. The teams benefit from their open mind, ability to think bold and not being afraid. They also are able and willing to commit substantial amount of time to work on the subject. Their enthusiasm to make a difference is also important. Young people are skilled in graphics showing the results in an appropriate and contemporary way, that can be understood by a larger audience, than in case of a scientific research paper. They also get the chance of working with research based projects for the first time, depending on their previous experience. Taking part in the lab is also important for their future career, as they strengthen the local contacts and show the ability to deliver results and also expose themselves to international work market.

Dla Studentów laboratorium jest niepowtarzalnym doświadczeniem pracy w środowisku międzynarodowym. Dzięki kontaktom z Mentorami mają możliwość uzyskania dostępu do międzynarodowej sieci specjalistów i badaczy, których nie uzyskaliby w innym przypadku. Zespoły czerpią korzyści z otwartych umysłów uczestników, którzy działają odważnie i bez ograniczeń. Studenci również są w stanie poświęcić projektowi znaczną ilość czasu. Ich entuzjazm do zmieniania świata również ma znaczenie. Młodzi ludzie posiadają umiejętności graficzne, pozwalające pokazać wyniki pracy w bardzo atrakcyjnym świetle. Dzięki temu mogą dotrzeć do szerszego grona odbiorców, niż w przypadku artykułów o charakterze czysto naukowym. Często ich udział w laboratorium jest pierwszym kontaktem z pracą naukową. Ma to znaczenie dla ich przyszłej kariery, pozwala zacieśnić lokalne kontakty i pokazać, że są w stanie dostarczyć interesujących wyników a także pojawić się na rynku międzynarodowym.

For the Mentors the project also brings new experiences. They bring to the group their practice, knowledge and skills to perform research and lead a group. They are specialists in the researched field, who already have worked internationally. But if it was not for the lab, perhaps they would never have learned more about the location of the workshop. They benefit from research on their own subject, but that is conducted in a location that would be not available for them otherwise. Sometimes

Dla Mentorów projekt również niesie nowe doświadczenia. To oni wnoszą do zespołu doświadczenie, wiedzę i umiejętności przeprowadzenia badań i poprowadzenia grupy. Są specjalistami w swojej branży, i mają doświadczenie pracy międzynarodowej. Jednak gdyby nie wzięli udziału w laboratorium, być może nigdy nie przeprowadziliby swoich badań w tej konkretnej lokalizacji. Dzięki temu zyskują w swoich analizach kolejne studium z miejsca, które w przeciwnym

it is too distant, there is a language barrier, there would be no team to work on collecting data, research or field visits. They would not be able to visit the location by themselves. The Mentors, being eager to learn more about the place, bring the skills to the local community and municipality on the given subject. They have a broader perspective on the problems and possible solutions to be implemented, they are more inclined to think outside of the box, nor are influenced by what was proposed locally to solve the problem before. Apart from that Mentors get to know young and enthusiastic people, and they may collaborate with them some time later on.

razie nie byłoby dla nich dostępne. Być może byłoby zbyt odległe, albo problemem byłaby bariera językowa, albo nie mieliby zespołu do zbierania danych i wizyt w terenie. Nie odwiedziliby także tego konkretnego miejsca, gdzie odbyły się warsztaty. Z kolei Mentorzy pomagają lokalnej społeczności wnosząc swoje doświadczenie. Mają szerszą perspektywę widzenia lokalnych problemów, przez pryzmat międzynarodowy. Są bardziej skłonni do proponowania niekonwencjonalnych rozwiązań i nie są pod wpływem zaproponowanych wcześniej pomysłów. Ponadto Mentorzy mają okazję poznać młodych i entuzjastycznych ludzi, z którymi być może będą współpracować w przyszłości.

OUTCOMES

The outcomes of this Mentor and Student Research Lab were distinctive. This book comprises of the findings and also the articles by young researchers.

Each group had a different approach and also implemented a different research method in their work. The team lead by Christian Horn (France) looked at improving the sustainable mobility in the local context. They had thorough analysis of the context, interviews with local society and proposals for the implementation. Markus Appenzeller (the Netherlands) and his team have looked at a very broad context of Baltic cities and how they developed over time with regards to the post-socialist transformation. This was a comparative study. The next group with Richard Stephens (USA) focused on preparing a universal Public Space Design Manual. This can serve as a standalone guide for local communities, municipalities and developers all over the world. It actually was already presented during the workshop to a community in USA. Oscar Bragos (Argentina) led their team to perform a study of a local suburban case and compared it to his home town in Argentina. The last group with Alexander Boakye Marful (Ghana/Germany) researched smart infrastructure in waterfront cities with the case study of local city of Gdynia.

There were challenges to overcome. The immediate ones were organisation of a complex international event, with around 40 participants, including international Mentors. As this was a pilot programme the available budget was very limited. But the main challenge in such a project is coordination of collaboration and allowing for distant working to run smoothly. As many of the students had no previous experience of such cooperation, they had to get adjusted. Nevertheless, overcoming these was another

WYNIKI

Wyniki projektu Mentor and Student Research Lab były znaczące. Niniejsza publikacja zawiera również teksty młodych naukowców.

Każda z grup zaproponowała inne podejście do badań i również wdrożyła w swojej pracy inną metodę badawczą. Zespół Christiana Horna (Francja) zajął się poprawą zrównoważonego rozwoju w lokalnym kontekście. Przeprowadzili dogłębną analizę kontekstu lokalnego, wywiady z lokalną społecznością oraz zaproponowali plan wdrożenia nowych rozwiązań. Markus Appenzeller (Holandia) i jego zespół zajął się bardzo szerokim kontekstem miast regionu bałtyckiego i tym jak rozwijały się w kontekście transformacji po socjalizmie. Były to badania porównawcze wybranych miast. Kolejna grupa Richarda Stephensa (Stany Zjednoczone Ameryki Północnej) zajęła się przygotowaniem uniwersalnego Podręcznika planowania i projektowania przestrzeni publicznej. Może on służyć jako niezależny poradnik dla lokalnych społeczności, samorządów i deweloperów na całym świecie. Już w trakcie trwania projektu grupa zaprezentowała do jednemu z samorządów w Stanach Zjednoczonych. Oscar Bragos (Argentyna) zmotywował swój zespół do przeprowadzenia badań porównawczych dwóch osiedli podmiejskich – w Polsce i w Argentynie. Ostatnia grupa Alexandra Boakye Marful (Ghana/Niemcy) zajęła się badaniami nad inteligentną infrastrukturą na przykładzie miasta Gdyni.

W trakcie pracy pojawiły się również wyzwania, które trzeba było przezwyciężyć. Pierwszym była organizacja złożonego projektu, z przeszło 40 uczestnikami, w tym międzynarodowymi Mentorami. Był to program pilotażowy, więc budżet również było ograniczony. Głównym wyzwaniem takiego przedsięwzięcia jest koordynacja pracy, pozwalająca na niezakłóconą pracę na odległość. Większość Studentów nie miała doświadczenia w takiej współpracy, więc musieli się do niej przyzwyczaić. Niemniej

benefit to participants, as nowadays this kind of work is becoming more popular. Also there was good motivation to the students. Although this was not a part of any university programme or class, only those who applied and wished to work have taken part. They did not work as a team before, but were highly motivated. The coordinators had less influence and control over the participants, as they were coming from different universities and backgrounds. In both cases the team leaders were very helpful to facilitate this process and bring the teams together. It was a challenging but at the same time very rewarding experience for all.

jednak, sam fakt przezwyciężenia był dla nich dobrym doświadczeniem, zwłaszcza że taki typ pracy jest obecnie coraz bardziej popularny. Była to także dobra motywacja dla Studentów. MSRL nie był częścią zajęć na studiach, więc wzięli w nim udział tylko Ci, którzy się świadomie zgłosili do tego zadania. Uczestnicy wcześniej nie pracowali w tych zespołach, ale byli bardzo zmotywowani. Koordynatorzy i liderzy grup również mieli mniejszy wpływ na pracę grup, gdyż nie pochodzili z tych samych uczelni. W obu przypadkach liderzy byli bardzo pomocni i sprawili, że proces odbył się bez zakłóceń i zintegrowali swoje grupy. Było to wielkim wyzwaniem, ale za razem dającym wszystkim dużo satysfakcji.

ACKNOWLEDGMENTS

The Mentor and Student Research Lab would not be possible without the people and organisations that were involved and contributed their time and resources to the project – and they should be thanked and acknowledged. The gratitude goes to the Mentors and their teams of Students, who continuously worked for 4 months on their subjects, striving to deliver the best results of their research. The organisers of the lab – student research club Urban Revolution Laboratory LEM-ur at Gdansk University of Technology – took all the efforts to run this project, with very special mention to Hanna Obracht-Prondzyńska, who lead the whole team. Sponsors and organisations sponsored the project by giving the necessary resources. Also there were guests visiting the workshops, whose contribution was helpful to discuss and shape the final result.

PODZIĘKOWANIA

Projekt Mentor and Student Research Lab nie odbyłby się, gdyby nie było osób i organizacji, które były w niego zaangażowane i wniosły swój wkład w postaci czasu i zasobów – i im należą się podziękowania. Wyrazy wdzięczności należą się Mentorom i ich zespołom Studentów, którzy bez wytchnienia pracowali przez 4 miesiące nad swoimi tematami, które starając się dostarczyć najlepsze możliwe wyniki badań. Podziękowania należą się również organizatorom projektu – studenckiemu kołu naukowemu Laboratorium Ewolucji Miejskich z Politechniki Gdańskiej – dzięki bez ich poświęcenia i zaangażowania realizacja MSRL nie byłaby w ogóle możliwa. Specjalne słowa wdzięczności należą się koordynatorce projektu – Hannie Obracht-Prondzyńskiej, która kierowała całym zespołem. Dziękujemy sponsorom i organizacjom, które wsparły projekt swoimi nieocenionymi zasobami. Ponadto słowa wdzięczności należą się gościom warsztatów i konferencji, których wkład merytoryczny był bardzo pomocny dla przedyskutowania i ukształtowania końcowego rezultatu.

INVITATION

This is an invitation for universities and organisations to apply to host an ISOCARP Mentor and Student Research Lab. If you are interested please write to <msrl@isocarp.org>. The workshop format is simple, and the results are rewarding – it is not only the content of the final publication but also a life-changing experience for the participants, gaining unique skills and knowledge. In the end it seeks solutions to local problems by looking from an international perspective.

ZAPROSZENIE

Niniejszym zapraszamy uczelnie i organizacje do zaaplikowania aby zorganizować u siebie ISOCARP Mentor and Student Research Lab. W przypadku zainteresowania prosimy o kontakt na adres <msrl@isocarp.org>. Format warsztatów jest prosty, a efekty – dające satysfakcję. Nie jest to tylko zawartość merytoryczna końcowej publikacji i badań przeprowadzonych przez zespoły, ale również jest to życiowe doświadczenie dla wszystkich uczestników, zyskujących tym samym unikatowe umiejętności i wiedzę. MSRL poszukuje rozwiązań dla lokalnych problemów, patrząc na nie z międzynarodowej perspektywy.

EM·UR

About Mentor&Student Research Lab

Markus Appenzeller, mentor

"The MSRL program is a very good way for students to understand research and what it could mean. It was both inspiring and fun to work with motivated people on a subject for a limited amount of time and it would be great if there was an opportunity to expand that further."

Christian Horn, mentor

A rare occasions for interested students to think out of the box and see the big picture. And a challenging initiative based on the strong commitment of all participants and organizers.

Oscar Bragos, mentor

The program has designed and implemented an innovative modality, while attractive, agile and dynamic, to produce studies on the contemporary city in a relatively short time. A pattern of work that gets to bring students of different disciplines related to the study of the organization of cities. And along with those students achieve an interesting final product.
It is a form of work that immediately puts students in contact with a particular problem, analyze it and interpret it. A new modality that should continue and be replicated elsewhere since IT manages to interest students in the exciting topic of the management of cities.

Agnieszka Zasada, organizer

"Being a part of MSRL Team was truly amazing. All of the work we've done to make that happen was hard, time consuming and mostly not that fascinating. But it was worthwhile and for all of the time I had a feeling that I'm a part of something extraordinary. The final effect was outstanding - students working with Mentors from all around the world, making research on important global issues, running the Conference, the publication... Thank you very much for your effort, energy and persistence."

Igor Szóstakowski, mentor assistant

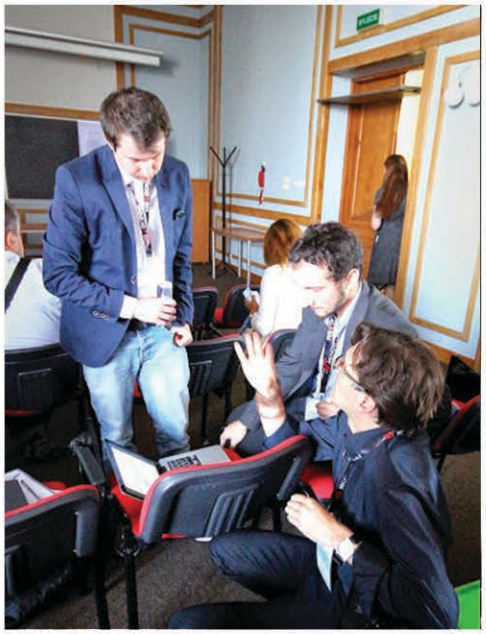
"It was great experience! Not only the best way of studying new subjects but also fantastic opportunity for practising teamwork."

Bolesław Słociński, participant

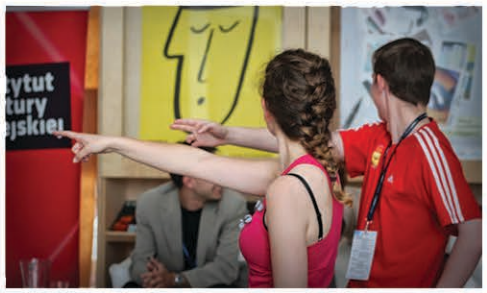
"For me, MSRL was a terrific occasion to clarify and specify my career direction. I met wonderful people, with who I could work everyday. We dove deeply in our topic and we created together something, what we can proudly share around the world. MSRL is an inimitable. It gave me a possibility to work with architectural elite and learn from them by 3 long, summer months. Program gave me being more confidence, systematic and professional. Participating was one of the best decisions in my life."

Alina Grędzicka, participant

"MSRL became for me an unforgettable adventure. I was able to learn many interesting things."



Dziękuję!



1

MENTOR: Ric Stephens
Patryk Czajka, Nicole Ghiselli, Alina Grędzicka, Jessika Kreps, Daniel Platt, Małgorzata Potocka, Marta Potulska, Marta Rusin

PUBLIC SPACE PLANNING & DESIGN MANUAL

Przestrzeń Publiczna Podręcznik planowania i projektowania

The Mentor and Student Research Lab "Public Space Team" has created a unique guide to public space that encompasses the full spectrum of environmental design: urban/spatial, community, collaborative, biophilic and experiential. Researchers gathered data and analyzed international public space development to determine innovative approaches to creating vibrant cities. During their research, they collaborated with students from the University of Oregon to assist Mt. Angel, a small city in Oregon, with their downtown plan. The recommendations for Mt. Angel were published in the Oregon Planners' Journal.

This manual provides a holistic approach to planning for public space applicable to almost any city at any scale, from small village to megalopolis. Perhaps even more importantly, it is written in a "user-friendly" style that encourages city official acceptance and public engagement. It is our hope that this manual will be shared internationally to help create meaningful and memorable sense of place and sense of community for cities everywhere.

Ric Stephens
University of Oregon

W ramach warsztatów Mentor and Student Research Lab jedna z grup stworzyła wyjątkowy przewodnik po przestrzeni publicznej obejmujący pełne spektrum zagadnień związa-nych z projektowania środowiskowym, a wśród nich miej-skość/przestrzenność, społeczność, współpraca, bio-projektowanie czy projektowanie dedykowane zmysłom. Badacze zebrali dane i przeanalizowali rozwój przestrzeni publicznych z całego świata, by określić innowacyjne podejście w kreowaniu miast tętniących życiem. W trakcie pracy badawczej, grupa współpracacowała ze studentami z Uniwersity of Oregon pomagając społeczności Mt. Angel w tworzeniu planu centrum miasteczka. Rekomendacje zaproponowane mieszkańcom Mt. Angel zostały opublikowane w Oregon Planners' Journal.

Ten podręcznik zapewnia całościowe podejście do planowania przestrzeni publicznej i jest możliwy do wykorzystania w prawie każdym mieście, niezależnie od skali, poczy-nając od małej wioski, kończąc na megalopolis. Może ważniejszy jest fakt, że podręcznik napisany jest w sposób przyjazny czytelnikowi, który zachęca urzedników do pozy-tywnego przyjęcia, a mieszkańców do zaangażowania. Mamy nadzieję, że ta książka będzie rozpropagowana na szczeblu międzynarodowym, by pomóc kreować znaczące i zapadające w pamięć poczucie miejsca oraz poczucie wspólnoty dla miast na całym świecie.

Ric Stephens
University of Oregon

INTRODUCTION
WSTĘP

INTRODUCTION AND METHODOLOGY

Our manual is addressed to everybody whose concern is to be surrounded by public space of good quality. No matter if you are a council worker, NGO member or an active inhabitant. If you want to improve public space in your neighborhood, this is the manual for you!

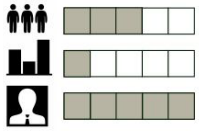
We wrote 67 tips on how to wisely take care of your public space. Divided into 12 sections, so that you will be able to find easily what you are looking for. If you don't know where to start, feel free to use our flowchart (p. 11) with basic questions which should be asked by everybody who wants to live in a good public space. This is the manual of good practices - to many of recommendations we joined case studies of successful public spaces from all over the world. Besides recommendations we introduced additional information - a supplement to the topic - in form of explanation or quote. Attached pictures and diagrams are referring to text like e.g. (1.1) in recommendation and eg. (1.1.S) in supplement. In some cases recommendation are referring to each other e.g. (ref.1).

Words wrote in italic style with asterisk are explained in glossary in the end of the manual.

*public space**

Every recommendation includes useful information about engagement level of particular actors in realizing proper actions. We distinguished three types of stakeholders:

inhabitants, local authorities and expert groups.



We estimated the level of theirs importance in particular actions in the scale from 1 (least) to 5 (the biggest). There are also informations about difficulty (*** - the highest level) and costs ($$$ - the most expensive).

WPROWADZENIE I METODOLOGIA

Nasz podręcznik jest adresowany do każdego, komu jakość otaczającej przestrzeni publicznej nie jest obojętna. Nie ma znaczenia czy jesteś urzędnikiem, członkiem NGO czy aktywnym mieszkańcem, jeśli chcesz poprawić stan swojego otoczenia, ten podręcznik jest właśnie dla Ciebie!

Przygotowaliśmy 67 wskazówek odnośnie tego jak mądrze zatroszczyć się o swoją przestrzeń publiczną. Rekomendacje są podzielone na 12 działów, zatem szukanie konkretnych informacji jest bardzo proste. Przygodę z podręcznikiem warto zacząć od str. 11, gdzie znajduje się pewnego rodzaju mapa myślowa. Do wielu rekomendacji dołączyliśmy również studia przypadków z całego świata, przedstawiające udane i funkcjonujące przestrzenie publiczne - jest to zatem podręcznik dobrych praktyk. Oprócz rekomendacji, wprowadziliśmy też dodatkowe informacje - traktowane jako uzupełnienie działu - w formie wyjaśnienia lub cytatu. Dołączone grafiki w postaci zdjęć oraz diagramów odnoszą się do tekstu rekomendacji np. (1.1) lub uzupełnienia np. (1.1.S). W niektórych przypadkach rekomendacje odnoszą sie w swojej treści do pozostałych np. (ref.1).

Pojęcia zapisane kursywą, z gwiazdką umieszczoną za ostatnią literą są zdefiniowane w słowniczku znajdującym się na końcu podręcznika.

*przestrzeń publiczna**

Każda rekomendacja zawiera przydatne informacje na temat poziomu zaangażowania poszczególnych aktorów w realizowaniu odpowiednich działań. Wyróżniliśmy trzy typy interesariuszy:

mieszkańców, władze lokalne oraz grupy eksperckie.

*

$

Oszacowano poziom ich znaczenia w tych działaniach korzystając ze skali od 1 (najmniejsze) do 5 (największe). Umieszczono również informacje na temat trudności realizacji działania (*** - najtrudniejsze) oraz szacowanych kosztów ($$$- najdroższe).

" It is a relatively simple task to think of successful place, to go there and know that this is a good place. We all have our favorites. But it is much more difficult to know ***why a place is successful****, and importantly, whether and* ***how this success can be generated by setting the right conditions****."*[1]

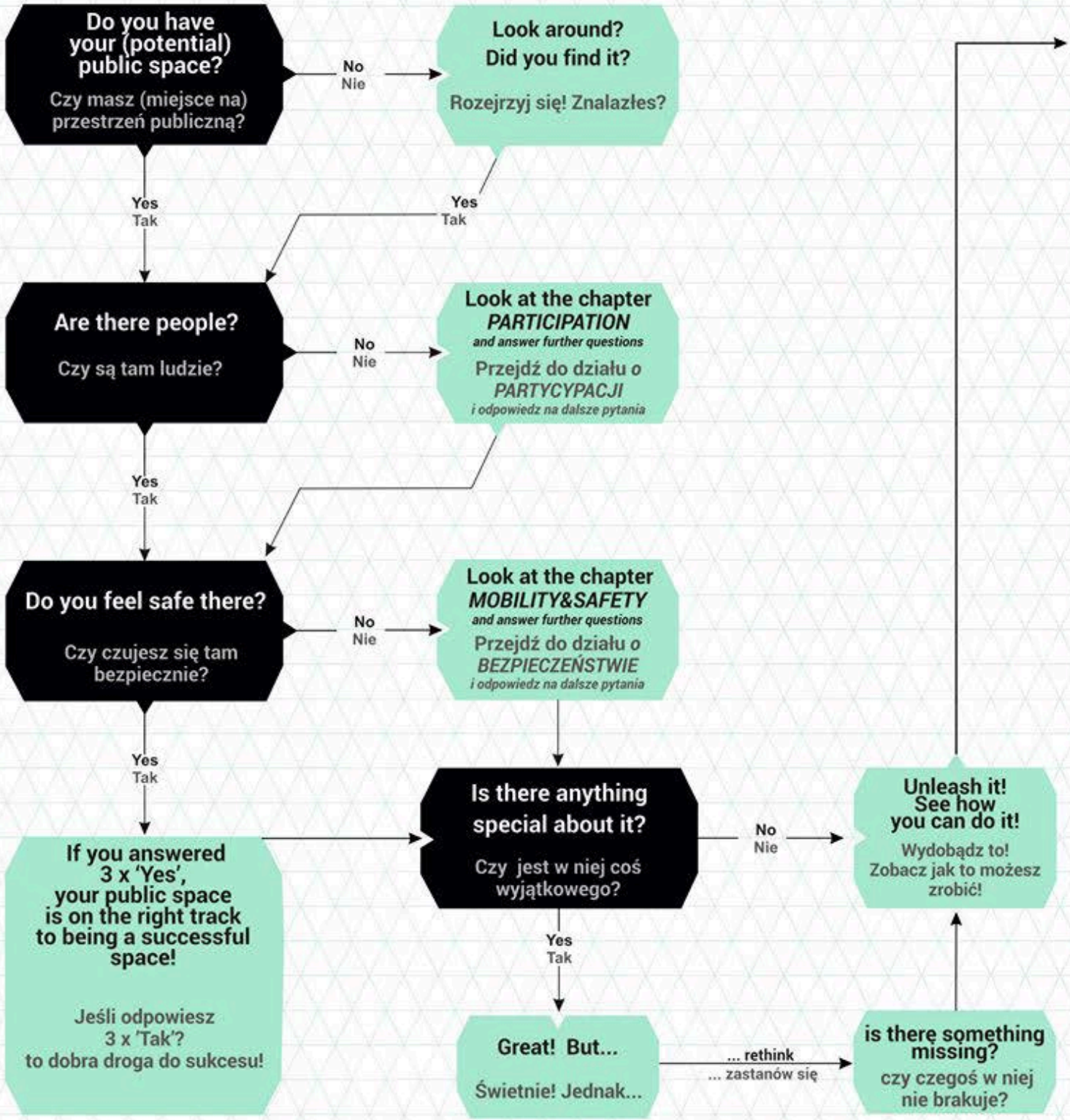
J. Montgomery (1998)

“Relatywnie łatwo jest wyobrazić sobie udaną przestrzeń, przebywając w niej i zauważając, że po prostu jest dobra. Każdy z nas ma jakieś swoje ulubione miejsca. Jednak o wiele trudniej jest ocenić, ***skąd wynika ich sukces*** *i, co ważniejsze,* ***jak dobrać odpowiednie kryteria żeby go osiągnąć.”*** [1]

J. Montgomery (1998)

Get started with the Manual,
answering questions from the next page.

Rozpocznij przygodę z podręcznikiem,
odpowiadając na pytania znajdujące się
w schemacie na stronie obok.


Do you have your (potential) public space?
Czy masz (miejsce na) przestrzeń publiczną?
No
Nie
Look around?
Did you find it?
Rozejrzyj się! Znalazłes?
Yes
Tak
Yes
Tak
Are there people?
Czy są tam ludzie?
No
Nie
Look at the chapter
PARTICIPATION
and answer further questions
Przejdź do działu o
PARTYCYPACJI
i odpowiedz na dalsze pytania
Yes
Tak
Do you feel safe there?
Czy czujesz się tam bezpiecznie?
No
Nie
Look at the chapter
MOBILITY&SAFETY
and answer further questions
Przejdź do działu o
BEZPIECZEŃSTWIE
i odpowiedz na dalsze pytania
Yes
Tak
If you answered 3 x 'Yes', your public space is on the right track to being a successful space!
Jeśli odpowiesz 3 x 'Tak'? to dobra droga do sukcesu!
Is there anything special about it?
Czy jest w niej coś wyjątkowego?
No
Nie
Unleash it!
See how you can do it!
Wydobądz to!
Zobacz jak to możesz zrobić!
Yes
Tak
Great! But...
Świetnie! Jednak...
... rethink
... zastanów się
is there something missing?
czy czegoś w niej nie brakuje?

LAW & FINANCE
PRAWO I FINANSE

HURTOWNIA
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO
MHMG
Muzeum Historyczne Miasta Gdańska
GDAŃSK
INNOWACYJNA
GOSPODARKA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI
GD 03 160

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

USE THE LAW
WYKORZYSTAJ PRAWO

Public spaces play an important role in the urban structure of each city. They contribute to strengthening social contacts and provide the opportunity of spending free time in entertainment or education. **They are characterized by special values which are exposed on devastation, negligence or oblivion. Therefore it is vital to use the law in the aim to protecting, maintaining and improving attractiveness of public spaces.**

Most of all, it is worth remembering that it is possible to use both acts of local law or acts of universally binding law. Acts of local law can regulate following matters:

a. preventing vandalism or metal theft in parks through establishing open hours;
b. establishing basic standards of behaviour in public spaces;
c. authorization to operate only food service and entertainment on the ground floors.

There are also unique public spaces with the special heritage designation - not only for local residents but also for arrivals. They are strongly rooted in local contexts and frequently they are the most recognizable part of cities. Maintaining them not only for contemporary generations, but especially for next generations should be overriding task. In that aim, acts of universally binding law should be used. For instance, acts related to protecting and caring of monuments should be used as appropriate for each country. In case of public spaces extremely important for world cultural heritage, and when they meet a number of criteria, it is possible to protect them through introducing to UNESCO World Heritage List.

Przestrzenie publiczne odgrywają istotną rolę w kształtowaniu struktury przestrzennej każdego miasta. Przyczyniają się do wzmacniania kontaktów międzyludzkich oraz zapewniają możliwość spędzania wolnego czasu, np. poprzez rozrywkę lub edukację. **Charakteryzują się specyficznymi wartościami, które mogą być narażone na zniszczenie, zaniedbanie lub zapomnienie. Dlatego niezwykle istotne jest, by zastosować wszelkie możliwe instrumenty prawne w celu ochrony, zachowania oraz poprawy atrakcyjności przestrzeni publicznych.**

Pomimo istnienia wielu podobieństw pomiędzy systemami prawnymi w różnych krajach, konkretne instrumenty prawne odnoszące się do kwestii przestrzeni publicznych są nieco inne. Przede wszystkim warto pamiętać, że możliwe jest w tym celu zastosowanie zarówno aktów prawa miejscowego jak również aktów prawa powszechnie obowiązującego. Te pierwsze mogą regulować m.in. następujące kwestie:

a. zapobieganie aktom wandalizmu lub kradzieży metalu w parkach poprzez ustanowienie godzin otwarcia oraz zamknięcia;
b. poprawę estetyki przestrzeni poprzez uregulowanie powierzchni, kształtów oraz liczby reklam zewnętrznych;
c. zezwolenie na prowadzenie działalności tylko dla usług z branży gastronomicznej oraz rozrywkowej w parterach budynków.

Niektóre przestrzenie publiczne są do tego stopnia unikalne, że związane z nimi dziedzictwo odgrywa specjalne znaczenie nie tylko dla lokalnych społeczności, ale również dla przybyszów z różnych stron świata. Przestrzenie te są silnie zakorzenione w lokalnych kontekstach i często są wizytówkami poszczególnych miast. Utrzymanie ich w odpowiednim stanie, z myślą nie tylko o współczesnym pokoleniu, ale przede wszystkim o następnych pokoleniach powinno być nadrzędnym zadaniem podejmowanej ochrony prawnej. W tym celu mogą być użyte akty prawa powszechnie obowiązującego, na przykład właściwy dla każdego kraju akt prawny regulujący kwestie ochrony i opieki nad zabytkami. W przypadku przestrzeni publicznych szczególnie istotnych z punktu widzenia światowego dziedzictwa kulturowego, spełniających jednocześnie szereg określonych kryteriów, możliwe jest chronienie ich wartości poprzez wprowadzenie na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

CULTURAL PARK, CRACOW

Cultural Park is one of the four forms of protection of monuments according to Polish law.[1] The purpose of its establishment is protection of a specific area of the cultural landscape and distinctive landscape areas with immovable monuments. Old Town in Cracow was included in this type of protection. Thanks to that, it is protected: for instance in relation to aesthetics - it prescribes the shape of advertising signs not related to the operation of the park.

PARK KULTUROWY, KRAKÓW

Park kulturowy to jedna z czterech form ochrony zabytków wg polskiego prawa.[1] Polega ona na ochronie określonego obszaru krajobrazu kulturowego oraz wyróżniających się krajobrazowo terenów z zabytkami nieruchomymi. Stare Miasto w Krakowie objęto tego typu ochroną, dzięki temu uregulowano np. kwestie związane z estetyką – ustalono kształt znaków reklamowych niezwiązanych z działalnością parku.

1.1
Main Market as a part of Cultural Park Old Town, Cracow, Poland
Rynek Główny będący częścią Parku Kulturowego Stare Miasto, Kraków, Polska

CONSIDER USE OF GRANTS
ROZWAŻ POZYSKANIE DOTACJI

The creation or transformation of successful public space is largely dependent of efficient financing. A well-structured financial plan can guarantee the realization of the desired outcomes. The funds allocated for particular investments can come from many sources, and—regardless of the country—they could be both public and private funds.

Municipalities are frequently the direct investor in the creation of public spaces. They are obligated to operate based on reasonable financing. Therefore from their point of view, it is vital to minimize costs as low as possible while striving to maximize the benefits associated with realizing the investment. Accordingly, with the objective of choosing efficient ways of financing, municipalities should focus on the amount of possible funding and whether it will be necessary to return received funds in the future. Taking into account these factors, it must be noted that direct investors should consider the use of grants due to their non-repayable character. In every country there are distinct possibilities to use grants to support investments towards public spaces although there are many similarities between mentioned opportunities in EU countries. This is because they can be subsidized from the EU Structural Funds and Cohesion Funds, Norway Grants or European Economic Area Financial Mechanism. At this point it should also be mentioned that providing city competitiveness is vital from the point of view of the EU structural policy. Therefore it dedicates with each subsequent programming period more amounts of funds for revitalizing of city and renewals of its public spaces.[2] Outside of international grants, you can consider use of national grants, e.g. disbursed by government departments.

There are many possibilities for using the grants in the aim of creating public spaces, but it is important to remember that particular investments could also be co-funded from other sources. For instance, they could be repayable financial instruments or equity instruments (e.g. public-private partnership). An interesting way to raise additional funds also includes prize money for winning contests which are directly or indirectly related to public spaces. An example is the Mayors Challenge, organized by the Bloomberg Philanthropies. This contest is dedicated to generating innovative ideas to solve the problems of cities with more than 100 000 inhabitants in order to improve the quality of life in the city.

Sukces niemal każdego działania podejmowanego w celu tworzenia oraz przekształcania przestrzeni publicznej jest w dużej mierze uzależniony od sprawnego sposobu finansowania. Odpowiednio skonstruowany budżet może być gwarancją realizacji celów poszcze-gólnych działań. Środki przeznaczone na finansowanie poszczególnych inwestycji mogą pochodzić z wielu źródeł i niezależnie od kraju mogą to być zarówno środki publiczne jak i prywatne.

Gminy bardzo często są bezpośrednim inwestorem wszelkich działań podejmowanych w ramach kształtowania przestrzeni publicznych. Jako instytucje samorządowe, zobo-wiązane są do tego, aby podejmować wszelkie działania w oparciu o racjonalne finansowanie. Dlatego z ich punktu widzenia niezwykle ważne jest, by ponosić jak najmniejsze koszty własne przy jednoczesnej maksymalizacji korzyści związanych z realizacją inwestycji. W związku z tym, wybierając najkorzystniejszy sposób finansowania, gminy głównie powinny się skupić na wysokości możliwego dofinansowania jak również na tym, czy konieczne będzie w przyszłości zwrócenie uzyskanych środków. Biorąc pod uwagę wskazane czynniki, należy zauważyć, że większość spośród bezpośrednich inwestorów powinno rozważyć możliwość skorzystania z dotacji, ze względu na ich bezzwrotny charakter. W zasadzie w każdym państwie istnieją różne możliwości korzystania z dotacji wspierających inwestycje ukierunkowane na przestrzenie publiczne, niemniej jednak pewne podobieństwa w tej kwestii zachodzą pomiędzy krajami należącymi do UE. Wynika to z faktu, że mogą one pobierać dotacje z unijnych funduszy strukturalnych oraz funduszy spójności, Norweskiego Mechanizmu Finansowego oraz Mechanizmu Finansowego EOG. W tym miejscu należy również zauważyć, że zapewnienie konkurencyjności miasta jest bardzo istotne z punktu widzenia polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Dlatego przeznacza ona z każdym okresem programowania coraz większą pulę środków unijnych na rewitalizację miasta i odnowę jego przestrzeni publicznych.[2] Ponadto oprócz dotacji międzynarodowych, można również rozważyć wykorzystanie dotacji krajowych. W Polsce, w przypadku przestrzeni publicznych o specjalnym znaczeniu historycznym oraz kulturowym, mogą to być dotacje pochodzące, np. od Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub od Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Możliwości korzystania z dotacji na potrzeby kształtowania przestrzeni publicznych są naprawdę bardzo szerokie, ale warto również pamiętać o tym, że poszczególne inwestycje mogą być również współfinansowane z innych źródeł. Na przykład mogą to być zwrotne instrumenty finansowe albo instrumenty kapitałowe (np. partnerstwo publiczno-prywatne). Intere-sującym sposobem na pozyskanie dodatkowych funduszy są również dotacje przyznawane w ramach nagrody za zwycięstwo w konkursach bezpośrednio lub pośrednio dotyczących przestrzeni publicznych, takich jak np. Mayors Challange, który organizuje Bloomberg Philanthropies. Konkurs ten dedykowany jest generowaniu innowacyjnych pomysłów rozwiązujących problemy miast liczących powyżej 100 000 mieszkańców, mających na celu podniesienie jakości życia w mieście.

2.1
New waterfront of Granary Island co-financed from UE Funds
Gdańsk, Poland
Nowe nabrzeże Wyspy Spichrzów współfinansowane ze środków UE,
Gdańsk, Polska

PARTICIPATION
PARTYCYPACJA

LADDER OF PARTICIPATION

DRABINA PARTYCYPACJI

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

Generally speaking the issue of participation is understood as a more or less direct citizen involvement in society life (public or political).[1] **It is the possibility of "having their say," taking part in decisions and implementation actions**. The term public participation occurs with the following basic meanings: individual participation, horizontal participation and public participation.[2] **Individual participation** refers to everyday decisions and actions taken by each person, and expresses expectations about the society which is desirable to live in. **Horizontal participation** means the involvement of individuals in group actions taken in society (or societies) to which they belong or in which they live every day. Whereas **public participation** is understood as engagement of individuals in the functioning of a democratic state's institutions: government and other organisations of the public sector. Most of the actions taken in planning and designing public spaces are initiated and overseen by municipalities. However, no of the decisions should be taken without the involvement of citizens in that process. This approach relates to the above-mentioned public participation. Public participation can take different forms which take into account distinct levels of engagement in decision-making. These levels are described as a "**ladder of citizen participation**" proposed by Sherry Arnstein (1969). Frequently, public participation takes the form of one of the following levels: informing, consulting or partnership.

The basic and simplest form of public participation is **informing**. Informing engages inhabitants in the lowest possible level. In this case, actions of the authorities only inform inhabitants about decisions which affect them. Another rung of the ladder of citizen participation is **consulting**. It requires more engagement from the part of citizens. Here the authorities allow the residents the opportunity to comment on planned actions. However the authorities are not obligated to take into account the opinion of the citizens. In the upper levels of citizen power, the most frequent level taken is **partnership**. It means a full partnership between the government and citizens and refers to giving part of competencies and responsibility to citizens. In this instance, the community has a real impact on planned actions concerning to them. Obviously, the eight levels of the "ladder of citizen participation" is a simplification, but they help to illustrate the point that so many have missed: there are significant gradations of public participation.[3]

3.1.S

Ladder of participation, own developed based on Arnstein (1969).

Drabina partycypacji, opracowanie własne na podstawie Arstein (1969).

Pojęcie partycypacji rozumiane jest jako mniej lub bardziej bezpośrednie uczestnictwo obywateli w życiu społecznym (publicznym, politycznym).[1] **Partycypacja to możliwość zabierania głosu, brania udziału w rozmaitych działaniach oraz w podejmowaniu decyzji**. Termin ten występuje w następujących podstawowych znaczeniach: partycypacji indywidualnej, partycypacji horyzontalnej oraz partycypacji publicznej.[2] **Partycypacja indywidualna** odnosi się do codziennych decyzji i działań podejmowanych przez poszczególną osobę i wyraża jej oczekiwania wobec społeczeństwa, w którym chce żyć. **Partycypacja horyzontalna** oznacza zaangażowanie jednostek w działaniach zbiorowych podejmowanych w społeczności (społecznościach), do której one przynależą. Natomiast **partycypacja publiczna** rozumiana jest jako zaangażowanie jednostek w działania struktur i instytucji, a zatem instytucji władzy publicznej oraz innych organizacji sektora publicznego. Większość działań podejmowanych w przestrzeniach publicznych jest inicjowanych i nadzorowanych przez gminy. Jednak żadna z podejmowanych decyzji nie powinna być podejmowana bez udziału i wiedzy mieszkańców. Odnosi się do wspomnianej partycypacji publicznej. Partycypacja publiczna może przybierać rozmaite formy, które uwzględniają różne poziomy zaangażowania. Taki podział jest rozumiany jako "**drabina partycypacji**", którą zaproponował Sherry Arnstein (1969). Najczęściej partycypacja publiczna przybiera jedną z następujących form: informowania, konsultowania oraz współdecydowania.

Podstawową formą jest **informowanie**. - angażuje mieszkańców w możliwie najmniejszym stopniu. Działania władz odnoszą się do informowania mieszkańców w zakresie tylko tych decyzji, które ich dotyczą. Kolejnym szczeblem jest **konsultowanie**, gdzie wymagane jest większe zaangażowanie ze strony mieszkańców. Władze z kolei stwarzają mieszkańcom możliwość wypowiedzenia się na temat planowanych działań. Jednak nie są one zobowiązane do uwzględnienia opinii mieszkańców. W przypadku władzy obywateli najczęściej podejmowane są działania w ramach **współdecydowania**, czyli pełnego partnerstwa między władzą i obywatelami, co odnosi się do przeniesienia części kompetencji i odpowiedzialności na stronę mieszańców. W związku z tym społeczeństwo może realnie wpływać na kształt planowanych działań, które bezpośrednio ich dotyczą. Oczywiście, drabina partycypacji jest uproszczeniem, ale pomaga zilustrować fakt, że istnieją wyraźne różnice pomiędzy poszczególnymi sposobami włączania mieszkańców w ramach partycypacji publicznej.[3]

"Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody."[4]

— Jacobs J. (1961)

"Miasta mają do zaoferowania coś dla każdego, tylko dlatego i tylko wtedy, gdy będą tworzone przez każdego."[4]

— Jacobs J. (1961)

3.1.S

**

$-$$

CONSULT PROJECTS
KONSULTUJ

Don't be afraid of public consultation. Authorities and designers should lead a continuing dialogue with residents. It will give you an opportunity to perceive important issues in the public space, which can lead to more serious actions. **Is it necessary? Yes!** Get to know the public well and respond to their problems. Harmonious space—it's one of the features of authenticity, which leads to the development of the site.

Nie obawiaj się konsultacji społecznych. Władze i projektanci prowadząc zgodny dialog z mieszkańcami zyskują możliwość dostrzeżenia rzeczy istotnych w danej przestrzeni publicznej. Stąd powinny one przeradzać się w coś zaawansowanego. **Czy są one niezbędne? Tak!** Uwzględnione propozycje społeczności lokalnej angażują i zachęcają do wspólnego działania. Pamiętaj, nie traktuj propozycji wybiórczo! Rzetelne zapoznanie się z nimi zapobiega powstawaniu nieporozumień i konfliktów. Zgodna przestrzeń oznacza autentyczność, a cecha ta bezsprzecznie prowadzi do rozwoju danego miejsca.

Give voice to the public!

Udziel głosu społeczeństwu!

3.1
The public consultation is concerning forest area which is located near the settlement Rubinkowo and On the Scarp.
Konsultacje społeczne dotyczące obszaru leśnego położonego w pobliżu osiedlu Rubinkowo i Na Skarpie.

3.2
Picture promotion of public consultation on the forest area which is located near the settlement Rubinkowo and On the Scarp.
Zdjęcie promocji konsultacji społecznych dotyczących obszaru leśnego położonego w pobliżu osiedla Rubinkowo.

FOREST AREA NEAR THE SETTLEMENTS RUBINKOWO AND ON THE SCARP TORUŃ, POLAND

In the years 2010-2011 was carried out public consultation in order to create the concept of zoning undeveloped forest area near the settlements Rubinkowo and On the Scarp. Common (residents, officials and experts) preparation of guidelines resulted in great success. Identified needs, isolated features, indications planning and exemplary solutions to the existing park, which is located close to inhabited areas.

OBSZAR LEŚNY W POBLIŻU OSIEDLI RUBINKOWO I NA SKARPIE TORUŃ, POLSKA

Lata 2010-2011 to okres, w którym prowadzono konsultacje społeczne, w celu stworzenia koncepcji zagospodarowania przestrzennego niezagospodarowanego obszaru leśnego w pobliżu osiedli Rubinkowo i Na Skarpie. Wspólne (mieszkańcy, urzędnicy i eksperci) przygotowywanie wytycznych zakończyło się dużym sukcesem. Zidentyfikowano potrzeby, wyodrębniono funkcje, wskazania planistyczne i przykładowe rozwiązania dla już istniejącego parku, który mieści się w pobliżu zamieszkałych obszarów.

3.3
Social development concept of the forest area near the settlements Rubinkowo and On the Scarp Toruń, Poland
Społeczna koncepcja zagospodarowania obszaru leśnego w pobliżu osiedli Rubinkowo i Na Skarpie Toruń, Polska

AUTHOR/AUTOR: JESSIKA KREPS

DESIGN TOGETHER
PROJEKTUJ RAZEM

*-**
$

Society consultation is essential while designing a place. The designer get to know the community that is designing for. It's valuable especially in a process of revitalization - designers need to take people into consideration. It need to work both sides, so how about designing it altogether?

> "While urban designers might create potential environments, people create effective environments." [5]

The way to do it, is to find a balance between control and freedom an expert needs a community and communities need an expert. See who you can get help from! (ref. 6-9)

It's important to be aware of your public space! What is your input in social participation? Acting socially is not everyone's thing, but being open and positive is the first step to success.
How many times have you said "hello" on the street to your neighbor, not knowing what their name is, not mentioning their expectation about your living environment? Could a street that you just met on become your mutual public space?
Gathering people together so that they can confront their opinions and find together the right solutions for the whole community is better than them getting an alien finished product. The needs of individuals varies a lot due to different standards, age, interests, past experiences, etc. Through the community meetings, people can get to know each other and get to know what they expect from the neighborhood.

After being involved in a process of placemaking, you feel more connected with the space, which means you will respect it more, feel responsible for it, cause you have given your time and power to it.

> "Placemaking* is an act of doing something. It's not (only) planning; it's doing. That's what is so powerful about it." [6]

Not only the actual place will be the final effect of people's engagement, but also huge satisfaction, that will inspire more people to actually use the space that they have put up together. Most importantly is the sense of "belonging", that's why you should try to involve not only the "successful" neighbors, but also the "indesirable" ones. That's why the process of placemaking has undoubtedly a huge social meaning, cause everyone has a right to say something about their public space!

Konsultacje społeczne są niezbędne przy projektowaniu przestrzeni publicznej. Szczególnie w procesie rewitalizacji projektanci powinni choćby w najmniejszym stopniu poznać oczekiwania społeczności, dla której tworzą. Wspólny proces projektowy jest istotny zarówno dla projektantów jak i mieszkańców, dlaczego więc nie zacząć tworzyć razem?

> "Kiedy urbaniści mogą kreować potencjalne środowisko, społeczność stwarza środowisko efektowne." [5]

Faktem jest, że eksperci potrzebują mieszkańców, a mieszkańcy ekspertów. Istnieje wiele opcji doboru specjalistów - Zobacz do kogo można się zwrócić o pomoc! (ref.6-9)

Ważne jest, aby być świadomym własnej przestrzeni wykazać zainteresowanie nią. Jaki jest twój udział społeczny? Bycie aktywnym społecznie to nie rzecz dla każdego, ale już samo otwarcie się na innych i pozytywne myślenie jest pierwszym krokiem do sukcesu. Ile razy zdarzyło Ci się przejść i mruknąć sztywne "dzień dobry" nie znając imienia twojego sąsiada, a co dopiero mówiąc o poznaniu jego poglądów na temat własnego otoczenia. Czy ulica, na której "przypadkowo" się spotykacie mogłaby stać się waszą pozytywną przestrzenią publiczną? Każdy z nas się różni. Mamy różne zainteresowania, oczekiwania, jesteśmy w różnym wieku, różnią nas doświadczenia. Warto dowiedzieć się czegoś o sobie nawzajem. Wspólna dyskusja na temat otoczenia i tego co z nim zrobić, będzie bardziej owocna i efektowna, niż otrzymanie "gotowej" przestrzeni, w której proces projektowanie nikt się nie włączył.

Gdy zaangażujemy się w proces tworzenia, poczujemy się związani i odpowiedzialni za proje-ktowane miejsce, ponieważ poświęciliśmy temu czas i nasze zaangażowanie.

> "Placemaking" jest działaniem, a nie jest (tylko) planowaniem. W tym właśnie tkwi jego siła." [6]

Dzięki takiemu podejściu do aranżowania przestrzeni – nie tylko miejsce, będzie efektem finalnym. Dodatkowo otrzymamy satysfakcję społeczeństwa i poczucie odpowiedzialności za nie – co sprawi, że jeszcze bardziej będą chcieli tam przebywać. Poczucie przynależności do miejsca jest bardzo ważne, dlatego warto włączać w proces tworzenia nie tylko tych "najlepszych" mieszkańców, a również tych, których często pomijamy. Dlatego "placemaking" charakteryzuje się niezwykłym wymiarem społecznym, gdzie każdy ma prawo dodać swoje pomysły do wspólnej przestrzeni!

4.1
"Copenhagen Beerdrinkers" involved in process of designing their public space
Enghave Mini Park, Vesterbro, Dennmark
"Kopenhascy fani piwa" zaangażowani w proces tworzenia swojej przestrzeni publicznej
Enghave Mini Park, Vesterbro, Dania

4.2 (above/ powyżej) **4.3** (below/ poniżej)
Involved neighborhood community in a process of growing their public space
Prinzessinnengarten, Berlin, Germany
Zaagnażowani sąsiedzi, praca nad społecznym ogrodem
Prinzessinnengarten, Berlin, Niemcy

*

$-$$

ACTIVATE LOCALS
WŁĄCZ MIESZKAŃCÓW

GDAŃSK DAYS OF NEIGHBOURHOOD POLAND

Annual Gdansk Days of Neighbourhood confirm the importance of this recommendation in the creation of public space. The idea of "Day of Neighbourhood" which was born in France, engages the local community almost from the whole of Europe! This kind of celebration allow the public space buzz in a natural way. All this can become a reality after setting up of all formal issues by managers. (they also offer printing of invitations, posters, buying garlands and balloons), and residents will engage 100%.

GDAŃSKIE DNI SĄSIADÓW POLSKA

Coroczne Gdańskie Dni Sąsiadów potwierdzają wagę tej rekomendacji w kreowaniu przestrzeni publicznej. Pomysł organizowania dni sąsiedzkich narodził się we Francji. Angażuje on społeczność lokalną niemal już w całej Europie! Dni Sąsiadów pozwalają, aby przestrzeń publiczna w sposób naturalny tętniła życiem. Wszystko to może stać się faktem, po tym jak zarządcy unormują kwestie formalne (ponadto miasto oferuje wydruk zaproszeń, plakatów, zakupienie girland i balonów), a mieszkańcy zaangażują się w 100%.

Public space should not be left all on its own. **Remember about the inhabitants!** It is they who are the best guardians and creators of the place, who in a unique way can celebrate with your space. They know exactly what changes to make in order to develop quality of space. **Just to encourage and invite them to take action.**

This city authorities, planners and NGOs to ensure that the active participation of residents in the activities of the public space was real!

Przestrzeni publicznej nie powinieneś zostawić samej sobie. **Pamiętaj o mieszkańcach!** To właśnie oni są najlepszymi opiekunami i kreatorami miejsca, którzy w wyjątkowy sposób potrafią obchodzić się ze swoją przestrzenią. Dokładnie wiedzą jakie zmiany wprowadzić, aby lepiej rozwijało się dane miejsce. **Wystarczy ich zachęcić i zaprosić do działania.**

To władze miasta, projektanci oraz organizacje pozarządowe czuwają nad tym, aby czynny udział mieszkańców w działalności przestrzeni publicznej był realny!

5.1 (left/ po lewej), **5.2** (right/ po prawej)
Neighbourhood festival
Gdańsk-Żabianka, Poland
Sąsiedzki festyn,
Gdańsk-Żabianka, Polska

5.3
Neighbourhood playing and singing
Gdańsk, Poland
Sąsiedzkie granie i śpiewanie
Gdańsk, Polska

5.4
Children involved in art classes in the open air
Gdańsk, Poland
Dzieci zaangażowane w zajęcia plastyczne na świeżym powietrzu
Gdańsk, Polska

5.5
Park(ing) Day
Szczecin, Poland
Tydzień bez samochodu
Szczecin, Polska

AUTHORS/AUTORZY: MARTA RUSIN
NICOLE GHISELLI

INVOLVE STUDENTS
ZAANGAŻUJ STUDENTÓW

*
$

In most big cities there are universities providing education for future architects, urban designers and planners—**why not use their knowledge** and involve them in the public space planning process?

There are **several ways to start this collaboration:**
- invite academic teachers and their students to work on the project during **academic courses**,
- ask **science clubs** for help in organising workshops, holding contests or just asking them to design the area,
- suggest the subject to **workshop organisers**.

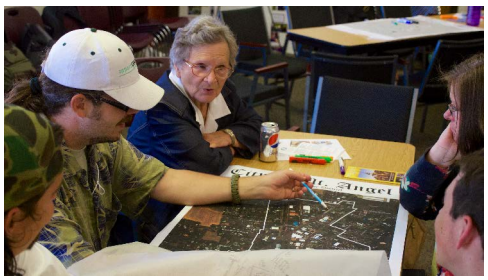
Urban Revolution Laboratory (LEM-ur) is the scientific club of Gdańsk University of Technology, Poland. They were involved in the school backyard design of the 58th Public Primary School in Gdańsk. University students started with workshops for children (6.1), and thanks to this activity, they got to know what the schoolchildren wanted there. Next they prepared three conceptual projects basing on the schoolchildren's dreams.

W większości dużych miast znajdują się uczelnie kształcące przyszłych architektów, urbanistów czy specjalistów w zakresie gospodarki przestrzennej- **dlaczego nie wykorzystać ich wiedzy** i nie zachęcić do wspólnego projektowania przestrzeni publicznej?

Istnieje **kilka sposobów** na **podjęcie współpracy**:
- zaproszenie nauczyciela akademickiego i studentów do pracy **w ramach zajęć**,
- zgłoszenie się do **koła naukowego** po pomoc w organizacji warsztatów studenckich, konkursu lub po prostu poporszenie o zaprojektowanie danej przestrzeni,
- zaproponowanie tematu **organizatorom warsztatów.**

Laboratorium Ewolucji Miejskich to Studenckie Koło Naukowe Politechniki Gdańskiej, które zaangażowało się w projekt zagospodarowania podwórka Szkoły Podstawowej nr 58 w Gdańsku. Studenci najpierw przeprowadzili warsztaty z dziećmi (6.1), dzięki którym dowiedzieli się jak one wyobrażają sobie ten teren, a następnie, bazując na marzeniach uczniów, przygotowali trzy różne koncepcje.

6.1



6.2

6.3
Mt Angel Community after workshop
Społeczność Mt Angel po warsztatach

CHARETTE*
MT ANGEL, OREGON, USA

During a Summer Course titled Green Cities through the Planning, Public Policy and Management department at the University of Oregon, students had the opportunity to participate in a design charrette with local officials, citizens, Oregon Department of Land Development and Conservation Representatives and Gdańsk University of Technology students to brainstorm ideas for downtown Mt.Angel, a rural city in Oregon. The purpose of the charrette was to identify planning and urban design issues and solutions related to downtown revitalization, public space, Bavarian theming, and tourism development. The University of Oregon students for the course choose a topic at the beginning of the term that interested them related to green cities and became experts in this topic. During the design charrette they were able to contribute their knowledge to educate other charrette attendees. The outcome of the charrette was an official city planning document with recommendations crafted by the attendees (6.2, 6.3).

CHARETTE*
MT ANGEL, OREGON, USA

Podczas letniego kursu zatytułowanego Zielone miasta organizowanego przez Wydział Planowania, Polityki Publicznej i Zarządzania Uniwersytetu w Oregonie, studenci mieli możliwość uczestnictwa w warsztatach projektowych typu charette wraz z włodarzami, mieszkańcami, przedstawicielami władz stanu i studentami Politechniki Gdańskiej, w trakcie których zbierali pomysły na rewitalizację centrum Mt. Angel, małej miejscowości w stanie Oregon. Celem warsztatów było zidentyfikowanie problemów projektowych. Studenci - po wcześniejszym przebadaniu poszczególnych tematów związanych z ideą zielonego miasta- stali się ekspertami w swoich dziedzinach i mogli przekazywać wiedzę uczestnikom warsztatów. Wynikiem spotkania był oficjalny dokument planistyczny z rekomendacjami zaproponowanymi przez uczestników (6.2, 6.3).

*

$

ASK NGO'S FOR HELP
POPROŚ ORGANIZACJE POZARZĄDOWE O POMOC

Do you know what an NGO (non-governmental organisation) is **any non-profit, voluntary citizens' group which is organised on a local, national or international level**. They handle a variety of issues: human rights, environment, health etc. You may not even realise how many of them are in your area **waiting to help you**.

Project for Public Spaces is a non-profit planning, design and educational organisation. Since 1975 they have helped people from 3000 communities in 43 countries create and sustain public spaces that build stronger communities. Check it out on www.pps.org.

NGO can help you arrange meetings for inhabitants and the municipality, look for grants or organise workshops.

Czy wiesz czym jest *NGO**? NGO (tłum. organizacja pozarządowa) jest każdą **niezorientowaną na zysk, organizacją zrzeszającą ludzi na różnych poziomach**: lokalym, krajowym czy międzynarodowym. Zajmują się one różnorodnymi problemami: prawami człowieka, środowiskiem, zdrowiem itd. W Pol-sce określa się je mianem trzeciego sektora. Nawet nie zdajesz sobie sprawy jak wiele z nich jest w twoim otoczeniu i **czeka, by przyjść Tobie z pomocą**.

Project for Public Space jest organizacją pozarządową zajmującą się planowaniem, projektowaniem i edukowaniem. Od 1975 roku pomogła ona 3000 społeczności w 43 krajach tworząc i utrzymując przestrzenie publiczne, które pomagają budować silne społeczności. Sprawdź to na www.pps.org.

Organizacje NGO pomogą ci zaaranżować spotkanie dla mieszkańców i władz miasta, szukać grantów czy zorganizować warsztaty.

PLACEMAKING IN MISSISSAUGA ONTARIO, CANADA (2005-2006)

The City of Mississauga hired PPS to develop a lively downtown and create attractive public spaces. They started with workshops and presentations for over 200 City staff; developed a programme during workshops with the community; and created a vision. After 7 months, PPS presented preliminary concepts in front of 150 people and based on this, prepared the final project.

TWORZENIE MIEJSCA W MISSISSAUGA ONTARIO, KANADA (2005-2006)

Miasto Mississauga zatrudniło PPS, by ożywić centrum miasta i stworzyć atrakcyjną przestrzeń publiczną. Rozpoczęli pracę od warsztatów i pre-zentacji skierowanych dla ponad 200 urzędników, następnie podczas warsztatów z mieszkańcami opracowali program. Po 7 miesiącach od rozpoczęcia prac stworzyli wizję, którą przedstawili przed 150 osobami, a następnie, bazując na niej, przygotowali ostateczny projekt.

BRONX RIVER ARTS CENTER BRONX, NY, USA (2008-2009)

Another project prepared by PPS is a plan which tie together Bronx River Arts Center with its surrounding (7.2). It was possible thanks to a grant from Deutsche Bank (ref. 2).
Together with users of this area PPS designed West Farms Square: a cultural, recreational, sustainable and neighbourhood centre (7.3).

BRONX RIVER CENTRUM SZTUKI BRONX, USA (2008-2009)

Innym projektem przygotowanym przez PPS jest plan, który łączy Bronx River Arts Center z otoczeniem (7.2). Było to możliwe dzięki grantowi od Deutsche Banku (ref. 2).
Wspólnie z użytkownikami tej przestrzeni PPS zaprojektowało Plac West Farms: kulturalne, rekreacyjne i zrównoważone centrum sąsiedztwa (7.3).

7.1
Presentation after placemaking
Mississauga, Ontario, Canada
Prezentacja po procesie tworzenia miejsca
Mississauga, Ontario, Kanada

7.2
Site plan of neighborhood,
Bronx River Arts Center, NY, USA
Plan założenia sąsiedztwa
Bronx River Arts Center, USA

7.3
West Farms Square
Bronx River Arts Center, NY, USA
Plac West Farms
Bronx River Arts Center, USA

AUTHOR/AUTOR: MAŁORZATA POTOCKA

ENCOURAGE ART INSTITUTIONS
ZAANGAŻUJ INSTYTUCJE SZTUKI

*-**

$

Currently museums often take a different policy than in the past: **to expand access to culture and their activities beyond their walls**. In order to develop involvement with the local community, they can hire community activists (community organizers) and therapists who use art and artistic activities as a tool for therapy (art therapists). Working among the people living around the museum to know their life, habits, problems, can help mobilize communities to action. After this stage the museum can create a program already adapted to the abilities and needs of these communities.

The best projects are long-term, because they can really affect the life of the area. With the perspective of a long time to know the community better and form a dense social network, they can solve many local problems. Examples include participatory and interactive projects, workshops for different ethnic groups and cultural and therapy through art[7].

Another type of collaboration with museums may apply to the **design of public spaces and identity of the place**. Historical museums may remind you of the importance of a place, community, or events, by placing the exhibition and/or commemorative plaques in the public space.

Obecnie muzea często przyjmują inną politykę niż dawniej – **by poszerzyć dostęp do kultury i ich działalności wychodzą poza swoje mury**. Aby działała współpraca ze społecznością lokalną mogą one zatrudnić animatorów społeczności (communty organizers) oraz terapeutów używających sztuki i działań artystycznych jako narzędzia terapii (art therapists). Pracując wśród ludzi mieszkających w okolicy muzeum poznają ich życie, zwyczaje, problemy, co może pomóc zmobilizować społeczności do działania. Po tym etapie muzeum tworzy program dostosowany już do ich możliwości i potrzeb.

Najlepsze projekty są długoterminowe, bo mogą realnie wpływać na życie okolicy. W perspektywie dłuższego czasu poznaje się coraz lepiej społeczności i tworzą się gęste sieci społeczne, a to właśnie one rozwiązują wiele lokalnych problemów. Przykładowo obejmują projekty partycypacyjne i interaktywne, warsztaty dla różnych grup etnicznych czy kulturowych oraz terapie przez sztukę[7].

Inny rodzaj współpracy z muzeami może dotyczyć **projektowania przestrzeni publicznych i tożsamości miejsca**. Muzea historyczne mogą przypominać o pewnych ważnych dla miejsca osobach, wydarzeniach, poprzez umieszczanie w przestrzeni publicznej wystaw o tym czy tablic upamiętniających.

8.1 (left/ po lewej), **8.2** (right/ po prawej)
The Case of action the Queens Museum of Art and Corona Plaza - SOC(i)AL: Art + People
Przykład działania Queens Muzeum Sztuki i Corona Plaza - SOC(i)AL: Sztuka + Ludzie

8.3
Corona Plaza of action. Community festival - celebrate the opening of the newly pedestrianised Corona Plaza
Festiwal lokalny - świętowanie otwarcia nowego deptaka Corona Plaza

8.4
Queens Museum art worker. Community festival - celebrate the opening of the newly pedestrianized Corona Plaza
Pracownik Queens Museum. Festiwal lokalny - świętowanie otwarcia nowego deptaka Corona Plaza

8.5
Urban gardening experiments with the local community - artist/activist Holly Gardener is explaining soil remediation in Corona, Queens
Miejski eksperyment ogrodniczy z lokalną społecznością - artysta/działacz Holly Gardner wyjaśnia zagadnienie rekultywacji gleby w Corona, Queens

**

$

INVITE GROUND FLOOR RESIDENTS
ZAPROŚ LOKATORÓW Z PARTERU

Do you know **lives and works on the ground floor** around your public space? Maybe the residents and employees should go outside?

Ground-floor property owners can **provide several attractions for public space**:
- cafes serve coffee,
- restaurants put tables outside and let people eat in the fresh air (9.1),
- shops spreading out (9.4),
- Kindergartens add many smiling faces.
- If you invite these citizens, they will feel responsible for this space.

In case only apartments are located on the ground floor, space inside them is **semi-private**, and they can develop a common place there. It might be:
- a common garden (ref. 41),
- playground (ref. 60),
- vegetable patches,
- flowerbeds.

It is very important to find people resposible for public space. Choosing ground-floors residents seems natural.

Czy wiesz **kto korzysta z lokali znajdujących się na parterach** wokół twojej przestrzeni? Może ich lokatorzy powinni wyjść na zewnątrz?

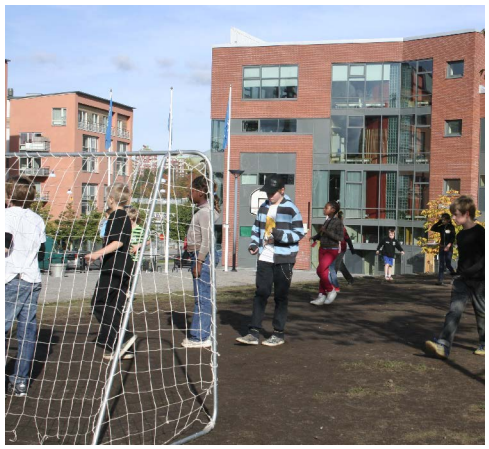
Użytkownicy parterów mogą **zapewniać różne atrakcje dla przestrzeni publicznej**:
- kawiarnie podające kawę,
- restauracje wystawiające stoliki i pozwalające ludziom jeść na świeżym powietrzu (9.1),
- sklepy wychodzące na zewnątrz (9.4),
- przedszkola dodające uśmiechniętych twarzy.
- Jeśli zaprosisz lokatorów, oni poczują się odpowiedzialni za tę przestrzeń.

W przypadku, gdy pewien teren otaczają jedynie mieszkania mamy do czynienia z **przestrzenią pół-prywatną** - wtedy mieszkańcy mogą zaaranżować tam miejsce dla siebie, takie jak:
- wspólny ogród (ref. 41),
- plac zabaw (ref. 60),
- warzywne grządki,
- rabatki z kwiatami.

Znalezienie osób odpowiedzialnych za przestrzeń publiczną jest bardzo ważne. A wybranie mieszkańców parterów wydaje się być naturalne.

9.1
Restaurant
Copenhagen, Denmark
Restauracja
Kopenhaga, Dania

9.2
Garden in front of a house
Nantes, France
Ogródek przed domem
Nantes, Francja



9.3
School's playground
Stockholm, Sweden
Szkolne boisko
Sztokholm, Szwecja

9.4
Florist's
Stockholm, Sweden
Kwiaciarnia
Sztokholm, Szwecja

STANDARDS
STANDARDY

**
$$

HUMANIZE SCALE
DOPASUJ SKALĘ

Matching human scale to the surrounding elements in the public space is one of the significant elements in the planning process. Buildings and landscape architecture should not overwhelm or create the phenomenon of claustrophobia. Their task is to create a place where the participant will have the feeling that he or she is part of the whole!

Remember that the human scale is not based solely on the constant absolute terms but also in the patterns embedded in the culture. According to H. Licklider others will be a preference for the size of the building in a large city, and the other in a small town. Besides, the scale is dependent human but also a function of the selected materials of construction!

For example: a person perceives a brick pillar, which in his opinion is thicker than performing the same function of the concrete column, and this in turn on the same steel column.

"Only architecture that considers humanscale and interaction is successful architecture."

-Jan Gehl

"Human scale – people seem to enjoy a sense of enclosure without feeling claustrophobic. Huge structures (whether they be walls or buildings) and vast open spaces may be awe-inspiring, but they are unlikely to facilitate a feeling of conviviality."

-Henry Saftoe

Dopasowanie skali człowieka do otaczających go elementów w przestrzeni publicznej jest jednym z istotnych aspektów w procesie planowania. Budynki oraz obiekty małej architektury nie powinny przytłaczać ani kreować wrażenia klaustrofobii. Ich zadaniem jest tworzenie miejsca, w którym dany uczestnik będzie mieć przeświadczenie, że jest częścią całości!

Pamiętaj o tym, że ludzka skala nie opiera się wyłącznie na stałym wymiarze bezwzględnym ale i na wzorcach osadzonych w kulturze. Zdaniem H. Licklider'a inne będą preferencje co do wielkości budynku w dużym mieście, a inne w małym miasteczku. Oprócz tego, skala ludzka zależna jest od funkcji ale również od wybranych materiałów budowlanych!

Przykład: człowiek inaczej postrzega słup ceglany, który jego zdaniem jest grubszy od pełniącego tę samą funkcję słupa betonowego, a ten z kolei od analogicznego słupa stalowego.

"Udana architektura to taka, która bierze pod uwagę ludzką skalę i zachodzące w niej interakcje."

-Jan Gehl

„Ludzka skala – społeczeństwo, które nie jest narażone na poczucie klaustrofobii. Ogromne budowle (ściany, budynki) oraz rozległe, otwarte przestrzenie mogą być porywające, ale tylko pozornie, nie są one pomocne przy tworzeniu swobodnej atmosfery, odpowiedniej dla gier i zabaw."

- Henry Shaftoe

10.1
Play with scale, Berlin, Germany
Zabawa ze skalą, Berlin, Niemcy

10.2
Central Park, New York, USA
Central Park, Nowy Jork, USA

When it comes to scale we have to talk about two completely different kinds of place. One of them is **Manhattan** - the smallest but the most densely populated borough of New York City. Total population amounts more than 1,5 million. However, during the day it might be even more, because of the people who live somewhere else but work there. That's the reason why as big green area as **Central Park**, is suitable to this place (10.2). But from the other hand think about **Hammarby Sjöstad** - an eco-friendly housing estate in Stockholm (Sweden). Thanks too much lower density than Manhattan's, all the inhabitants need there is small squares, and pavements along canals (10.3). More important than a big scale is to create a net of public spaces.

Kiedy rozmawiamy o skali, musimy omówić dwa kompletnie różne rodzaje miejsca. Jednym z nich jest **Manhattan** - najmniejsza, lecz najbardziej zaludniona dzielnica Nowego Jorku. Całkowita liczba mieszkańców wynosi ponad 1,5 miliona. Jednakże, w ciągu dnia ta liczba może być nawet większa, ze względu na osoby mieszkające poza Manhattanem, a pracujące tam. To wszystko jest powodem, dla którego tak duża zielona przestrzeń jak **Central Park** jest odpowie-dnia dla tej dzielnicy (10.2). Z drugiej strony pomyślmy o **Hammarby Sjöstad** - przyjaznym naturze osiedlu w Sztokholmie (Szwecja). Dzięki o wiele niższej gęstości zaludnienia niż na Manhattanie, wszystko czego potrzebują mieszkańcy to małe placyki, ścieżki wzdłuż kanałów (10.3). O wiele ważniejsze niż duża skala jest stworzenie sieci przestrzeni publicznych.

10.3

AUTHOR/AUTOR: ALINA GRĘDZICKA
MARTA RUSIN

CHOOSE MATERIALS WISELY

WYBIERZ ODPOWIEDNIE MATERIAŁY

**
$-$$

It is very important of which materials is designed public space! Materials used in the construction site should be **durable, functional, timeless, and most importantly - not difficult to maintain**. It is necessary to assume that everything even the smallest element in the public space has not to be disposable. Try to use local materials such as wood, stone and recycled materials!

Material selection factors:
- initial price,
- price maintenance,
- durability,
- fit into the environment.

The cheapest material can be much more expensive in maintaining than more costly material!

Types of materials:
- on the sidewalks: wood (decks, paths), stone (path, space representation), concrete (sidewalks urban), with recycling: glass bottles.
- furniture: stone (cold but permanent), wood (less permanent but more friendly), furniture plants, recycled materials (ref. 57).

To, z czego jest wykonana dana przestrzeń publiczna, jest bardzo ważne! Materiały, które wykorzystasz do budowy miejsca powinny być **trwałe, funkcjonalne, ponadczasowe, i co najważniejsze – łatwe w utrzymaniu**. Konieczne jest założenie, aby każdy, nawet najdrobniejszy element w przestrzeni publicznej, nie okazał się jednorazowy. Postaraj się wykorzystać lokalne materiały takie jak drewno, kamienie, a także surowce pochodzące z recyklingu!

Czynniki wyboru materiału:
- cena początkowa,
- cena utrzymania,
- trwałość,
- dopasowanie do otoczenia.

Często najtańszy materiał na dłuższa metę może okazać się dużo droższy!

Rodzaje materiałów:
- na chodniki: drewno (pomosty, ścieżki), kamień (ścieżki, miejsca reprezentacyjne), beton (chodniki miejskie), materiały pochodzące z recyklingu np. szklane butelki.
- na meble: kamień (zimny, ale trwały), drewno (mniej trwałe, a bardziej przyjazne), meble z roślin czy recyklingu (ref. 57)

11.1
Garden of experience
Placed there a variety of floor platforms where you can understand the laws of physics.
Cracow, Poland
Ogród doświadczeń
Umieszczono tam różnorodne posadzki platform dzięki którym można zrozumieć prawa fizyki.
Kraków, Polska

11.2
Hidden hole in sidewalks/ Ukryte dziury chodnikowe

11.3
Playground built from recycled materials
Plac zabaw powstały z recyklingu

HIDDEN HOLE IN SIDEWALKS POLAND

An artist working under the pen name NeSpoon, decorates public space. She beautifies damaged areas, holes, and uninteresting elements of urban infrastructure by decorating them with lace motifs. These works are carried out within the project Art Kitchen Foundation in Franciacorta (Italy).

UKRYTE DZIURY CHODNIKOWE POLSKA

Artystka znana jako NeSpoon przyozdabia w sposób niekonwencjonalny, miejsca w przestrzeni publicznej. Upiększa zniszczone, dziurawe oraz nieciekawe fragmenty miejskiej infrastruktury, umieszczając w nich motywy koronkowe. Prace te wykonywane są w ramach projektu Art Kitchen Fundation in Franciacorta (Włochy).

PLAYGROUND WITH TIRE GDAŃSK, POLAND

Recycling in the public space should not be a stranger! An example of this is playground made from tires. It shows that almost every material in a public space can get a second life. You should be only a little creative. Think at least twice before you throw something away. Maybe you can use it in interesting way.

PLAC ZABAW Z OPON GDAŃSK, POLSKA

Recykling w przestrzeni publicznej nie powinien być obcy! Potwierdzeniem tego jest przykład placu zabaw, który został zrobiony z opon. Pokazuje on, że niemal każdy materiał w przestrzeni publicznej może otrzymać drugie życie. Wystarczy odrobina kreatywności i chęci, by coś co było do wyrzucenia stało się funkcjonalne.

**
$$

CLEAN AND MAINTAIN IT
WPROWADŹ PORZĄDEK

STEAM CLEANING POWAZKI CEMETERY IN WARSAW POLAND

Pressurized steam cleans, disinfects and defrosts many structures and public areas such as railings, monuments, street signs, etc. It quickly and easily improves the appearance of urban spaces!

There are many benefits to using steam cleaning—in-depth surface cleansing, less maintenance and a significant reduction in the consumption of water and detergent. This method is inexpensive!

CZYSZCZENIE PARĄ WODNĄ CMENTARZ POWĄZKOWSKI W WARSZAWIE, POLSKA

Dzięki parze wodnej możemy zarówno czyścić, odmrażać oraz dezynfekować liczne konstrukcje i powierzchnie użyteczności publicznej takie jak barierki, pomniki, znaki drogowe itp. Dzięki niej bez najmniejszego trudu, błyskawicznie poprawisz wygląd przestrzeni miejskich!

Istnieje wiele korzyści z czyszczenia za pomocą pary - najważniejsze z nich to dogłębne oczyszczenie i oddtłuszczenie powierzchni, brak ścieków oraz znaczne zmniejszenie zużycia wody i detergentów. Sposób ten jest średnio drogi!

12.1
Steam cleaning, Poland
Czyszczenie parą wodną, Polska

Friendly public space is primarily a well-maintained streets, sidewalks and lawns. In this town lives better and more comfortably. Maintaining space is one of the most important tasks of the authority but also the residents. Remember, **raise up among the public desire to take care of public space!** Because space is not left to itself, not overgrown.

Don't forget about our animals. Create the right conditions for them in order to maintain the purity (ref. 46).

Przyjazna przestrzeń publiczna to przede wszystkim zadbane ulice, chodniki i zieleńce. W takim mieście żyje się lepiej i bardziej komfortowo. Utrzymanie przestrzeni jest jednym z najważniejszych zadań realizowanych przez władze, ale i mieszkańców. **Wzbudź wśród społeczeństwa chęć dbania o przestrzeń publiczną!** Bowiem przestrzeń nie pozostawiona sama sobie, nie zarasta.

Nie zapomnij o ukochanych czworonogach i stworzeniu dla nich odpowiednich warunków zachowania czystości (ref. 46).

12.2
Social class action recovering debris from the river Tuga
Nowy Dwór Gdański, Poland
Społeczna ekologiczna akcja wyławiania śmieci z rzeki Tuga
Nowy Dwór Gdański, Polska

12.3
Street cleaning
Toruń, Poland
Sprzątanie ulicy
Toruń, Polska

12.4
Toilet for dogs, Poland
Toaleta dla psów, Polska

12.5
Cleaning leaves, Łowicz, Poland
Sprzątanie liści, Łowicz, Polska

PLACE IDENTITY
TOŻSAMOŚĆ MIEJSCA

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

RELATIONSHIPS BETWEEN SPACE AND PLACE

RELACJE POMIĘDZY PRZESTRZENIĄ I MIEJSCEM

The common statement sounds that "the meaning of the space is frequently applied to the meaning of the place," and according to this, these spaces and places are the basic elements of our cities.

W powszechnym użyciu wykorzystywane jest zdanie, że "znaczenie przestrzeni nakłada się często na znaczenie miejsca" i w związku z tym elementy te uważane są zasadniczymi składnikami naszych miast.

Commonly, the meaning of space is compared to sense of freedom and - from the other side - the meaning of place is compared to sense of belonging. **Space is more abstract and it is transforming to place through the effect of cognition and values given by humans to the characteristic elements of space.**[1]

"We might say that a place is a geographical space that is defined by meanings, sentiments and stories rather than by a set of coordinates." [2]

"Można powiedzieć, że miejsce jest przestrzenią geograficzną, która jest bardziej definiowana za sprawą nadawanych znaczeń, sentymentów oraz osobistych przeżyć niż za sprawą współrzędnych geograficznych." [2]

Powszechnie znaczenie przestrzeni utożsamiane jest z po-czuciem wolności, zaś z drugiej strony znaczenie miejsca jest identyfikowane jako poczucie przynależności. **Przestrzeń jest bardziej abstrakcyjna i przetwarzyć ją można w miejsce w rezultacie rozpoznawania i nadawania przez ludzi określonych wartości dla charakterystycznych elementów przestrzeni.**[1]

Maintain, recover or derive the specific place identity are the most important tasks for all involved in the process of its planning and designing.

Uzyskanie, utrzymanie, odzyskanie określonej tożsamości miejsca jest jednym z najbardziej istotnych zadań stojących przed wszystkimi zaangażowanymi w proces jego planowania i projektowania.

Recommendations presented in this chapter include most the important rules and stages of that issue starting from recognizing the place identity. **The simplified diagram of developing place identity from public space is on page 43.**

Rekomendacje zaprezentowane w tym rozdziale zawierają najważniejsze zasady oraz etapy podejmowane w tej kwestii, począwszy od rozpoznania tożsamości miejsca. **Na stronie 43 umieszczono uproszczony diagram kreowania tożsamości miejsca z niezdefiniowanej przestrzeni publicznej.**

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

RECOGNIZE THE IDENTITY OF PLACE
ZNAJDŹ TOŻSAMOŚĆ MIEJSCA

** - ***

$

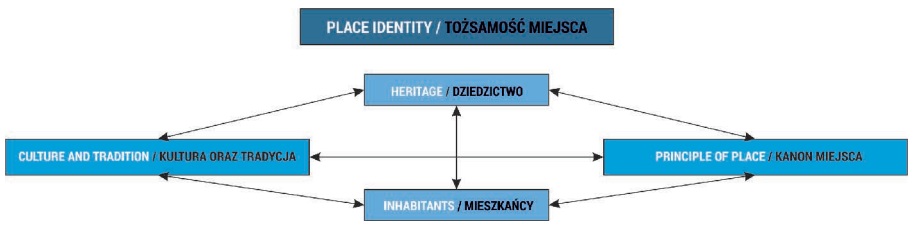
The concept of place identity has several definitions. For the purposes of this manual it should be understood as **whole relationships between both culture and tradition of place and its architectural structure** (in other words – the *principle of place**).[4] These factors are most frequently stacked historically and linked with heritage of local community. Place identity also includes people, especially the individuals living in close proximity.

Pojęcie tożsamości miejsca posiada kilka znaczeń. Na potrzeby niniejszego podręcznika termin ten będzie rozumiany poprzez **ogół relacji zachodzących pomiędzy zarówno kulturą i tradycją miejsca oraz jego strukturą architektoniczną** (zwaną również *kanonem miejsca**).[4] Czynniki te bardzo często są nawarstwione historycznie i powią-zane z dziedzictwem lokalnej społeczności. Tożsamość miejsca również obejmuje ludzi, szczególnie tych żyją-cych w najbliższym otoczeniu.

"That which is the space in the beginning is becoming the place that recognises and provides values." [3]

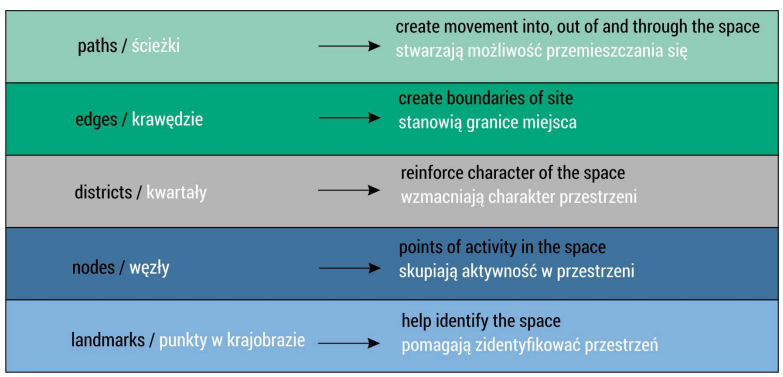
""To, co na początku jest przestrzenią staje się miejscem w miarę poznawania i nadawania wartości." [3]

The process of converting space into place requires recognition of all elements consisting within place identity. The understanding of place is a complex theoretical and empirical task requiring a range of a novel techniques and methods of investigations.[5] For this purpose it is necessary to analyse all available archival sources. It is also vital to engage in that process with as many participants as possible - not only experts - because every person individually perceive these places and its sense of place is crucial for the further study on creating public spaces.



13.1
Main elements consisting on place identity
Główne elementy składające się na tożsamość miejsca

Proces przetwarzania przestrzeni w miejsce wymaga rozpoznania wszystkich ele-mentów składających się na tożsamość miejsca. Zrozumienie miejsca jest teoretycznym oraz praktycznym działaniem kompleksowym wymagającym zastosowania szerokiego zestawu różnych metod oraz technik.[5] W tym celu konieczna jest analiza wszystkich dostępnych źródeł archiwalnych oraz zaangażowanie w ten proces tak wielu uczestników jak to tylko możliwe - nie tylko ekspertów - ponieważ przede wszystkim to zwykli mieszkańcy percypują miejsca i dlatego ich po-czucie tego miejsca jest bardzo ważne w kontekście prac nad kształtowaniem przestrzeni publicznych.



13.2
Elements of city image: application to urban public space
Elementy obrazu miasta: zastosowanie w miejskich przestrzeniach publicznych

We can identify five elements that brings out functional and visual quality in cities: paths, edges, districts, nodes and landmarks. In case these elements are strong, the image and memorability of the city is strong, but when these elements are not detectable, the city becomes dull and forgettable. It is all about imageability - a quality that can also be found in a public space and can make that space an important part of the city.[6]

Można zdefiniować pięć elementów, które uwydatnia-ją funkcjonalną oraz wizu-alną jakość w miastach: ścieżki, krawędzie, kwartały, węzły, punkty w krajobrazie. W przypadku, gdy te elementy są silnie wido-czne, wizerunek miasta jest wyraźny. Jednak gdy te pięć elementów pozostaje niezauważone, wówczas miasto zaczyna ulegać zapomnieniu. Wszystko to związane jest z angielskim pojęciem imageability (zdolność do tworzenia wizreunku) - jest to rozumiane poprzez jakość, która również może być dostrzeżona w przestrzeniach publicznych.[6]

** - ***

$ - $$

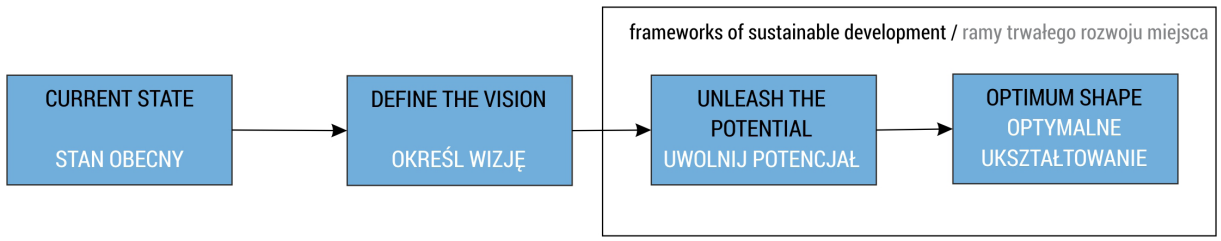
UNLEASH THE HIDDEN POTENTIAL
UWOLNIJ UKRYTY POTENCJAŁ

In the previous step the vision and proposal were derived for the future shape of public space coming from all involved in the process of recognizing the place identity. The output of the described cognition could be treated as the optimum shape of public space. **The difference between its current state and the optimal possible future shape could be understood as hidden potential.**

How to unleash that potential?

W rezultacie uprzednio dokonanego rozpoznania tożsamości miejsca uzyskana powinna zostać odpowiednia wizja, która w dalszej kolejności powinna przekładać się na propozycję optymalnego przyszłego kształtu przestrzeni publicznej. **Różnica pomiędzy jej aktualnym stanem oraz możliwym optymalnym zagospodarowaniem może być zdefiniowana właśnie jako ukryty potencjał.**

Jak uwolnić ten potencjał?



14.1
Simplify procces scheme of unleashing the hidden potential
Uproszczony schemat procesu uwalniania ukrytego potencjału

Directly through using the recommendations in this chapter, this then can be realized through other recommendations. This is justified by the fact that hidden potential is a direct derivative of the place identity. At this stage it is important to establish an action plan and estimate the scale and the budget for the planned transformation. Everyone involved in this process should be commensurate to play an important role.

All modifications taken to unleash the potential should account for social, economic and environmental conditions so they can be treated as frameworks for the *sustainable development** of place.

Bezpośrednio poprzez wykorzystanie rekomendacji z tego rozdziału, które następnie można urzeczywistniać za sprawą pozostałych rekomendacji. Jest to uzasadnione faktem, że ukryty potencjał jest bezpośrednią pochodną tożsamości miejsca. Na tym etapie istotne jest ustalenie planu działania oraz oszacowanie skali oraz budżetu dla planowanych przekształceń. Wszyscy zaangażowani w ten proces powinni odegrać współmiernie istotną rolę.

Wszystkie działania mające na celu przekształcenie przestrzeni publicznej poprzez uwolnienie ukrytego potencjału powinny uwzględniać zarówno uwarunkowania społeczne, ekonomiczne i środowiskowe, a zatem mogą być traktowane jako ramy *trwałego (zrównoważonego) rozwoju** miejsca.

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

PROVIDE CONTINUITY OF CULTURE

ZAPEWNIJ KONTYNUACJĘ KULTURY

-*

$$ - $$$

There is no place identity without culture and tradition because together with the principle of place, they are the basic connection between inhabitants and place identity. The importance and the difficulty level as well of that action increases proportionally to the degradation scale of public space. How do we provide continuity in these circumstances? *Revitalization** is undoubtedly the right solution, but obviously not only one. It depends on specific conditions of the public space. Providing the continuity of culture is sometimes related to public spaces from ancient times. It refers mainly to both protect theirs unique values and allow tourists to visit them (e.g. Forum Romanum).

The municipality should first ask experts for advice and further propose potential directions of modifications. Traditionally residents, with substantial help of experts, should play a key role. In this case, they should make a binding decision as to how to ensure the continuation of culture and tradition.

Expenses are also dependent on the scale. Sometimes installation of small improvements would be enough to provide the continuity of culture and tradition. While in the case of actions related to revitalization, costs are usually much larger due to the comprehensive approach to public space development.

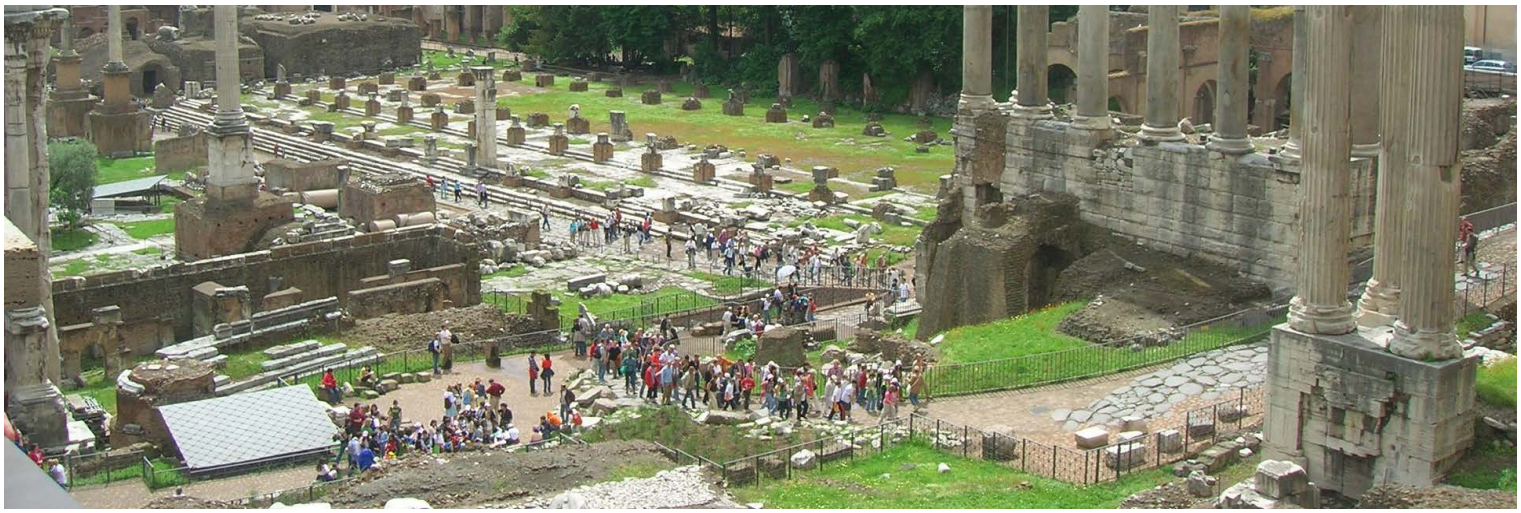
Nie jest możliwe uzyskanie tożsamości miejsca bez udziału kultury oraz tradycji, ponieważ wraz z kanonem miejsca, stanowią one podstawowe łączniki pomiędzy mieszkańcami oraz tożsamością miejsca. Znaczenie, jak również poziom trudności tego działania, wzra-sta proporcjonalnie do skali zdegradowania przestrzeni publicznej. Jak zatem zapewnić odpowiednią kontynuację wobec tych okoliczności? *Rewitalizacja** jest niewątpliwie właściwym rozwiązaniem. Zapewnienie kontynuacji kultury jest czasem związane z przestrzeniami publiczymi z czasów starożytności. Należy przez to rozumieć zarówno ochronę unikalnych wartości takich przestrzeni, jak również umożliwienie zwiedzania ich przez turystów (np. Forum Romanum).

Władze gminy powinny najpierw poradzić się grupy ekspertów, by następnie określić propozycję kierunków zmian. Tradycyjnie mieszkańcy, przy wydatnej pomocy ekspertów, powinni odgrywać kluczową rolę – w tym przypadku powinni podjąć wiążącą decyzję odnośnie tego jak zapewnić kontynuację kultury i tradycji.

Wydatki również są uzależnione od skali. Czasami instalacja jednego małego elementu może być wystarczająca do zapewnienia kontynuacji kultury i tradycji.

15.2
St. Dominic's Fair, Gdansk, Poland
Jarmark św. Dominika, Gdańsk, Polska

15.3
Oktoberfest, Bavaria, Germany
Oktoberfest, Bawaria, Niemcy



15.1
Former public space, Forum Romanum, Rome, Italy
Dawna przestrzeń publiczna, Forum Romanum, Rzym, Włochy

** - ***

$$ - $$$

RESPECT THE PRINCIPLE OF PLACE

USZANUJ KANON MIEJSCA

GRANVILLE ISLAND, VANCOUVER

From industry to artistry—such a transformation was taken in Granville Island in Vancouver.[8] From the early years of 20th Century it was an industrial area occupied by similar corrugated-tin factories making parts for all manner of industrial machinery. In the post-war period, demand for heavy industrial output declined. The sawmills and factories were becoming oily, dirty fire traps. In the late 1970s after lengthy discussions, city officials finally set the course for the future: transform the site into a people-friendly place with various uses, from parkland to housing to public exhibition space. It became one of the most successful urban redevelopments in North America.[9]

GRANVILLE ISLAND, VANCOUVER

Od przemysłu do artyzmu – taka transformacja została podjęta w przypadku Granville Island w Vancouver.[8] Od wczesnych lat XX w. był to teren przemysłowy, zajęty przez podobne do siebie blaszane fabryki, w których produkowano wszelkie drobne części dla maszyn. W okresie powojennym zmalało zapotrzebowanie na produkty przemysłu ciężkiego. Tartaki oraz fabryki zaczęły być powoli opuszczane i ulegały coraz częstszym podpaleniom. Pod koniec lat 70. XX w., po długich dywagacjach, władze miasta obrały ostateczny kierunek na przyszłość: przemiana obszaru w przyjazne dla ludzi miejsce oróżnych funkcjach użytkowych, od parków po przestrzenie publiczne o wystawowym charakterze. Przekształcenie Granville Island stało się jednym z bardziej udanych przedsięwzięć tego typu w Ameryce Północnej.[9]

Every public space has its own architectural structure which is perceived by the citizens (the principle of place).[7] Modifications taken in the aim to unleash its hidden potential should respect the previously mentioned morphology (e.g. historic routes, block patterns, building forms, features, *vernacular**). The principle of place shall be respected as more of its meaning is visible.

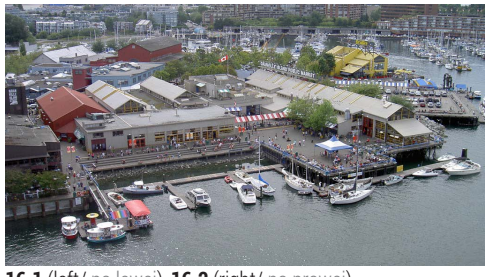
This action is also associated with regenerative design. It is realized mainly in two circumstances. The first approach is taken in case of almost devastated or even completely devastated public space. At the time it is vital to return the appropriate character of public space through rebuilding the area according to the pre-devastated style. The second approach is related to adapting areas that have lost their previous utility (e.g. post-industrial areas), showing at the same time the potential for re-use for new features. In adaptive reuse, the architectural structure is maintained and reused for another function. The second approach is often realized as a part of revitalisation.

The estimated expenses are relatively greater than in the case of previous recommendations, but it obviously depends on the scale of modification. The same relation concerns the level of difficulty. The involvement of actors should be the same as in the case of the previous recommendation.

Każda przestrzeń publiczna ma swoją własną strukturę architektoniczną, która jest percepowana przez ludzi (kanon miejsca).[7] Przekształcenia podejmowane w celu uwolnienia ukrytego potencjału powinny uwzględniać właściwości obszaru pod względem jego morfologii (np. przebieg historycznych dróg, układ budnków, kształty budynków, charakterystyczne obiekty oraz *wernakularizm**). Nacisk położony na poszanowanie kanonu miejsca powinien być tym większy, im bardziej zauważalne jest jego znaczenie.

Działanie to jest również związane z rewitalizacją. Realizowane jest głównie w dwóch przypadkach. Pierwsze podejście jest podejmowane w przypadku prawie całkowitego lub całkowitego zniszczenia przestrzeni publicznej. Wówczas konieczne jest przywrócenie odpowiednich właściwości miejsca poprzez odbudowę obszaru szanującą stan przed zdewastowaniem. Drugie podejście odnosi się do adaptowania obszarów, które zatraciły swoją dotychczasową użyteczność (np. tereny poprzemysłowe), wykazujące się jednocześnie potencjałem do ponownego wykorzystania na potrzeby nowych funkcji. W tym przypadku architektoniczna struktura jest utrzymana lub poddana regeneracji, a następnie przystosowywana do ponownego użytkowania. Drugie podejście jest bardzo często podejmowane w ramach rewitalizacji.

Szacowane koszty są relatywnie wysokie, ale oczywiście jest to uzależnione od skali przekształceń. Ta sama zależność dotyczy poziomu trudności. Zaangażowanie wszystkich uczestników powinno być możliwie równe oraz współmierne do wyznaczonych kompetencji.



16.1 (left/ po lewej), **16.2** (right/ po prawej)
Aerial photography of island and food market inside Granville Island, Vancouver, Canada
Zdjęcia wyspy z lotu ptaka oraz rynek z jedzeniem wewnątrz Granville Island, Vancouver, Kanada

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

CREATE UNIQUE SENSE OF PLACE
UTWÓRZ UNIKALNE MIEJSCE

***
$$$

In the aim of emphasising the sense of place it is also important to establish the elements of local distinctiveness. This action should include both the form of place and the way it is used. It is a crucial aspect because of its influence on the final character and attractiveness of public space.

How do we emphasize distinctiveness? First you should try to answer the following question: are there particular local materials, building forms or natural features in the area that can be used as a source of inspiration?[10]

Emphasising distinctiveness is particularly important today in times of globalisation when there are more similar "anywhere places".[11] This action is an essential supplement to all relations between inhabitants, material and non-material elements of sense of place.

The estimated expense definitely depends on the scale of transformation, but often they are less expensive than respecting the principle of place. This action is also as difficult as the project is more absorbing, but generally it is similar to the difficulty of providing continuity. As previously stated, the municipality and its inhabitants should be the main actors for this action.

W celu podkreślenia tożsamości miejsca bardzo istotne jest, by ustanowić elementy wyróżniające lokalną odrębność. Działanie to powinno uwzględniać kwestie związane zarówno z ukształtowaniem miejsca oraz sposobem jego użytkowania. Jest to ważny aspekt, ponieważ wpływa na ostateczny charakter oraz atrakcyjność przestrzeni publicznej.

Jak podkreślić tę odrębność? W pierwszej kolejności należy znaleźć odpowiedź na następujące pytanie: czy obszar wyróżnia się wykorzystaniem lokalnych materiałów, układem i kształtem budynków oraz czy znajdują się pewne obiekty pochodzenia naturalnego, które mogą posłużyć jako źródło inspiracji?[10]

Wyróżnianie odrębności jest szczególnie isto-tne dzisiaj, w czasach postępującej globalizacji, kiedy to mamy do czynienia z coraz większą liczbą podobnych do siebie „niezidentyfikowanych miejsc".[11] Wskazana rekomendacja jest działaniem uzupełniającym szereg relacji pomiędzy mieszkańcami, elementami materialnymi oraz niematerialnymi tożsamości miejsca.

Szacowane wydatki bez wątpienia zależą od skali przekształceń, ale z reguły koszty tego działania nie są ani relatywnie wysokie, ani relatywnie niskie. Działanie to jest również tym trudniejsze im projekt jest bardziej absorbujący. Władze gminy oraz mieszkańcy powinni być głównymi uczestnikami tego działania, ale nieocenio na może okazać się również pomoc ze strony ekspertów.

17.1 (left/ po lewej) **17.2** (right/ po prawej)
Green light and wisps of mist in Domplein, Utrecht, Netherlands
Zielone światło oraz kosmyki mgły wydobywające się w Domplein, Utrecht, Holandia

DOMPLEIN, UTRECHT

In the middle of the city of Utrecht lies the Domplein. This is where Utrecht began 2000 years ago with a Roman fort that now lies four metres underground. This boundary is marked today with Corten steel elements at street level, directly above the original castellum wall. Green light and wisps of mist emanate from the markers and the borders of the Roman Empire are engraved in the steel.

The exhibit has been received very enthusiastically. Masses of visitors stop to look at it, and city guides have already incorporated it in their guided tours. The Utrecht residents' perception of the Domplein is already beginning to change.

DOMPLEN, UTRECHT

W samym środku Utrechtu znajduje się Domplein. To właśnie tutaj rozpoczęła się historia tego miasta, niemal 2000 lat temu, za sprawą romańskiego grodu, którego pozostałości znajdują się obecnie 4 metry p.p.t.
Granice tego grodu wyznaczone są dziś za sprawą kortenowych płytek położonych na poziomie ulicy, dokładnie ponad dawnymi murami. Zielone światło oraz kosmyki mgły wydobywają się niemal spod ziemi, zaznaczając dawne granice Imperium Rzymskiego.

Projekt został przyjęty bardzo entuzjastycznie. Wielu przechodniów zatrzymuje się, by dokładnie obejrzeć widoczne światło, a w turystycznych przewodnikach miejskich Domplein niemal od razu zagościło w rubryce „atrakcje". Za sprawą tego przedsięwzięcia na pewno zmienił się sposób postrzegania Domplein, jak i całego Utrechtu.

* - **

$ - $$

TELL THE STORY
PRZEDSTAW HISTORIĘ MIEJSCA

SOLIDARITY SQUARE, GDANSK

The temporary advertising pole-styled installations in Solidarity Square in Gdańsk are a good example of how relatively inexpensively the story of an historically important place can be told. The "Solidarity" socio-political movement that contributed to the collapse of the Iron Curtain originated in the Gdansk Shipyards. Pillars provide the information about the long struggle of Poland and other post-socialist countries for political transformation. The pillars encourage people to stay and provide the educational dimension of public space that reinforces its identity. The history of Gdansk Shipyard is also narrated during in the 'Subjective Bus Lines ". Former employees of the shipyard tell then about the lesser-known facts of the past life of a shipyard.

PLAC SOLIDARNOŚCI, GDAŃSK

Tymczasowe instalacje wzorowane na słupach reklamowych znajdujące się na Placu Solidarności w Gdańsku są dobrym przykładem tego jak względnie małym nakładem kosztów opowiedzieć o historii, która wydarzyła się w tym miejscu. To właśnie w pobliskiej Stoczni Gdańskiej narodziła się „Solidarność", ruch społe-czno-polityczny, który przyczynił się do obalenia tzw. żelaznej kurtyny. Słupy dostarczają informacji odnośnie długoletniej walki Polski oraz innych krajów postsocjalistycznych w drodze ku przemianom ustrojowym. Zachęcają one ludzi do zatrzymania się oraz dostarczają wymiaru edukacyjnego, co niewątpliwie wzmacnia tożsamość przestrzeni publicznej. Historia Stoczni Gdańskiej jest również opowiadana podczas wycieczek w ramach "Subiektywnych Linii Autobusowych". Byli pracownicy zakładu opowiadają wówczas o mniej znanych faktach związanych z dawnym życiem stoczni.

Each public space has its own unique history, so it is important to establish a dialogue between the place and the people there. How do we provide that?

First of all you should consider introducing the elements which encourage people to stay. For instance it could be temporary installations providing information about the meaning of place and explaining the sense of arrival. Another interesting approach is the involvement of local guides, who—through regular tours—could tell about the secrets hidden in different areas of the city. These factors are also connected with educational dimension of public space. It is important to take care of the way the story is told. The display of information provided in an interesting style can make the public space more memorable and increase its identity. However the establishment of dialogue must not always take place in a direct way—sometimes it can be expressed through a broad sense of art.

Telling the story is relatively inexpensive, but obviously it depends on the way of establishing the dialogue. More sophisticated or digitalized information carriers can extremely increase the costs of action. The main percentage of involvement is on the side of municipal authorities, but also other actors should be enabled to decide the final way of telling story.

Każda przestrzeń publiczna dysponuje własną, unikalną historią, dlatego ważne, by ustanowić dialog pomiędzy nią, a przebywającymi w niej ludźmi. Jak tego dokonać?

Przede wszystkim należy zastanowić się nad wprowadzeniem elementów, które mogłyby przekonać ludzi do zatrzymania się. Mogą to być np. przenośne elementy dostarczające informacji na temat znaczenia miejsca i wyjaśniające sens przybycia. Innym ciekawym podejściem jest zaangażowanie tzw. lokalnych przewodników, którzy w ramach cyklicznych wycieczek mogliby opowiedzieć o sekretach ukrytych w poszczególnych obszarach miasta. Czynniki te często powiązane są z wymiarem edukacyjnym. Niezwykle ważne jest, by zadbać o odpowiedni sposób przedstawiania historii miejsca. Informacje przekazane w interesujący sposób mogą przyczynić się do uczynienia bardziej niezapomnianej przestrzeni publicznej, co sprzyja budowaniu tożsamości. Nie zawsze jednak nawią-zywanie dialogu musi odbywać się w sposób bezpośredni – czasem może być wyrażany za pomocą, np. szeroko pojętej sztuki.

Przedstawianie historii jest relatywnie tanie, ale oczywiście zależy to od sposobu nawiązania dialogu. Cyfrowe nośniki informacji, które są bardziej zaawansowane pod względem wykonania technicznego mogą znacząco podnieść koszty.

18.1
The pillar in Solidarity Square telling the story of place, Gdańsk, Poland
Słup na Placu Solidarności przedstawiający historię miejsca, Gdańsk, Polska

18.2
The trip with local guides
Gdańsk, Poland
Wycieczka z lokalnymi przewodnikami
Gdańsk, Polska

18.1.S

LANDSCHAFTPARK DUISBURG NORD

PARK KRAJOBRAZOWY DUISBURG NORD

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

A fabulous example of public space where telling the story and respecting of its principle has been adjusted is located in Duisburg. In this city which is undergoing the postindustrial transformation for nearly 30 years it was presented how to unleash the hidden potential from the place. Ladies and Gentlemen, before you it is Landschaftpark Duisburg Nord - a flagship of the Ruhr District's transformation.

Before being abandoned in 1985, it was a production plant for coal and steel and was generating significant pollution. Six years later it was decided to use the dormant potential of this post-industrial area through adapting all facilities to new uses and complete regeneration of the degraded environment.

The park is divided into different areas where there are distinct possibilities for their use. Among them, special attention is deserved for: disused ironworks whose old industrial facilities today have been equipped to cater for cultural functions and an old gasometer where Europe's biggest man-made diving centre has been created.

The site was designed with the idea that a grandfather, who might have worked at the plant, could walk with his grandchildren, explaining what he used to do and what the machinery had been used for.

Wide possibilities of spending free time, caring about industrial heritage, staying close to nature and all other details combine to create Landschaftpark Duisburg Nord unlike any other in the world.

Wspaniały przykład przestrzeni publicznej, w której umiejętnie przedstawiono historię miejsca, przy jednoczesnym poszanowaniu jego kanonu znajduje się w Duisburgu. W mieście, które od ponad 30 lat przechodzi transformację poprzemysłową pokazano jak wydobyć z miejsca jego ukryty potencjał. Panie i Panowie, przed Państwem Park Krajobrazowy Duisburg Nord, który jest wizytówką transformacji dokonywanych w Zagłębiu Ruhry.

Przed zamknięciem w 1985 roku znajdował się tutaj zakład wykorzystujący węgiel i produkujący stal, generujący znaczne zanieczyszczenia. Sześć lat później zdecydowano się wykorzystać ukryty potencjał tego obszaru postindustrialnego poprzez dostosowanie opuszczonych obiektów do nowych funkcji i pełnej rekultywacji środowiska zdegradowanego.

Park podzielony jest na różne obszary, gdzie panują odmienne możliwości ich wykorzystania. Wśród nich na szczególną uwagę zasługują: nieczynne huty, goszczące dzisiaj szereg imprez kulturalnych oraz stara gazownia, gdzie uruchomiono największe w Europie centrum nurkowania.

Miejsce to zostało zaprojektowane z myślą, że dziadek, który być może pracował w dawnym zakładzie, może podczas spacerów z wnukami tłumaczyć, czym się zajmował oraz do czego służyły maszyny, które dziś są tylko eksponatem.

Szerokie możliwości spędzania wolnego czasu, troska o przemysłowe dziedzictwo, bliskie relacje z przyrodą oraz inne wyjątkowe szczegóły sprawiają, że Park Krajobrazowy Duisburg Nord wyróżnia się na tle innych przestrzeni publicznych na świecie.

18.2.S
Hiking wall, Duisburg, Germany
Ściana wspinaczkowa, Duisburg, Niemcy

18.3.S
Former railway line, Duisburg, Germany
Dawma linia kolejowa, Duisburg, Niemcy

18.4.S
Former ironworks, Duisburg, Germany
Dawna huta stali, Duisburg, Niemcy

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

MAINTAIN AUTHENTICITY
UTRZYMAJ AUTENTYCZNOŚĆ

**** - *****
$$ - $$$

The issue of maintaining *authenticity** refers mainly to heritage which is critical to place identity. **This issue is particularly important in the case of public spaces located within historical city areas.**

It is vital to define what forms public space authenticity. Most frequently there are historic routes, *vernacular architecture**, natural features or other elements strongly rooted in material and non-material dimensions of public space. Maintenance of them in the state compatible with their heritage is the action of maintaining authenticity. In practice that action is often implemented through adjusting emerging public spaces to vernacular architecture.

The estimated expenses vary depending on the scale of the actions, but most frequently the costs are not too high. The level of difficulty depends on how much work should be taken to link with the heritage.

Kwestia utrzymania *autentyczności** odnosi się głównie do dziedzictwa, które jest gwarancją tożsamości miejsca. **Jest to szczególnie ważne w przypadku przestrzeni publicznych położonych na obszarach miejskich o historycznym znaczeniu.**

Ważne jest, aby określić, co kształtuje autentyzm przestrzeni publicznej. Najczęściej są to historyczne trasy, przykłady *architektury wernakularnej**, naturalne elementy środowiska lub inne elementy silnie zakorzenione w materialnych i niematerialnych wymiarach przestrzeni publicznej. Utrzymywanie ich w stanie zgodnym z dziedzictwem jest właśnie działaniem dążącym do zachowania autentyczności. W praktyce działania te są często realizowane poprzez dostosowanie powstających przestrzeni publicznych do architektury wernakularnej.

Szacowane koszty uzależnione są od skali działania, jednak najczęściej nie są zbyt wysokie. Poziom trudności zależy od nakładu pracy przedsięwziętego w celu nawiązania do dziedzictwa.

19.1 (left/ po lewej), **19.2** (right/ po prawej)
People using Bächle for recreational purposes
Freiburg, Germany
Ludzie wypoczywający nad Bächle
Freiburg, Niemcy

BÄCHLE, FREIBURG

Because the city of Freiburg is located on a natural slope, they built Bächle, artificial waterways to help irrigate agricultural lands in the early 13th Century.[12] For centuries Freiburg evolved, but the Bächle remained unchanged until World War II when the Bächle were severely damaged and city authorities seemed to lose focus of their historical significance. The citizens united to fight for restoration of the Bächle, and they have been preserved in this state since then. Currently, various social activities take place in and around the Bächle. For many citizens it is a symbol reinforcing their sense of pride because they could not imagine that part of city without Bächle. Obviously it would be not authentic. Bächle in Freiburg is a great example of semi-natural features strongly rooted in local heritage which were restored to maintain authenticity.

BÄCHLE, FREIBURG

Ze względu na położenie na naturalnym zboczu, na początku XIII w. we Freiburgu zbudowano Bächle, sztuczne drogi wodne służące do nawadniania gruntów ornych.[12] Przez wieki Freiburg zmieniał swoje oblicze, jednak Bächle pozostały niezmie-nione aż do II wojny światowej, kiedy to były do tego stopnia zniszczone, że władze miasta poważnie traktowały możliwość zapomnienia o nich w procesie odbudowy miasta. Wtedy jednak mieszkańcy, dla których Bächle to było coś więcej niż tylko ciek wodny zjednoczyli swoje siły w celu ich odrestaurowania. Obecnie są one bardzo często odwiedzane przez mieszkańców miasta jak również turystów. Dla wielu mieszkańców Bächle to symbol miasta, wzmacniający ich poczucie dumy i przywiązania, bo jak twierdzą, trudno byłoby sobie wyobrazić tę część miasta bez wąskich korytek wypełnionych wodą - miasto starciłoby na autentyźmie. Bächle we Freiburgu są doskonałym przykładem półnaturalnych elementów środowiska, silnie zakorzenionym w lokalnym dziedzictwie, które zostały odresturowane, utrzymując przy tym autentyczność miejsca.

* - **

$ - $$

EMPHASIZE THE SENSE OF LOCALITY

WYEKSPONUJ POCZUCIE LOKALNOŚCI

"DAYS OF SEA", SZCZECIN

Szczecin is strongly related with the sea despite it is not located at the seaside. For many years the sea harbour was the main impuls of city development. Today the reality is different and other conditions determines the directions of development. Undoubtedly the heritage of Szczecin is related to sea and harbour. This is something that distinguishes this city from others. Annual event called "Days of Sea" is the good example how to emphasize the sense of locality for inhabitants. In the programme there are a lot of thematic atractions relating to shipbuilding and providing the possibility of tasting some local food.

"DNI MORZA", SZCZECIN

Szczecin jest silnie związany z morzem, pomimo tego, że nie znajduje się nad nim przez wiele lat port morski był głównym bodźcem rozwojowym dla miasta. Obecnie inne czynniki wpływają na wyznaczanie kierunków rozwoju Szczecina. Bez wątpienia dziedzictwo miasta jest związane z morzem i portem. To wyróżnia to miasto od innych. Coroczne wydarzenie noszące nazwę "Dni Morza" jest dobrym przykładem tego, jak można podkreślić poczucie lokalności wśród mieszkańców. W programie zawsze znajdują się tematyczne atrakcje związane m.in. z okrętownictwem oraz zapewniające możliwość degustacji lokalnych przysmaków.

In the process of planning and designing public spaces it is important to act according to a long term plan. Obviously the desired character of public space should be sustained for many years or even for future generations. That action should support the sense of familiarity among residents which is a guarantee for long term success. How do we achieve that?

It is all about emphasizing the *sense of locality**. For instance, providing local shops and services in public space is a good idea. It should also be considered to make it adaptable for local periodic events reinforcing identity. Something helpful could be also providing some empty spaces which could be arranged by individuals (the municipality could provide some movable urban furniture). There could also be other actions which can stimulate the statement: **"This is my place"**.

The role of the city officials is to lay the groundwork for long term success of public space. However inhabitants should play a crucial role—their level of commitment in using plazas, squares etc. is extremely important.

W procesie planowania i projektowania przestrzeni publicznych ważne jest, aby postępować według założeń długofalowego planu. Wynika to z faktu, że pożądany charakter przestrzeni publicznej powinien być utrzymany przez wiele lat, a czasem nawet dla następnych pokoleń. Działanie to powinno wspierać poczucie swojskości wśród mieszkańców, które jest gwarancją długofalowego sukcesu. Jak to osiągnąć?

Chodzi o wyeksponowanie *poczucia lokalności**. Dobrym pomysłem jest wprowadzenie lokalnych sklepów oraz usług w przestrzeni publicznej. Należy również rozważyć stworzenie takiej przestrzeni publicznej, którą będzie można zaadaptować na różnego rodzaju lokalne wydarzenia wzmacniające tożsamość. Interesującym rozwiązaniem jest zapewnienie pustych przestrzeni, które mogą być użytkowane przez osoby prywatne (gmina może zapewnić pewne przenośne meble miejskie). Mogą to być również inne działania, oddziaływujące na przeświadczenie: **"To jest moje miejsce"**.

Rolą władz miasta jest stworzenie podstaw dla długofalowego sukcesu przestrzeni publicznej. Jednak to właśnie mieszkańcy powinni odgrywać kluczową rolę - ich poziom zaangażowania w użytkowaniu placów, kwartałów itd. jest niezwykle ważny.

20.1 (left/ po lewej), **20.2** (right/ po prawej)
Annual local event "Days of Sea", Szczecin, Poland
Coroczne lokalne święto "Dni Morza", Szczecin, Polska

AUTHOR/AUTOR: PATRYK CZAJKA

BRAND IT
STWÓRZ MARKĘ

** - ***
$$ - $$$

The final stage of transformation towards creating place identity might be branding.

Many local authorities use marketing tools in promoting the town or city as a place to visit, live and work. The aim is to attract tourists, investment and a more skilled labour pool. Branding can also promote community cohesion and civic pride.[13]

Branding needs to fit with spatial and economic planning. Master plans, the management of the public realm, and the types of businesses and institutions connected to a place, all have a significant impact on how a place is perceived Ibid.. The contribution of inhabitants is relatively lesser but still important. They should take part in branding strategy projects and support the promotion of the city.[14]

The estimated costs of a branding campaign usually increase proportionally to the size of city. However **it should not be expected to be inexpensive**. Paradoxically it is not an easy action to take—there have been many failed promotions in the past.

Outside of the mentioned planned marketing strategy, branding can also occur spontaneously as a side effect and benefit of successful public space.

Ostatnim etapem związanym z uzyskaniem tożsamości miejsca może być kampania marketingowa mająca na celu wykreowanie markia (ang. branding).

Wiele miast korzysta z narzędzi marketingowych promujących je jako miejsca, które warto zwiedzić, w których warto żyć oraz pracować. Branding miasta może również być skierowany na podkreślenie panującej harmonii społecznej oraz obywatelskiej dumy.[13]

Treść takich kampanii powinna być zgodna z odpowiednimi strategiami miasta. Plany miejscowe, sposób zarządzania sferą publiczną, jak również rodzaje firm oraz instytucji związanych z miejscem mają istotny wpływ na to jak miejsce jest postrzegane. Udział mieszkańców w tworzeniu marki jest relatywnie mniejszy, ale wciąż istotny. Powinni brać udział w projektowaniu kampanii marketingowej.[14]

Szacunkowe koszty kampanii brandingowej zazwyczaj rosną proporocjonalnie do wielkości miasta. Jednak **nie należy oczekiwać, że będzie to mały wydatek.** Paradoksalnie nie jest to łatwe zadanie - w przeszłości było wiele chybionych kampanii mających promować miasta.

Poza wspomnianym brandingiem, marka miejsca może się wytworzyć samoistnie jako efekt dobrze funkcjonującej przestrzeni publicznej.

"I amsterdam" LETTERS, AMSTERDAM

A great branding campaign can take advantage of catchy phrase, slogan or statement. Undoubtedly "I amsterdam" meets this requirement. Located at the back of the Rijksmuseum on Museumplein, the large "I amsterdam" slogan quickly became a city icon and a much sought after photo opportunity. The main concept of these letters was to underline that Amsterdam is a city whose locals have been greeting travellers for centuries, and they don't mind sharing a sentiment they themselves hold so dear: that Amsterdam is for everyone.

LITERY "I amsterdam", AMSTERDAM

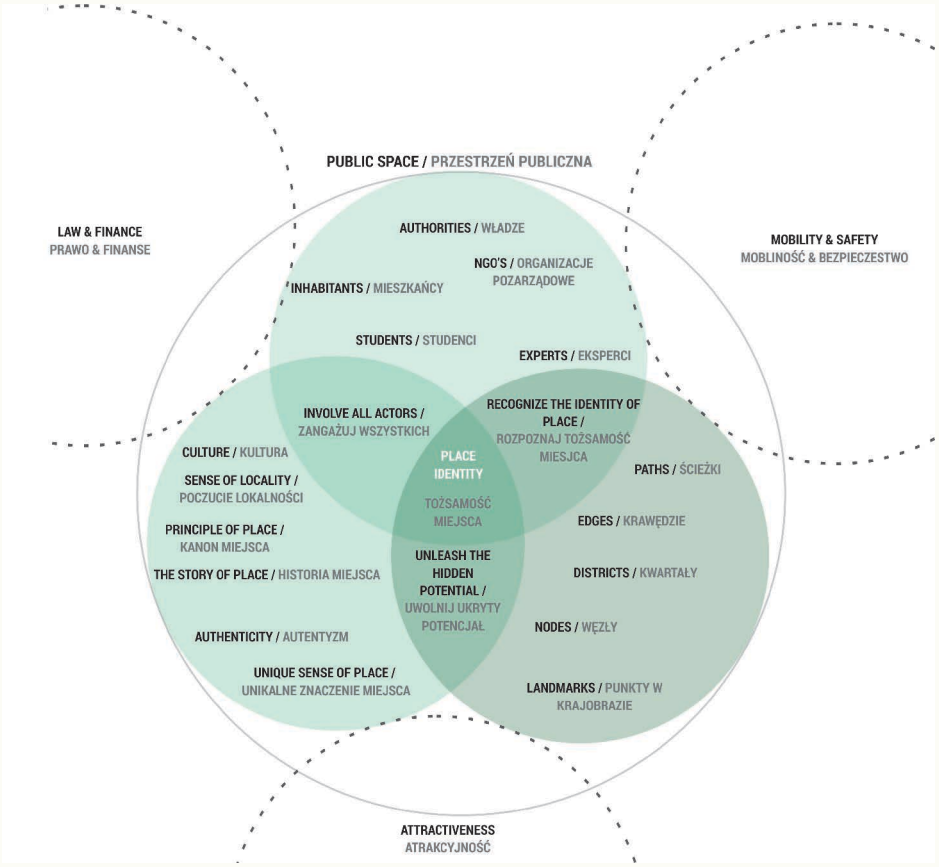
Skuteczna kampania marketingowa może korzystać z chwytliwej frazy lub hasła. Niewątpliwie "I amsterdam" spełnia tę kwestię. Jest to przenośny napis zlokalizowany na zapleczu Rijksmuseum na Museumplein. Szybko stał się ikoną miasta, przy której chętnie fotografują się turyści. Główną ideą tego napisu było podkreślenie, że Amsterdam jest miastem, w którym od wieków wita się przybyszów i żaden z mieszkańców nie ma problemów z tym, by podzielić się sentyentem do tego miasta: ten Amsterdam jest dla każdego.

21.1 (left/ po lewej), **21.2** (right/ po prawej)
"I amsterdam" letters in Amsterdam, Netherlands
Litery "I amsterdam" w Amsterdamie, Holandia

DIAGRAM OF DEVELOPING THE PLACE IDENTITY
DIAGRAM KSZTAŁTOWANIA TOŻSAMOŚCI MIEJSCA

Developing the place identity is a multi-faceted process. It requires to take into account directly three main actions: Involving all actors, recognizeing the identity of place and unleashing the hidden potential.

The explication of each action is placed in the diagram (21.1.S). It is really important to remember about each section presented in the diagram. Avoiding some action can failure all aspirations to gain desired place identity.



21.1.S
Diagram of developing the place identity
Diagram kształtowania tożsamości miejsca

Recommendations from other sections (law & finance, mobility & safety, attractiveness) are also important in this issue. They have indirect influence on developing the place identity.

This diagram is simplification, but it ilustrates basic relationships between actions aiming to achieve the place identity.

Kształtowanie tożsamości miejsca jest procesem wieloaspektowym. Wymaga bezpośredniego uwzglę-dnienia trzech głównych działań: zaangażowania wszyskich aktorów, rozpoznania tożsamości miejsca oraz uwolnienia ukrytego potencjału.

Rozwinięcie poszczególnych działań zostało umieszczone na diagramie (21.1.S). Ważne jest, by pamiętać o każdym ele-mencie przedstawionym na diagramie. Pominięcie któregoś elementu może poskutkować zaprze-paszczeniem wszelkich dążeń związanych z uzyskaniem pożądanej tożsamości miejsca.

Rekomendacje zamieszczone w pozostałych działach (prawo i finanse, mobilność i bezpieczeństwo, atrakcyjność) są również istotne w tej kwestii. Mają one pośredni wpływ na kształtowanie tożsamości miejsca.

Diagram ten jest jedynie pewnego rodzaju uproszczeniem, ale obrazuje podstawowe zależności pomiędzy działaniami mającymi na celu uzyskanie tożsamości miejsca.

MOBILITY & SAFETY
MOBILNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

**

$

THINK ABOUT WALKABILITY
POSTAW NA PIESZYCH

22.1
Part-time pedestrianisation of Times Square in New York.
Tymczasowy deptak na Times Square w Nowym Jorku.

22.2
Stroget street in Copenhagen - birthplace of pedestrianisation.
Deptak Stroget w Kopenhadze - to tu narodził się koncept pedestrianizacji ulic.

22.3
Długa street in Gdańsk, Poland.
Ulica Długa w Gdańsku, Polska.

To create lively and healthy public space, it is recommended to encourage more pedestrians and cyclists than cars. In fact, cars should be reduced to minimum. Pedestrians will breathe life into your public space, while the only thing that is brought by cars is pollution.
Don't be afraid to place your public space in the hands of pedestrians! It will soon be profitable.

Well-functioning pedestrianized spaces are better perceived by investors, tourists and locals than those dominated by traffic.

There are many ways to change traffic-pedestrian proportions. It is not always about complete removal of cars.

Here are few options to consider:

Full - time pedestrian streets:

This is a street where traffic is totally prohibited and services are usually at the back. On these streets, cars are only allowed in case of emergency.

Part - time pedestrian streets:

At part-time pedestrian streets, cars are permitted, but only in strictly specified periods of time. While loading bays are available, parking lots do not occur in this kind of street.

Traffic calming streets:

The aim of a traffic calming street is to reduce road vehicle dominance and speed.
While footpaths are widened, parking lots are reduced.

From the many possible measures used to slow down the speed of vehicles we can mention:
speed tables, narrower traffic lanes, use of different colours and textures to remind drivers that they are in a traffic calming zone.

Regardless of which method you choose, reduction of traffic will always have good environmental, economic and social impacts on your public space.

Aby stworzyć ożywioną i zdrową przestrzeń publiczną, dobrze jest postawić na pieszych i rowerzystów. W gruncie rzeczy, ruch samochodowy powinien być zredukowany do minimum. Podczas gdy piesi sprawiają, że przestrzeń jest żywa i atrakcyjna, jedynym wkładem ruchu samochodowego są spaliny. Nie bój się oddać Twojej przestrzeni publicznej w ręce pieszych! Bardzo szybko poprawi to jej jakość.

Dobrze funkcjonujące przestrzenie piesze są lepiej postrzegane niż te zdominowane przez ruch kołowy, zarówno przez potencjalnych inwestorów, turystów jak i lokalnych mieszkańców.

Jest wiele sposobów na wyrównanie proporcji między ilością samochodów, a pieszych użytkowników przestrzeni. Nie zawsze trzeba w całości rezygnować z ruchu samochodów.

Oto kilka możliwości do rozważenia:

Pełnowymiarowy deptak:

Ulica, na której ruch samochodów jest całkowicie zakazany, a jej obsługa odbywa się na tyłach usług. Ruch jest dopuszczony tylko w przypadku służb ratowniczych.

Deptak tymczasowy:

W przypadku tego rozwiązania ruch samochodów jest dopuszczony wyłącznie w ściśle określonych porach. Zatoki rozładunkowe występują, natomiast miejsc parkingowych zupełnie brak.

Ulice o ruchu uspokojonym:

Celem ulicy uspokojonej jest zredukowanie znaczenia samochodów i ich prędkości. Chodniki są poszerzone, natomiast liczba miejsc parkingowych jest zmniejszona.
Z wielu środków spowolnienia ruchu możemy wspomnieć o takich jak:
znaki ograniczające dopuszczalną prędkość, węższe pasy ruchu, użycie innych kolorów i tekstur w celu przypomnienia kierowcy, że znajduje się w strefie uspokojonego ruchu.

Bez znaczenia, którą drogę wybierzemy. Nawet minimalne ograniczenie ruchu samochodowego ma pozytywny wpływ na każdą przestrzeń publiczną.

AUTHOR/AUTOR: MARTA POTULSKA

CONSIDER SHARED SPACE

REDUKUJ BARIERY

**
$$$

Shared space is an approach in urban design which seeks to **reduce barriers between traffic and pedestrians**. The aim is achieved by eliminating regulations and such features as road signs, curbs and surface marking.

The desire is to **make drivers more aware of other users of space**. If you remove signs and restrictions, there's no longer fixed things you can relay on. You have to start to looking around and read situation.

"If you're faced with a traffic signal, you don't have to think anymore." [1]

Ben Hamilton-Baillie

Since the concept of Shared Space is to mix vehicles and pedestrians and place the sidewalk at the same grade as the street, there have to be other ways to prevent pedestrians entering on the street, even if car speeds are reduced to a minimum—especially for disabled people.

The most popular way to do that is to **use differently textured paving materials or stamped concrete**. This also enables a blind person to be aware of entering a driveway.

„Shared space" to podejście w projektowaniu urbanistycznym, które dąży do **redukcji barier pomiędzy ruchem samochodowym, a pieszymi**. Cel ten jest osiągnięty poprzez usunięcie takich elementów jak znaki drogowe, krawężniki oraz znaczenie powierzchni.

Pragnieniem jest, aby **kierowcy byli bardziej wyczuleni na innych użytkowników przestrzeni**. Jeżeli usuniesz znaki drogowe i ograniczenia, znikną bodźce, na których można polegać. Kierowca będzie musiał zacząć uważniej obserwować sytuację wokół siebie.

„Kiedy spotykasz się z sygnalizacją świetlną, nie jesteś już zobligowany do myślenia." [1]

Ben Hamilton-Baillie

Ze względu na to, że koncepcja „Shared Space" polega na wymieszaniu pojazdów i pieszych oraz ustawieniu chodnika na tym samym poziomie co ulica, muszą zaistnieć inne środki zapobiegające wkraczaniu pieszego na ulicę, pomimo, że prędkość samochodów zredukowana jest do minimum. Szczególnie jeżeli mowa o osobach niepełnosprawnych.

Najpopularniejszym sposobem aby to osiągnąć jest użycie **posadzek o zróżnicowanych teksturach lub karbowanego asfaltu**, dzięki czemu nawet osoba niewidoma będzie ostrzeżona przed wejściem na pas ruchu samochodowego.

23.4
The De Kaden area - Shared Space in Drachten, Holland
Obszar De Kaden - przestrzeń bez barier w Drachten, w Holandia

23.3
Curb-free public space
Przestrzeń publiczna wolna od krawężników

EXHIBITION ROAD, LONDON, UK

The longest Shared Space in Great Britain is located in London. The design of its transformation was focused on removing all "street clutter", such as curbs, traffic signs and safety barriers.
Instead of those, speed limit was reduced and specially designed car stations, cycle racks, trees and bench sits helped increase safety and separate pedestrians from vehicles without creating permament barriers.

EXHIBITION ROAD W LONDYNIE

Najdłuższa brytyjska ulica bez barier mieści się w Londynie. Projekt jej transformacji miał na celu pozbycie się całego "ulicznego bałaganu", na który składały się takie czynniki jak niepotrzebne krawężniki, znaki uliczne i barierki bezpieczeństwa.
Zamiast nich, ograniczono maksymalną prędkość, a specjalnie rozmieszczone miejsca postojowe, stojaki rowerowe, drzewa i ławki pomogły w uzyskaniu bezpieczeństwa i oddzieliły pieszych od ruchu kołowego bez tworzenia stałych barier.

23.1
Exhibition Road before transformation, January 2010
Exhibition Road przed transformacją, styczeń 2010

23.2
Exhibition Road after transformation, November 2011
Exhibition Road po transformacji, listopad 2011

*

$

PROMOTE ALTERNATIVE TRANSPORTATION
PROMUJ ALTERNATYWNE ŚRODKI TRANSPORTU

Alternative means of transport are, in fact, all means of transport other than driving.

The tendency towards getting rid of cars as everyday transportation is growing, and there are multiple reasons for that.

What's the most important, **it reduces pollution**. Whether you take public transport or walk from home to your office or school, any means of transport other than driving your car alone are automatically more ecological choices.

Walking as the most natural way of transportation suffers from lack of awareness. Used to comfort of our own cars, we often forget about the possibility of walking even if we are going to a place which is accessible on foot. **Physical activities** such as walking or riding a bike will affect your health positively and will simply **make you feel better**.

Carpooling and ridesharing reduce fuel costs and can have positive effects in developing interpersonal relationships.

There are many kinds of alternative transportation and its number is growing. **Besides their measurable advantages, they are also about having fun.** The presence of such inventions as segways or scooters can make your public space more liveable and joyful.

Alternatywne środki transportu, to wszystkie sposoby przemieszczana się, poza jednoosobową jazdą samochodem. Tendencja, żeby rezygnować z codziennego, bezrefleksyjnego użytkowania samochodów wzrasta i jest ku temu wiele powodów.

Najważniejszym z nich to **ograniczenie zanieczyszczeń powietrza**. Nieważne, czy skorzystasz z transportu publicznego czy przespacerujesz się do pracy albo szkoły. Każdy środek transportu inny niż podróżowanie samotnie samochodem jest automatycznie bardziej ekologicznym wyborem.

Chodzenie, mimo że jest najbardziej naturalnym sposób przemieszczania się jest niedoceniane. Przyzwyczajeni do wygodnego korzystania z naszych samochodów, często zapominamy o możliwości chodzenia, nawet jeżeli miejsce, do którego zmierzamy, jest w zasięgu spaceru. **Aktywność fizyczna**, taka jak spacerowanie czy jazda na rowerze pozytywnie wpłynie na Twój stan zdrowia i **samopoczucie.**

Wspólne przejazdy samochodami, czyli tzw. 'carpooling' albo 'ridesharing', zmniejszają koszty paliwa i mogą mieć pozytywny wpływ na rozwój relacji międzyludzkich.

Jest wiele rodzajów alternarywnych środków transportu i ich liczba rośnie. **Poza ich wymiernymi korzyściami, chodzi w nich również o to, aby dobrze się bawić.** Obecność takich wynalazków jak segway'e czy hulajnogi sprawi, że Twoja przestrzeń publiczna stanie się pełniejsza życia i radości.

24.5
Public transport
is the core of alternative transportation
Transport publiczny
to rdzeń alternatywnego transportu

24.4
Scooters are one of the most common alternative means of transport in Paris
Hulajnoga to bardzo często wybierany alternatywny środek transportu w Paryżu

24.1
Bicycle is a perfect mean of transport
not only during summertime
Jazda na rowerze to rewelacyjny środek transportu,
nie tylko latem

24.2
Segways are getting more and more popular as a mode of transport, mainly between tourists
Segway'e stają się coraz bardziej popularne, głównie wśród turystów

24.3
Shared electric cars are called differently in every city, but they have the same aim - to save money, reduce pollution and be mobile
Elektryczne samochody, jako kolektywny środek transportu, choć w różnych miastach nazywane są w różny sposób, mają wspólny cel - oszczędność pieniędzy, redukcję zanieczyszczenia środowiska i maksymalną mobilność

AUTHOR/AUTOR: MARTA POTULSKA

"COPENHAGENIZE IT"

UCZ SIĘ OD KOPENHAGI

**
$$

Copenhagen is worldwidely known for its approach with the purpose to encouraging cycling.**Copenhagenization** is a term used to describe an urban design strategy which is focused on needs of cyclists and pedestrians, especially on how to make them less dependent on cars and how to encourage people to use bikes as an everyday mean of transport.

> "40 years ago Copenhagen was just as car-clogged as anywhere else but now 36% of the population arriving at work or education do so on bicycles, from all over the Metro area. 50% of Copenhageners themselves use bicycles each day. They all use over 1000 km of bicycle lanes in Greater Copenhagen for their journeys. **Copenhagenizing is possible anywhere**." [2]
>
> *COPENHAGENIZE.COM*

Here are "**Ten design elements in bicycle-friendly Copenhagen**" taken from copenhagenize.com:

01- The Big Picture: The most important thing in whole process of copenhagenization is to prioritize bicycles as a mean of transport.

02- The Green Wave: Coordinated traffic lights, specially for cycling users- providing communication with no stops when riding 20 km/h.

03 - Intermodality: providing possibility of having your bicycle with you while using different means of transport. (ref.32)

04 - Safety Details: Inexpensive details that enhance the security.

05 - Nørrebrogade: Main cyclist road in Copenhagen, designed with special consideration of comfort of cyclists.

06 - Macro Design: Design of a network of cycle paths in such a way, that it is possible to travel by bicycle around Copenhagen continuously.

07 - Micro Design: Providing small elements of urban design, that facilitates everyday life of cyclist.

08 - Cargo Bikes: "more than 2 wheels".
Cargo bikes provide transporting more than just one person. They can be easily used as an alternative for car.

09 - Desire Lines: Paths which are naturally chosen by people. (ref. 31)

10 - Political Will: Base of all changes is to understand the importance of supporting needs of cyclists and wider, positive consequences of those decisions.

Kopenhaga, to miasto powszechnie znane z podejścia przyjaznego rowerzystom. **Kopenhagenizacja** jest terminem używanym do opisania strategii miejskiego planowania, która skupia się na potrzebach rowerzystów i pieszych. Szczególnie na tym jak sprawić, aby byli oni mniej zależni od samochodów oraz jak zachęcić ludzi do korzystania z rowerów jako codziennego środka transportu.

> "40 lat temu Kopenhaga była tak samo zakorkowana jak każde inne miasto, ale teraz 36% populacji dojeżdża do pracy albo szkoły na rowerze z całego obszaru metra. 50% mieszkańców Kopenhagi jeździ na rowerze codziennie. Korzystają oni z ponad 1000 km ścieżek rowerowych w Kopenhadze. **Kopenhaganizacja jest możliwa wszędzie."** [2]
>
> *COPENHAGENIZE.COM*

Oto "**10 elementów projektowych które sprawiły, że Kopenhaga jest przyjazna rowerzystom**" ze strony copenhagenize.com:

01 - Ogólny Obraz: Najważniejszą rzeczą w procesie kopenhagenizacji jest priorytetowe potraktowanie rowerów jako środka transportu.

02 - Zielona Fala: Skoordynowana sygnalizacja świetlna, szczególnie dla rowerzystów - zapewniająca płynne poruszanie się bez zatrzymywania przy prędkości jazdy 20km/h.

03 - Intermodalność: Zapewnienie możliwości przemieszczania się różnymi środkami transportu, zabierając ze sobą swój rower. (ref.32)

04 - Detale bezpieczeństwa: Niedrogie szczegóły zwiększające bezpieczeństwo.

05 - Nørrebrogade: Główna droga rowerowa w Kopenhadze, zaprojektowana ze szczególnym uwzględnieniem komfortu rowerzystów.

06 - Projektowanie w skali makro: Projekt sieci ścieżek rowerowych zaprojektowanej w taki sposób, aby było możliwe podróżowanie rowerem po całej Kopenhadze.

07 - Projektowanie w skali mikro: Zapewnienie drobnych elementów w miejskiej przestrzeni ułatwiających codzienne życie rowerzysty.

08 - Rowery Cargo: "więcej niż dwa kółka".
Rowery cargo umożliwiają transport więcej niż tylko jednej osoby. Mogą być użyte jako alternatywa dla samochodów.

09 - Desire lines: Są to ścieżki naturalnie wybierane przez ludzi.

10 - Wola polityczna: U źródła wszelkich zmian leży zrozumienie wagi wspierania potrzeb rowerzystów i szersze, pozytywne konsekwencje tych decyzji.

25.1
Painted lanes is on of four types of bicycle infrastructure in Copenhagen
Malowane pasy to jeden z czterech typów infrastruktury ro-werowej w Kopenhadze

25.2
Cargo bikes can successfully replace cars, that's why they are so popular in cities like Copenhagen or Amsterdam
Rowery cargo mogą z powodzeniem zastąpić samochody, dlatego są tak bardzo popularne w takich miastach jak Kopenhaga czy Amsterdam

25.3
Intermodal transportation is a very important aspect of modern urban planning (ref. 32)
Intermodalność środków transportu to bardzo ważny aspekt współczesnego planowania miast (ref.32)

***

$$

LIMIT THE IMPACT OF THE CARS
OGRANICZ ODDZIAŁYWANIE SAMOCHODÓW

26.1
The 6th August street, Łódź, Poland
Ulica 6 sierpnia w Łodzi, Polska

26.2
Green-walled garage is a great idea to decrease the impact of the cars in cities
Parking ze ścianami obrośniętymi trawą to dobry pomysł, aby ograniczyć negatywny wpływ samochodów w mieście

26.3
This is a good example of well-thought parking, the negative impact of the cars is minimized by a suitable amount of the greenery
Oto dobry przykład przemyślanego parkingu, negatywny wpływ samochodów jest zredukowany dużą ilością zieleni

Even if the ideal would be to create such system, that would allow for a comfortable life in the city without having your own car, it seems to be impossible to live in car-less society in the near future **(According to The ACEA Pocket Guide, number of cars per every 1000 habitants of EU in 2011 equalled 483, and the number is increasing).** [3]
At present, besides working to make cars less and less necessary in everyday life, we have to work harder on how to deal with the sad reality, which consists of cities totally dominated and overcrowded by cars.

What is very important to take note of, is that for most of the time, cars are stationary. The way they are parked heavily determines the quality of public space.

Badly designed parking or self-proclaimed parking spaces in places not intended for parking can cause more harm that we could imagine. They can create feelings of chaos and insecurity, cause inconvenience to pedestrians and cyclists, and dominate surrounding space and architecture.

Of course the most efficient way to provide a satisfying number of parking spaces with minimal influence to the surroundings is to build underground or multi-storeyed parking, whose structure blends into the urban fabric. Unfortunately, the costs of such investments are relatively high. Not everyone can afford it.
However, there are some ideas of how to limit the impact of the cars on your space without the need of such investments.

Recommendations include:
- **design parking lots with surrounding landscape and greenery;**
- avoid creating too large clusters of parked cars in one area;
- **create "shared parkings"**- with different users during the day time, for instance by businessmen during working hours, and clients of cafés, cinemas, etc. at the end of the day;
- design parking areas where they can be overlooked by neighboring buildings. It will provide sense of security during the night.

Nawet jeśli ideałem byłoby wykształcenie takiego systemu, aby do wygodnego życia w mieście nie było potrzebne posiadanie swojego prywatnego samochodu, w najbliższej przyszłości wizja ta wydaje sie być nieosiągalna **(Według danych ACEA, w 2011 roku liczba samochodów przypadających na 1000 mieszkańców UE wynosiła 483 i liczba ta stale rośnie).** [3]
Na dzień dzisiejszy oprócz pracy nad tym, aby samochód był coraz mniej potrzebny w codziennym życiu, musimy pracować jeszcze ciężej nad tym, aby poradzić sobie z sytuacją zastaną - miastami zdominowanymi przez samochody.

Co warto zauważyć, samochody przez większość czasu stoją na parkingach. Sposób w jaki są zaparkowane w mocny sposób determinuje jakość przestrzeni w jakiej się znajdują.

Parkingi źle zaprojektowane, albo dzikie moga spowodować więcej szkody, niż mogłoby się wydawać. Mogą sprawić, że przestrzeń będzie odbierana jako chaoty-czna, niebezpieczna, mogą utrudniać funkcjonowanie pieszych i rowerzystów, zdominować otaczającą przestrzeń i architekturę.

Oczywiście najskuteczniejszym sposobem, aby zapewnić satysfakcjonującą ilość miejsc parkingowych przy minimalnym wpływie na otoczenie, jest zbudowanie parkingu podziemnego lub naziemnego, wtopionego w tkankę urbanistyczną. Niestety są to rozwiązania relatywnie drogie i nie każdego na nie stać.
Istnieją jednak sposoby, aby ograniczyć negatywny wpływ samochodów na przestrzeń bez potrzeby tak dużych inwestycji.

Zaleca się:
- **wkomponowanie parkingu w projekt zieleni**;
- unikanie projektowania zbyt dużych skupisk samochodów w jednym miejscu;
- **tworzenie "dzielonych parkingów"**- wykorzystywanych przez wielu użytkowników w ciągu dnia np. przez pracowników pobliskich firm w czasie pracy i przez użytkowników usług po godzinach pracy;
- zaprojektowanie parkingów w widocznych miejscach. Zapewni to poczucie bezpieczeństwa nocą.

AUTHOR/AUTOR: MARTA POTULSKA

INTRODUCE CPTED
ZAPROŚ CPTED

*

$

CPTED* (Crime Prevention Through Environmental Design) also known as "secure by design" approach is a concept which says that we can increase a feeling of security among citizens through well-designed urban space. The aim is to help create feeling of social bounds and shared responsibility of common space which will automatically lead to increasing a feeling of security in public space.

Natural surveillance is about designing elements of urban furniture and greenery in a way which allows maximum visual accessibility. This also includes lighting which creates a feeling of security after dark.

Natural access control is about designing communications and ways to access a space that limit possibilities of entrance by unwanted persons.

Natural territorial reinforcement is about visible separation of public and private space done with fencing, information boards or specially selected vegetation.

Maintenance and Activity Support intend to increase feeling of community by having a place to care about with other people, and at the same time, to deter intruders who could potentially behave violently in that place.

27.5
Well designed light provides sence of security after dark
Dobrze zaprojektowane oświetlenie przyczynia się do wzrostu poczucia bezpieczeństwa w ciągu nocy

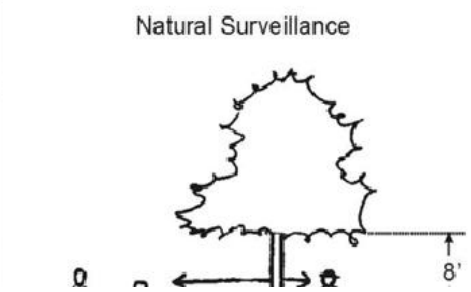
CPTED* (Crime Prevention Through Enviromental Design czyli zapobieganie przestępczości poprzez projektowanie otoczenia) znane również jako „ochraniaj przez design" jest koncepcją, która zakłada, że możemy zwiększyć poczucie bezpieczeństwa pośród mieszkańców dzięki dobrze zaprojektowanej przestrzeni miejskiej. Celem jest pomoc wytworzenia poczucia więzi społecznych i poczucia odpowiedzialności za dobro wspólne, które automatycznie prowadzą do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej.

Naturalny nadzór jest to projektowanie elementów małej architektury i zieleni w sposób, który umożliwia lepszą obserwację otoczenia, jak również oświetlenia, które sprzyja poczuciu bezpieczeństwa po zmroku.

Naturalna kontrola dostępu polega na projektowaniu komunikacji i dróg wejścia w taki sposób, aby minimalizować możliwość wejścia osób niepożądanych.

Naturalne wzmocnienie granic jest to wizualne rozdzielenie przestrzeni prywatnej od publicznej, które można osiągnąć poprzez grodzenie, tabliczki informacyjne oraz odpowiednio dobraną zieleń.

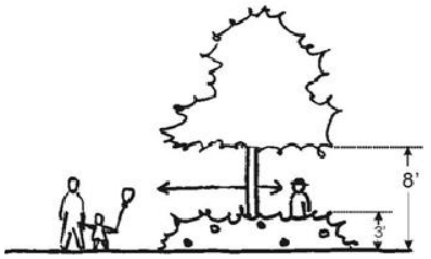
Utrzymanie i wsparcie aktywności ma na celu wzmocnienie poczucia wspólnoty poprzez wspólne dbanie o miejsce, a jednocześnie odstraszenie ewentualnych intruzów, którzy mogliby potencjalnie zachowywać się agresywnie w tym miejscu.



27.4
CPTED is about improving feeling of security with easiest and more natural ways
CPTED ma na celu wzmocnienie poczucia bezpieczeństwa przy użyciu najprostszych i najbardziej naturalnych metod

27.1
Transparent bus stop supports feeling of security by providing visibility
Przejrzysty przystanek autobusowy wzmacnia poczucie bezpieczeństwa dzięki zapewnieniu widoczności

27.2
Natural green barier separates public and private space
Naturalna, zielona bariera może oddzielić przestrzeń prywatną od publicznej



27.3
Natural Surveillance is about visual accessibility
Naturalny nadzór mówi o zachowaniu dostępności wizualnej

**

$$$

WARN AGAINST DANGER
OSTRZEGAJ PRZED NIEBEZPIECZEŃSTWEM

Light and sound are useful to warn public space users about danger. The simplest example that solution is a traffic signal, which uses exactly light and sound to inform pedestrians. Take advantage of this to create safety in your public space.

You also have to remember that **habit is the second nature** - that's the reason why there are warnings for pedestrians "Look right!" on the left-hand traffic streets (28.3).

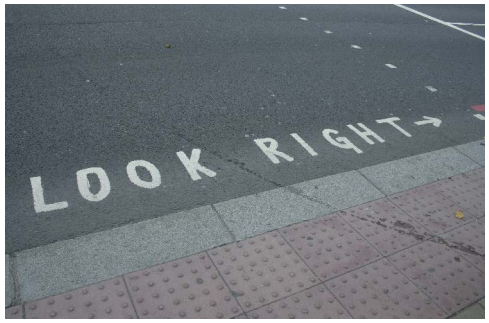
Moreover disabled people are also part of society and we have to think about them during design process. Especially we should consider the blind because they can't see dangerous situations (28.4).

Światło i dźwięk mogą ostrzegać użytkowników przestrzeni publicznej przed niebezpieczeństwem. Najprostszym przykładem jest sygnalizacja świetlna, która wykorzystuje zarówno światło jak i dźwięk do informowania pieszych. Wykorzystaj to dając o bezpieczeństwo w twojej przestrzeni publicznej.

Musisz również pamiętać, że **przezywczajenie jest drugą naturą człowieka** - właśnie dlatego na ulicach z ruchem lewostronnym pojawiają się ostrzeżenia dla pieszych "Look right!" - spójrz w prawo (28.3).

Ponadto ludzie niepełnosprawni są znaczną częścią społeczeństwa i musimy pamiętać o nich w trakcie procesu projektowego. Szczególnie powinniśmy o niewidomych, którzy nie zauważą niebezpiecznych sytuacji (28.4).

28.1
Katowice, Poland
Katowice, Polska



28.2
London, Great Britian
Londyn, Wielka Brytania

28.3
Special pavement surface
'Guzki' w posadzce przystanków

LIGHTS WARNING AGAINST TRAMS KATOWICE, POLAND

The new Track Traffic Safety System was implemented in the city centre of Katowice, Poland. Tramwaje Śląskie Co. used LED lights and placed them into tracks.Lamps are green almost all of the time, but when the tram arrives then turn red. City inhabitants are satisfied with this solution - it increases both safety and aestethics.

ŚWIATŁA OSTRZEGAJĄCE PRZED TRAMWAJAMI KATOWICE, POLSKA

W centrum Katowic został wprowadzony nowy System Bezpieczeństwa Ruchu Torowego. Tramwaje Śląskie s.a. zastosowały lampy LED i umieściły je w torowisku. Lampy świecą na zielono większość czasu jednak, gdy nadjeżdża tramwaj zmieniają kolor na czerwony. Mieszkańcy chwalą to rozwiązanie - podnosi ono bezpieczeństwo oraz walory estetyczne.

28.4
Katowice, Poland
Katowice, Polska

AUTHOR/AUTOR: MARTA RUSIN

TAME THE LIGHT
UJARZMIJ ŚWIATŁO

**
$$-$$$

The light gives the Earth life, however **too much light might be tiring and even dangerous**. People need the shaded shelter during the sunny day and protection against *glare** and *light pollution** during the night. Glare might decrease ability to recognition the surroundings, whereas light pollution might disturb inhabitant's sleep. How do we tame the light in public space?

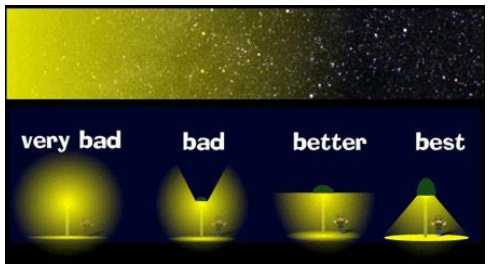
Solutions for sunny days:
- umbrellas,
- buntings above streets: pieces of paper on strings above the streets (29.2),
- placing benches near the walls or trees to provide shade (29.4).

Solutions for glare and light pollution protection:
- use lamps which project light on the pavement, not around
- pass legal regulations for acceptable level of light (espescially connected with billboards).

Światło umożliwia życie na Ziemi, jednak **zbyt wiele światła może męczyć lub nawet być niebezpieczne**. Ludzie potrzebują schronienia w cieniu w trakcie słonecznego dnia i zabezpieczenia przed *olśnieniem** lub *zanieczyszczeniem światłem** w nocy. Olśnienie może powodować obniżenie zdolności rozpoznawania otoczenia. Natomiast zanieczyszczenie światłem nocą może przeszkadzać mieszkańcom w odpoczy-nku. Jak ujarzmić światło w przestrzeni publicznej?

Rozwiązania dla światła dziennego:
- parasole,
- chorągiewki nad ulicami (29.2),
- lokowanie ławek przy murach lub drzewach dających zacienienie (29.4).

Rozwiązania dla ochrony przed olśnieniem i zanieczyszczeniem światłem:
- użycie lamp, które rzucają światło na chodnik,
- ustalenie regulacji prawnych regulujących akceptowany poziom światła.



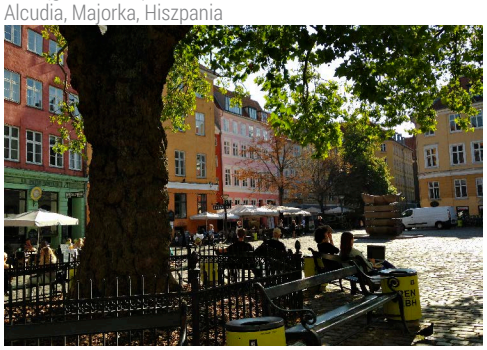
29.1
Diagram shows outdoor lighting design efficiency. Proper outdoor lighting design affects both better visibility of the night sky and better quality of rest for people sleeping in the neighbourhood.

Diagram pokazuje wydajność oświetlenia zewnętrznego. Odpowiedni projekt oświetlenia zewnętrznego skutkuje zarówno w lepszej widoczności nieba, jak i wyższej jakości odpoczynku okolicznych mieszkańców.

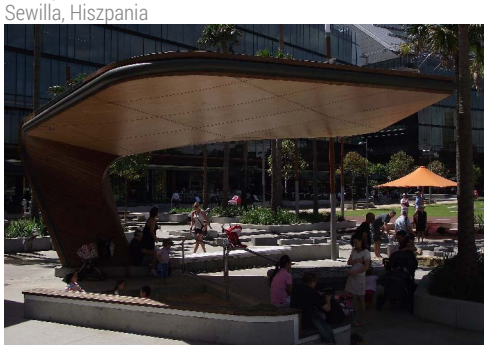
29.2
Butings above plaza
Alcudia, Mallorca, Spain
Chorągiewki nad placem
Alcudia, Majorka, Hiszpania

29.3
Metropol Parasol
Sevilla, Spain
Metropol Parasol
Sewilla, Hiszpania

29.6



29.4



29.5

**

$$

DESIGN FOR ALL
PROJEKTUJ DLA KAŻDEGO

30.1
City fountain in Belgrade, Serbia
Miejska fontanna w Belgradzie, Serbia

30.2
If well designed, ramp can bring value to the environment Oslo, Norway
Jeśli mądrze zaprojektujemy rampę dla niepełnosprawnych, może stać się ona sama w sobie ciekawym elementem Oslo, Norwegia

30.3
Designing for all is about equality, Portland
Projektowanie dla każdego ma na celu wyrównanie szans na równe funkcjonowanie w danej przestrzeni, Portland, USA

Since characteristic feature of the society is its diversity, the design of public spaces should also be diverse and respond to the needs of everyone. Not only young, strong and healthy people, but also those whose mobility has been limited permanently, or temporarily.

On many levels, in field of mobility, needs of disabled or elderly people are matching those of young and healthy people carrying heavy luggages, parents with stroller, or someone with temporary injury, such as broken leg etc.

That's why we should stop considering reasonable designing as "designing for disabled", we have to start thinking about "designing for all".

Here are few examples of facilities which can easily improve a quality of public space and make it a good place to live for everyone:

- **floor emptied of unnecessary unevennes** of terrain, such as curbs, stairs or defects in the pavement,
- **resignation of underpasses/overpasses for pedestrians** on to the pedestrian crossings at the same level,
- sufficient number of **sitting places**,
- **sits adjusted to the needs of elderly people**, such as ergonomic shape and supports for the back and arms,
- **shelters** to protect against rain or giving a shade in a sunny day,
- **traffic lights** with timing adjusted to the needs of slowly moving people,
- sufficient numer of **public toilets**,
- access to the **drinking water**.

Skoro charakterystyczną cechą społeczeństwa jest jego złożoność, każda przestrzeń publiczna powinna odpowiadać na potrzeby różnorodnych użytkowników. Nie tylko młodzi, silni i zdrowi ludzie będą z niej korzystać, ale również tacy, których mobilność została na stałe lub czasowo ograniczona.

Na wielu poziomach, gdy mowa o mobilności, potrzeby osób niepełnosprawnych i starszych są podobne to potrzeb osób, które przemieszczają się z bagażami lub wózkiem dziecięcym, albo cierpią na czasowe uszkodzenie ciała, jak złamanie nogi itp.

Z tego względu, powinniśmy przestać rozważać rozważne projektowanie, jako "projektowanie dla niepełnosprawnych". Powinniśmy zacząć traktować to, jako "projektowanie dla każdego"

Oto kilka przykładów, jak można w prosty sposób poprawić jakość przestrzeni publicznej i sprawić, że dla każdego stanie się ona dobrym miejscem do życia:

- **posadzka pozbawiona niepotrzebnych nierówności**, takich jak krawężniki, schody lub ubytki w chodniku,
- **rezygnacja z przejść podziemnych/ wiaduktów dla pieszych** na rzecz przejść dla pieszych na jednym poziomie,
- odpowiednia ilość **miejsc do siedzenia**,
- **siedzenia dopasowane do potrzeb osób starszych**, o ergonomicznym kształcie, z oparciem i podłokietnikami,
- **schronienia** przed deszczem i słońcem,
- **sygnalizacja świetlna** dopasowana do potrzeb osób, które wolniej się poruszają,
- odpowiednia ilość **publicznych toalet**,
- dostęp do **wody pitnej**.

30.4
Designing for all is about answering needs of diverse users
Projektowanie dla każdego ma na celu spełnienie potrzeb różnorodnych użytkowników

"When they first built the University of California at Irvine they just put the buildings in. They did not put any sidewalks, they just planted grass. The next year, they came back and put the sidewalks where the trails were in the grass." [4]

- Larry Wall

“Na początku, kiedy budowano Uniwersytet Kalifornijski w Irvine po prostu poustawiono budynki. Nie wykonywano żadnych chodników, tylko zasadzono zieleń. W następnym roku wybudowano chodniki w miejscach gdzie trawa była wydeptana.” [4]

- Larry Wall

AUTHOR/AUTOR: DANIEL PLATT
MARTA POTULSKA

MATCH STREETSCAPES TO "DESIRE LINES"

SZUKAJ WYDEPTANYCH ŚCIEŻEK

*

$$

"Desire lines" refer to the pathways that walkers and bikers actually use to navigate the city. Desire lines often take users outside established routes - like sidewalks and bike lanes - and across parks and parking lots, or through alleyways and intersections.

These unconventional or unsanctioned pathways can reveal patterns of heavy use and illuminate the physical or infrastructural barriers that bikers and pedestrians face as they work to navigate the city.

Understanding the desire lines that connect a city requires only sustained observation and attention. The city planning consultants at Copenhagenize Design Co. use a strategy of urban anthropology - observing or recording video of bikers and pedestrians at key places during different times of day - to map desire lines. These kinds of observations can be supplemented by informal interviews or casual conversations that would reveal more about why people choose to take alternate pathways.

Because many cities are designed to accommodate cars, pedestrians and bicyclists have had to develop adaptations and shortcuts to help them get to their destinations safely and efficiently.

Understanding how walkers and bikers navigate the streets can help planners make the city more welcoming and friendly. In addition, as Alissa Walker observes, the most common desire lines can also show what parts of the city could use a transit upgrade: a new bus service line, for example.

By studying these pathways, city planners can build practical knowledge that will help them revise streetscapes and transit paths to accommodate the unconventional routes that people take every day.

Termin "desire lines" nawiązuje do ścieżek, którymi piesi i rowerzyści poruszają się po mieście. Często prowadzą one poza odgórnie wytyczonymi drogami - takimi jak chodniki, ścieżki rowerowe - oraz przecinając parki, parkingi, ulice i skrzyżowania.

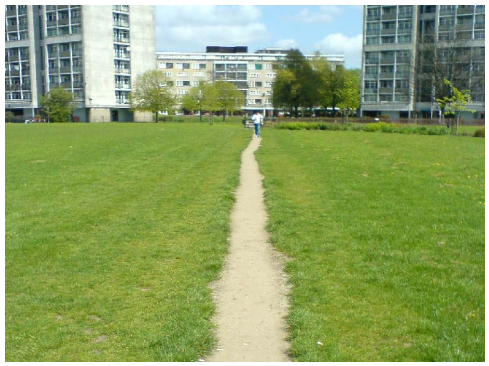
Te nietypowe i niedozwolone ścieżki często noszą ślady wzmożonego użytkowania i wskazują na fizyczne lub infrastrukturalne bariery, którym muszą stawić czoła rowerzyści oraz piesi każdego dnia.

Te wydeptane ścieżki mogą służyć wytyczeniu jak najlepszej komunikacji w mieście, jednak wymaga to trwałych obserwacji i pełnej uwagi. Urbaniści z Copenhagenize Design Co. wykorzystują strategię urbanistycznej antropologii - obserwowanie i nagrywanie video w kluczowych miejscach w mieście w trakcie różnych pór dnia - w celu stworzenia mapy ścieżek, którymi najczęściej posługują się ludzie. Tego rodzaju obserwacje mogą być wzbogacone przez nieformalne wywiady lub przypadkowe rozmowy, które wyjaśnią, dlaczego ludzie wybierają te, a nie inne alternatywne ścieżki.

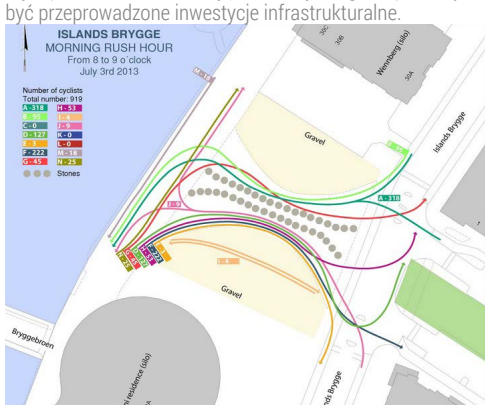
Wiele miast zostało zaprojektowanych tak, aby służyć ruchowi samochodowemu, przez co piesi i rowerzyści musieli rozwinąć własną sieć ułatwień i skrótów, które pomogłyby im docierać do celu każdej podróży bezpiecznie i szybko.

Zrozumienie, jak piesi i rowerzyści przemieszczają się po ulicach może pomóc planistom w tworzeniu bardziej gościnnych i przyjaznych miast. W dodatku, tak jak zauważa Alissa Walker, najbardziej wydeptane ścieżki pokazują, które części miasta wymagają zaktualizowania transportu, np. nowej linii autobusowej.

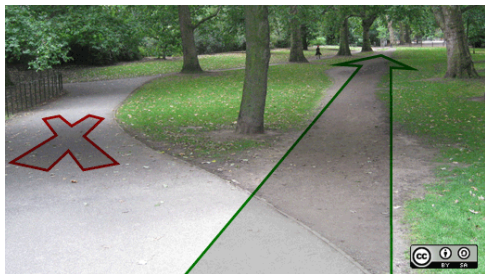
Dzięki studiowaniu tego tematu, urbaniści mogą wyciągnąć praktyczną wiedzę która pozwoli im zrewidować siatkę ulic, aby pokrywała się ona ze ścieżkami którymi każdego dnia poruszają się ludzie.



31.1
Desire Lines are showing us, where new infrastructural investmenst should be provided.
Wydeptane ścieżki wskazują nam miejsca, gdzie powinny być przeprowadzone inwestycje infrastrukturalne.



31.2
Analysys of Desire Lines of cyclists in Copenhagen
Analizy ścieżek wybieranych przez rowerzystów w Kopenhadze.



31.3
The Desire Lines are showing, which paths are popular choises by pedestrians.
Wydeptane ścieżki wskazują nam, którędy najczęściej chodzą piesi.

**

$$$

DESIGN WAYFINDING FOR MULTI-MODAL TRANSPORT

WSPOMAGAJ TRANSPORT MULTIMODALNY

SAN FRANCISCO'S MULTI-MODAL TRANSIT PLAN:

San Francisco has adopted several programs in recent years to help to facilitate multi-modal transportation. In particular, the city's transportation planners and public transportation authorities have taken steps to connect bike riders to the city's public transportation system, the BART (Bay Area Rapid Transit). The San Francisco Planning Department's General Transportation plan frames **multi-modal transportation as a priority for both the city's social and economic well-being:**

> "A balanced, multi-modal transportation system, including public transit, ridesharing, automobiles, bicycles and pedestrians, is necessary not only for a high quality of life, but also to maintain the economic well-being of the community." [5]

The city's efforts have helped to fuel a rapid growth of multi-modal trips across the city; according to a study from 2009, "*the percentage of public transport trips combined with cycling has more than tripled since 1990*"[5].

The city of the future – the sustainable city, the green city – won't be built around the automobile. Car culture has driven patterns of urban development and practices of everyday life for nearly a century, and moving beyond the car won't be easy.

By studying the pioneering example of cities like San Francisco – and with a little ingenuity and creative thinking of our own – **we can build urban transportation systems that can bring our cities into the future.**

PLANY TRANSPORTU MULTIMODALNEGO W SAN FRANCISCO:

W przeciągu ostatnich lat San Francisco adaptowało kilka programów, które mają na celu ułatwienie transportu multimodalnego. W szczególności, planiści transportu miejskiego wykonali pewne kroki, aby połączyć rowerzystów z systemem komunikacji miejskiej, w skrócie BART. Oddział urbanistyczny w San Francisco postrzega **transport multimodalny jako priorytet zarówno dla społecznego jak i ekonomicznego dobrobytu miasta.**

> "Zbalansowany, multimodalny transport, włączający komunikację miejską, dzielone przejazdy, podróże samochodowe, rowerzystów i pieszych jest potrzebny nie tylko dla wysokiej jakości życia, ale również po to, aby uzyskać dobrze prosperujące ekonomicznie społeczeństwo." [5]

Wysiłki miasta poskutkowały szybkim wzrostem liczby multimodalnych podróży w mieście; wg studium z 2009 roku, *"procent podróży łączących w sobie transport publiczny i rowerowy wzrósł ponad trzykrotnie od roku 1990"*. [6]

Miasto przyszłości - miasto o zrównoważonym rozwoju, miasto zielone - nie może być zbudowanie na ruchu samochodowym. Kultura samochodowa wyznaczała kierunek rozwoju urbanistycznego od prawie stu lat i przemieszczanie się bez samochodu nie jest łatwe.

Poprzez przestudiowanie pionierskich przykładów takich miast jak San Francisco - oraz z niewielką dozą kreatywności - **możemy zbudować takie systemy transportu miejskiego, które wprowadzą nasze miasta w przyszłość.**

32.1
Special infrastructure facilities such as bike stations in the trains are one of core issues in multi-modal transportation.
Specjalne wyposażenie takie jak stoiska rowerowe w pociągu, to warunek rozwoju transportu multimodalnego.

32.2
Bike sharing systems are supporting multi-modal transportation.
Systemy rowerów miejskich wspierają transport intermodalny.

Multi-modal transportation is a concept that comes from the study of supply-chain logistics in the global trade and shipping of commercial goods; in that context, it is defined as "a chain made up of several transportation modes that are more or less coordinated and interact in intermodal terminals to ensure door-to-door service". [7]

In the past twenty years, however, intermodal transportation has become an integral part of the discourse on sustainable cities. In this context, multimodal transportation refers to creating chains for transporting people to their destinations across multiple modes of transportation—i.e., from their bikes to a bus—primarily as a means of replacing door-to-door car trips.

Encouraging multimodal transportation is a critical goal for "green cities" advocates because it can:

1. **Help to reduce pollution** from car travel;
2. **Discourage sprawling, automobile-oriented urban development**;
3. **Encourage people to spend more time in public spaces** downtown.

Transport multimodalny, to koncept pochodzący ze studiów nad łańcuchem logistycznym w handlu międzynarodowym oraz przewożeniem dóbr komercjalnych. W tym kontekście, mówi się o "łańcuchu wykonanym z kilku środków transportu, które są bardziej lub mniej powiązane i spotykają się w intermodalnych terminalach, aby zapewnić bezpośredni przekaz towaru". [7]

W ciągu ostatnich 20 lat, transport multimodalny stał się stałą częścią w dyskusji o miastach o zrównoważonym rozwoju. W tym kontekście, transport intermodalny odnosi się do tworzenia łańcuchów transportu ludzi do ich celów podróży wykorzystując wiele środków transportu - np. rower-autobus- głównie po to, aby zastąpić podróżowanie "od drzwi do drzwi" za pomocą samochodów.

Wspieranie transportu multimodalnego jest głównym celem "zielonych miast", przede wszystkim dlatego, że:

1. **Pomaga obniżyć poziom zanieczyszczeń** z poziomu samochodu;
2. **Działa przeciwko rozwojowi miast zorientowanemu na ruch samochodowy;**
3. **Zachęca ludzi do spędzania większej ilości czasu w przestrzeniach publicznych**, w centrach miast.

ATTRACTIVENESS: AESTHETICS
ATRAKCYJNOŚĆ: ESTETYKA

**

$-$$$

MAKE IT VISUALLY APPEALING
UATRAKCYJNIJ WIZUALNIE

The way we perceive things, is the way we feel. The way we compose the space will influence our visual appreciation. The more visually appealing the place is, the more people it will attract.

Public space is for everyone but it is important to consider you target demographic. You should make the decision, considering the **character of the place and general public opinion**: casual or formal? **What kind of composition will fit into your surroundings?**

Imagine sitting in a perfectly clipped garden; greenery planted in a strict order, and a symmetrical arrangement. Notice the accompanying feeling of distinctiveness and authority. Will it be the same feeling in an asymmetric freely planned space? It would be very different, not better on not worse, it depends what effect do you want to achieve!

You can **adjust many elements**, not only greenery but also other components of public space: **matching heights, shapes, forms and colours.** Think about the **density**. Consider **open spaces** (ref. 43), but don't forget that the earth doesn't always have to be flat (ref. 44)

All the public spaces need to be **maintained**, regardless of their size and purpose.
Find someone to be responsible for it and consider your maintenance budget. Remember: **space will be successful when it is cared for!**

Sposób, w jaki wizualnie postrzegamy przestrzeń znacznie wpływa na to, jak się w niej czujemy.

Wygląd przestrzeni i to, jak jest skomponowana zadecyduje o tym, czy będzie ona w nas budzić pozytywne odczucia oraz czy zachęci nas abyśmy spędzali tam swój wolny czas.

Przestrzeń publiczna jest otwarta dla wszystkich, warto jednak czasem wziąć pod uwagę, komu konkretnie ma ona służyć. Różne grupy społeczne mają swoje potrzeby. Osoby młodsze inaczej spędzają swój wolny czas, niż osoby starsze.

Opinie odbiorów mogą stać się jednym z wyznaczników podczas projektowania przestrzeni publicznej. Musisz się zastanowić, jaki **charakter chcesz** jej nadać: **formalny, a może swobodny? Jaka kompozycja będzie pasować do kontekstu miejsca?**

Wyobraź sobie: pięknie przystrzeżony ogród, zieleń zaplanowana według ściśle określonego porządku o dominującej symetrii. Czy wyczuwasz powagę i formalność miejsca? Odczucie podczas wizyty w luźno zaplanowanym, bujnym ogrodzie będzie zupełnie inne - oczywiście ani gorsze ani lepsze - wszytko zależy od tego, jaki efekt chcesz osiągnąć!

Dopasuj ze sobą komponenty, nie tylko zieleń ale również inne elementy przestrzeni publicznej, dobierając odpowiednią **wysokość, kształt, formę i kolory**. Pomyśl o intensywności na terenie. Rozważ owarte przestrzenie (ref.43) czy urozmaiconą rzeźbę terenu (ref.44)

Wszytkie przestrzenie publiczne, nie zważając na ich wielkość czy charakter, muszą być **dobrze utrzymane**. Spraw by społeczność czuła się odpowiedzialna za swoje otoczenie i pamiętaj, że **"odniesie sukces" tylko, jeśli ludzie będą o nie dbać!**

Visual aspect is an important issue, but remember that:

"Well-designed public space not only contribute to improving the overall visual character, but also invigorates economic activities and enhances the functionality of the city. "

- Un-Habitat (2014) [1]*

Apekt wizualny jest bardzo ważnym pojęciem, ale pamiętaj:

"Dobrze zaprojektowane przestrzenie publiczne nie tylko skupiają się na ogólnym odczuciu wizalanym, ale również na ożywnianiu aktywności ekonomicznej i poprawie funkcjonowania miasta."

- Un-Habitat (2014)[1]*

33.1
Particular style of French gardens - well-matched public space next to the Palace complex.
Versailles , France
Francuskie ogrody idealnie stały się przestrzenią publiczną przy założeniu pałacowym.
Wersal, Francja

33.2 (above/powyżej) **33.3** (below/ poniżej)
Colouful gardens, but why not colourful streets? People love vibrant places, full of flowers, sitting in a cosy corners and even unconsciously enjoy their beautiful surroundings.
Kolorowe ogrody, a dlaczego nie kolorowe ulice? Ludzie uwielbiają miejsca pełne barw, pełne kwiatów, chętnie siadają w przytulnych zakątkach, by nawet nieświadomie rozkoszować się pięknem otoczenia.

AUTHOR/AUTOR: MARTA RUSIN

DIVERSIFY
UROZMAICAJ

There are two types of diversification in public space.

First you can d**iversify places between themselves**. Create individual character of each of them. In that case you don't need to use all of our recommendations in one place, better set your mind on one chapter. One place might be green area another playground dedicated especially to kids. Thanks to this solution **each place in your neighbourhood will be unusual and unique**.

Second thing is diversification of feelings you experience in your place. Rememeber about all of senses:

- **sight** - turn the place into visually apealing one (ref. 33);
- **hearing** - invite music or let listen to sounds of nature (ref. 37);
- **taste** - provide the taste of place, what about raspberry bushes around playground (ref. 41);
- **smell** - imagine sitting in and park full of flowers or the smell of fresh-baked bread from nearby bakery;
- **touch** - use variuos materials (ref.10).

Create your public space mindful of senses. Thanks to it each place might be discovered in different ways day by day.

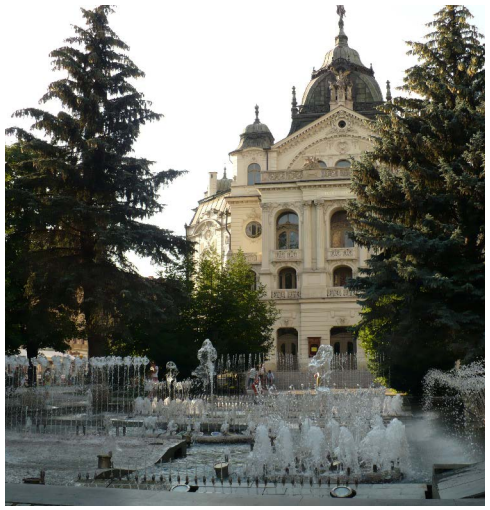
Istnieją dwa sposoby różncowania przestrzeni publicznej.

Pierwszym z nich jest **różnicowanie miejsc między sobą**. Twórz indywidualny charakter każdego z nich. W takim przypadku nie musisz wykorzystywać wszystkich rekomendacji w jednym miejscu - lepiej skup się na jednym dziale. Jedna przestrzeń może być oazą zieleni, inna - placem zabaw stworzonym z myślą o dzieciach. Dzięki temu rozwiązaniu **każde miejsce w twoim świecie będzie niezwykłe i unikalne**.

Drugim sposobem jest zróżnicowanie uczuć, które odczuwasz w danym miejscu. Pamiętaj o wszystkich zmysłach:

- **wzrok** - spraw by miejsce było atrakcyjne wizualnie (ref.33);
- **słuch** - zaproś muzykę lub pozwól słuchać dźwięków natury (ref. 37);
- **smak** - zapewnij miejscu smak, co powiesz na krzaki malin wokół placu zabaw (ref.41);
- **węch** - wyobraź sobie siedzenie w parku pełnym zapachu kwiatów lub świeżego pieczywa z okolicznej piekarni;
- **dotyk** - używaj różnych materiałów (ref.10).

Twórz swoją przestrzeń publiczną pamiętając o zmysłach. Dzięki nim każde miejsce może każdego dnia być odkrywane na nowo.



34.1
Combining water and greenary, Kosice, Slovakia.
Połączenie wody i zieleni, Koszyce, Słowacja.

34.2
Make it visually appealing permanently or temporarily.
Uatrakcyjnij wizualnie na stałe lub czasowo.

34.3
You don't have to apply all of recommendations in one place.
Nie musisz wykorzystać wszystkich rekomendacji w jednym miejscu.

34.4
Remember about the sense of smell.
Pamiętaj o węchu.

**
$$

ILLUMINATE IT
OŚWIETLAJ

The light is an essential part of public space. Above all it builds the feeling of safety and thanks to it public space can be useful after the sunset. The light can also change the character of the building - by using simple lamps (35.2) or by using projectors (35.6, 35.7, 35.8). Embrace elements which aren't visible in the daylight.

You can use the light temporarily - just for the moment - during events (35.1) or for few weeks - during Christmas time (35.5). Streetlamps are not the only option, you can place sources of light also somewhere else, for example in a pavement (35.4).

Światło jest kluczowym składnikiem przestrzeni publicznej. Przede wszystkim buduje ono poczucie bezpieczeństwa, dzięki czemu przestrzeń publiczna może być użytkowana po zmroku. Światło może zmieniać charakter budynków - przy użyciu zwykłych lamp (35.2) lub projektorów (35.6, 35.7, 36.8). Podkreśl elementy, które nie są widoczne w świetle słonecznym.

Możesz wykorzystać światło tymczasowo - jedynie przez chwilę - np. w trakcie różnych wydarzeń (35.1) lub przez kilka tygodni - w okresie świątecznym (35.5). Latarnie uliczne to nie jedyna opcja, możesz umiejscawiać źródła światła gdzie indziej, np. w posadzce chodnika (35.4).

35.1

35.2

35.4
Plaza del Torico, Spain.
Plac, Torico, Hiszpania.

35.3

35.5
Christmas lights.
Światełka bożonarodzeniowe.

VIVID FESTIVAL SYDNEY, AUSTRALIA

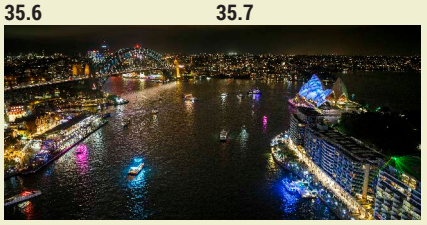
Once a year Sydney transforms completely. In the city there ar light sculptures, innovative installations and grand-scale projections.
Vivid Sydney 2014 during 18 days gathered almost 1,5 million people, fulfill Sydney's public space with 56 installations and 80 vivid music shows - if you curious how it looked, look at these awesome pictures.

VIVID FESTIVAL SYDNEY, FESTIVAL

Raz do roku Sydney zmienia się całkowicie. Miasto wypełnia się świetlnymi rzeźbami, innowacyjnymi instalacjami i wielkoskalowymi projekcjami.
Vivid Sydney 2014 w trakcie 18 dni zgromodziło prawie 1,5 miliona ludzi, wypełniło przestrzenie publiczne 56 instalacjami i 80 żywymi muzycznymi wydarzeniami - jeśli jesteś ciekaw jak to wyglądało obejrzyj niesamowite zdjęcia.

35.6

35.7



35.8

AUTHOR/AUTOR: MARTA RUSIN

MAKE IT COLOURFUL
POKOLORUJ PRZESTRZEŃ

**
$$

Don't be afraid of **reviving public space with colours**. They can change the face of buildings, greenery, pavement and more. Take advantage of natural colours of flowers.
If permanent interventions scare you, start using lights first. Another great example of the temporal application of colours is painting streets using chalk.

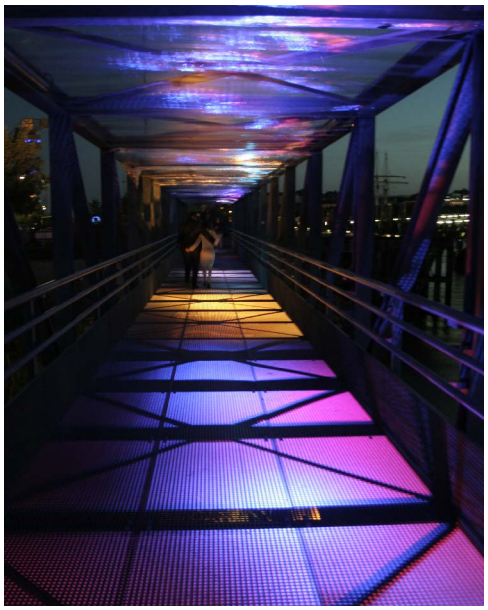
Colours are used in **chromotherapy** – they help in struggling with problems, relax and invigorate. They just make us feel happy again.

Nie bój się **ożywiania przestrzeni kolorami**. One potrafią zmienić wizerunek budynków, zieleni, chodników i nie tylko. Wykorzystuj naturalne kolory kwiatów.
Jeśli obawiasz się trwałych interwencji, wykorzystaj światła. Innym świetnym pomysłem aplikacji tymczasowej jest malowanie ulic kredą.

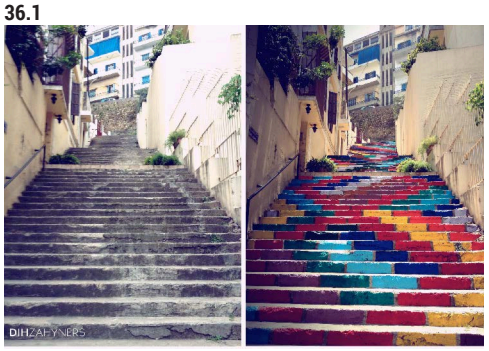
Kolory wykorzystuje się w **chromoterapii** - pomagają one w radzeniu sobie z problemami, odpoczynku czy ożywianiu. Kolory po prostu sprawiają, że ponownie jesteśmy szczęśliwi.

36.1

36.2

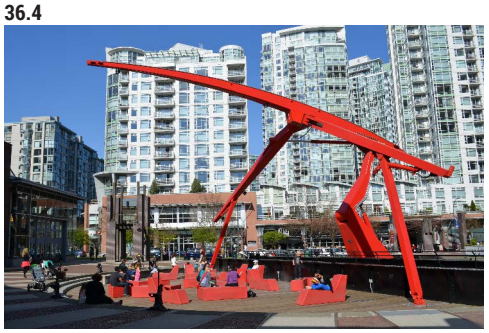


36.3



36.4

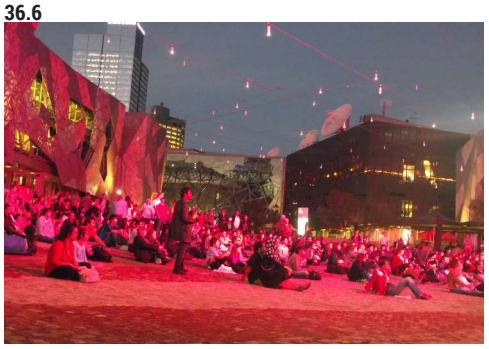
36.5



36.6

36.7
Wisteria Flower Tunnel, Japan.
Tunel kwiatowy Wisteria, Japonia.

36.8
Colour day.
Dzień koloru.



36.9
Federation Square.
Melbourne, Australia.

*

$

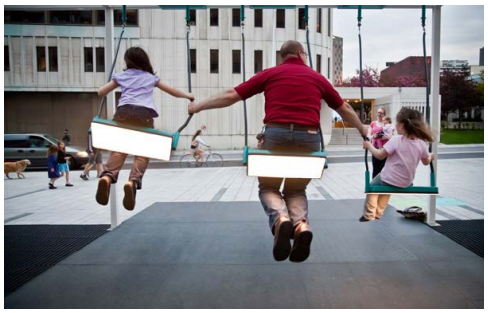
INVITE MUSIC
ZAPROŚ MUZYKĘ

Have you ever asked yourself **why people don't dance in the streets or why they don't sing in public?**

Invite local musicians (37.3); organize small concerts; or even just put a boombox outside. You can also create musical installations like piano stairs, musical light swings (37.1), xylophone in the pavement (37.4) etc. Encourage people to sing and dance, fill the city with music! And sometimes try to stay silent and hear the sounds of nature, the most relaxing genre of music.
The Chinese enjoy music in the streets. They just go out and dance, play instruments, use a CD player or sing karaoke.

Czy kiedyś zadałeś sobie pytanie **dlaczego ludzie nie tańczą lub dlaczego nie śpiewają na ulicy**?

Zaproś lokalnych muzyków (37.3), zorganizuj małe koncerty lub choćby wystaw radio na zewnątrz. Możesz również stworzyć instalacje muzyczne, takie jak grające schody-pianino, muzyczne świecące huśtawki (37.1), cymbałki umieszczone w chodniku (37.4) itd. Spraw, by ludzie tańczyli i śpiewali, a muzyka wypełniła całe miasto! Lecz może czasem bądź cicho, by usłyszeć dźwięki natury - najbardziej relaksujący gatunek muzyki.
Chińczycy lubią muzykę na ulicach. Po prostu wychodzą i tańczą, grają na instrumentach, korzystają z odtwarzaczy lub śpiewają karaoke.



37.1
Musical Light Swings.
Muzyczne świetlne huśtawki.

37.2
People ballroom dancing, Rendinghu Park, Beijing.
Ludzie trenujący taniec towarzyski. Parku Rendinghu, Pekin.

37.3
Artists on the steet.
Copenhagen, Denmark
Artyści na ulicy.
Kopenhaga, Dania

37.4
Dance Chimes - xylophone in pavement.
Amsterdam, the Netherlands
Dance Chimes - cymbałki w chodniku.
Amsterdam, Holandia

37.5
Local musicians.
Piazza Navona, Rome, Italy
Lokalni muzycy.
Plac Navona, Rzym, Włochy

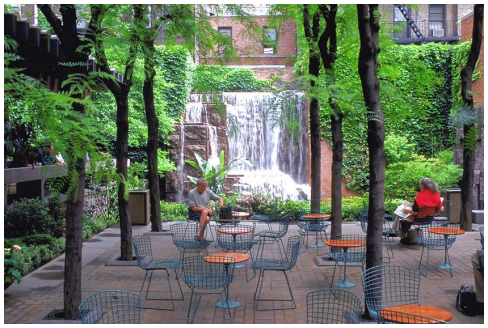
38.1.S

*

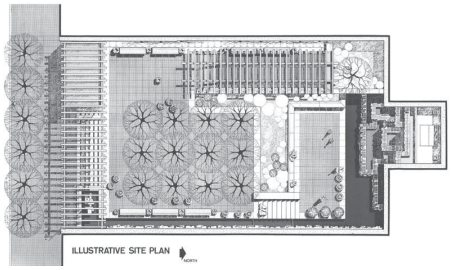
$

CREATE CHARM
TWÓRZ UROCZE ZAKĄTKI

38.1



38.2



38.3

38.5

Intimacy, calmness, and beauty are the states which combined together can create charming places. Cosy corners, even if they are small, can make a difference.

Pocket parks are example of urban open space at a very small scale - reminding outdoor living room.

Essential elements of them are:
- small size,
- dense neighbourhood,
- -relying on local community,
- diversified uses: from lunch breaks to games and neighbourhood events,
- elements: trees, street furniture, gathering places.

The example of pocket park is The GreenAcre Park in New York, USA (38.1, 38.2, 38.3). It was realised by Project for Public Space (more about PPS: ref.7).

Intymność, spokój, piękno to aspekty, które połączone razem potrafią stworzyć urocze miejsca - przypominające zewnętrzne duże pokoje. Przytulne zakątki nawet jeśli małe, mają wielkie znaczenie.

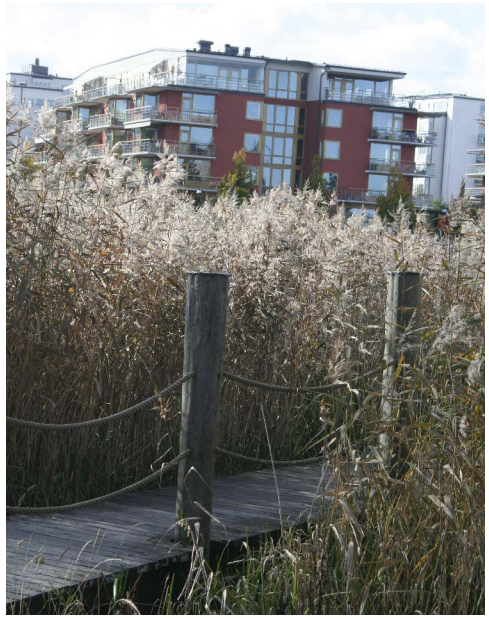
Kieszonkowe parki są przykładem miejskiej przestrzeni publicznej w małej skali.

Ich niezbędne elementy to:
- niewielki rozmiar,
- gęstozabudowane sąsiedztwo,
- zależność od lokalnej społeczności,
- różnorakie wykorzystanie: od przerw luchowych do gier i spotkań sąsiedzkich,
- elementy: drzewa, meble miejskie, miejsca spotkań.

Przykładem parku kieszonkowego jest nowojorski GreenAcre Park (38.1, 38.2, 38.3). Został zrealizowany przez Project for Public Space (więcej o PPS: ref. 7).

38.4
Cosy streets, Lviv, Ukraine.
Kameralne uliczki, Lwów, Ukraina.

38.6



38.7
Paths along canals.
Hammarby Sjöstad, Stockholm, Sweden
Ścieżki wzdłuż kanałów.
Hammarby Sjöstad, Sztokholm, Szwecja

ATTRACTIVENESS: GREENSPACE

ATRAKCYJNOŚĆ -ZIELEŃ

*

$

TAKE ADVANTAGE OF WHAT YOU ALREADY HAVE

WYKORZYSTAJ TO, CO JUŻ MASZ

How can you start to transform your empty space into a lively public space? Where to begin?!

Taking advantage of what you have on the spot might be one of the solutions to creating your public space. Space, where on the first sight, it is noting there, can be a big advantage.
Why should you start from scratch, forced to create a new image? Impementing all new ideas, sometimes might not be the best sollution - **first try to uleash the hidden potential !**

Look at what's around you, listen to the sounds and be inspired by unnoticeable elements.
Observe Mother Nature. Embrace what you already have there: existing trees, water (ref.47), local plants and even weeds can have huge value. Check the soil quality – maybe it is possible to actually grow food (ref.41). How easy it is to use the elements of nature to create simple furniture. Hang a swing from a tree rather than installing new equipment, reuse large stones to sit on.

Apart from natural elements - **look what are the other elements you can use** - existing stairs/ walls etc. (ref.59)
You can use the shape of the landscape. (ref.44)

What is beautiful about green space is that it is constantly in a state of movement. How different will it be between spring and autumn? We will see it changing... Observe it!

39.1 (above/ powyżej)
How to use a tree? Ropeswing and slacklining are only few ideas.
Jak wykorzystać drzewo? Huśtwka zawieszona na drzewnie i chodzenie po linie to jedne z wielu pomysłów.

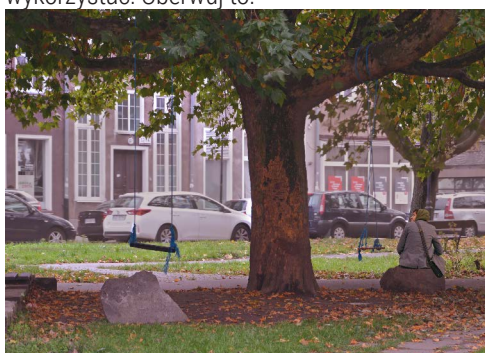
W jaki sposób przekształcić pusty i na pierwszy rzut oka mało atrakcyjny kawałek ziemi, w pełną życia przestrzeń publiczną? Od czego zacząć ?

Wykorzystywanie tego, co po prostu masz i możesz wykorzystać z otoczenia, jest jednym z prostszych rozwiązań.
Praca nad miejscem, w którym na pierwszy rzut oka nic nie ma, może być zaletą - polem do popisu, jednak "przyklejanie" nowej tożsamości miejsca, często nie jest najlepszym rozwiązaniem. Dla-czego więc zaczynać od nowa i tworzyć komplernie nowy image miejsca? **Spróbuj najlpierw odkryć w nim ukryty potencjał**.

Rozejrzyj się wokół, wsłuchaj się w otaczające Cię dzwięki i zainspiruj się nieoczywistymi, wręcz niezauważalnymi w pierwszej chwili, ele-mentami.
Obserwuj to co dała nam Matka Natura. Istnie-jące drzewa, woda (ref.47), miejscowa roślinność, nawet chwasty mogą mieć swoje ukryte znaczenie. A może gleba w przestrzeni, którą chcesz wykorzystać, nadaje się doskonale do uprawy warzyw? (ref. 41) Pomyśl, jak łatwo można przekształcić lub wykorzystać naturę, gdzie konary drzew czy wielkie głazy stają się ławką, a samo drzewo "stelażem" huśtawki.

Jakie jeszcze elementy możesz wykorzytsać?
Sciany i schody to materiał, z którym bardzo dobrze się pracuje (ref.59) Wykorzystując samą rzeźbę terenu można uzyskać niesamowite efekty w przestrzeni. (ref.44)

Co jest piękne w przestrzeniach zielonych, to fakt że są one w "ciągłym ruchu". Wraz przemijaniem pór roku zmienia się zielony krajobraz a razem z nim nasza przestrzeń, to również możesz wykorzystać. Oberwuj to!



39.2

COMMUNITY GARDEN, ISW* GDAŃSK, POLAND

One of the projects of the artist, Elżbieta Jabłońska called ART WASTELANDS, was to lease for free unused, unmaintained plots, pieces of land near galleries and museums to turn them into something useful and creative.
One of the project's ambitions was to meet with a local expert, who specified in weeds and taught the community how to **take advantage of wild grown plants.** It happened to be very surprising and useful. It is not only objects, that you can make use of, but people too. We should always **consider finding someone, who knows how to harness and make use of existing resources.**

OGRÓDEK KOMUNALNY ISW* GDAŃSK, POLAND

Projekt Elżbiety Jabłońskiej, Nieużytki Sztuki ma na celu wynajęcie i wykorzystanie "zmarnowanej" przestrzeni - nieuży-tków przy obiektach kultury jak np. Instytut Sztuki Wyspa.
Jednym z punktów projektu był cykl spotkań z lokalnym ekspetem - Panią "Chwastołożką", która uczyła i pokazywała jak **wykorzystać lokalne chwasty**. Na pozór niemające wartości, a jednak... Szukaj takich ekspetów w swoim otoczeniu!
Jak ważną częścią przestrzeni są ludzie, którzy poprzez swoją wiedzę, potrafią zmienić spojrzenie innych na po-szczególne apekty, jak i odmienić samo miejsce.

39.3

“ What we most want is a simple, broad, open space of clean greensward, with sufficient play of surface and sufficient number of trees about it to supply a variety of light and shade.” [1]

F.L Olmsted (1870)

“Czego potrzebujemy to zwykła rozległa, otwarta, zielona przestrzeń, z wystarczającą ilością miejsca na zabawę, z wystarczającą ilością drzew, które dostarczą nam rożnego rodzaju światła oraz cienia.” [1]

F.L Olmsted (1870)

AUTHOR/AUTOR: JESSIKA KREPS

CREATE A HEALTHY URBAN CLIMATE

STWÓRZ UNIKALNY MIKROKLIMAT

*

$$-$$$

One of the attributes of "liked" environments, referring to the general public by Jack Nasar is *naturalness - natural environment or predominance of natural over built elements.* [2] Why? One of the most obvious reasons is because the body and mind feel at peace in their original environment.

What are the benefits of such a natural environment? Green space would improve both our physical health and mental health.

Let's **look at the type and shape of vegetation** that can totally change the conditions of our surroundings.
We should **estimate how much space we have and to what extent**.
If are restricted with the space we can also act on a smaller scale: cosy corners (ref.38) and small community gardens (ref.41)

Look at the existing conditions like wind direction, sunpath, shape of the landscape and then decide about **materials** (ref.10). Look, how the pavements will be laid - rather a laying a hard surface, use permeable paving which will lower the temperature.

Not only vegetation affects the surroundings but the way it is arranged is also significant. **All the factors affecting our physiology are attached to our mentality.** Nature has an influence on our senses, our well-being and is a powerful factor in reducing stress. Nature invigorate our sense of smell. The rustling of leaves, the chirping of birds and a light breeze blowing... How relaxed can the sounds of nature make us and **how good we can feel in a healthy and natural environment.**

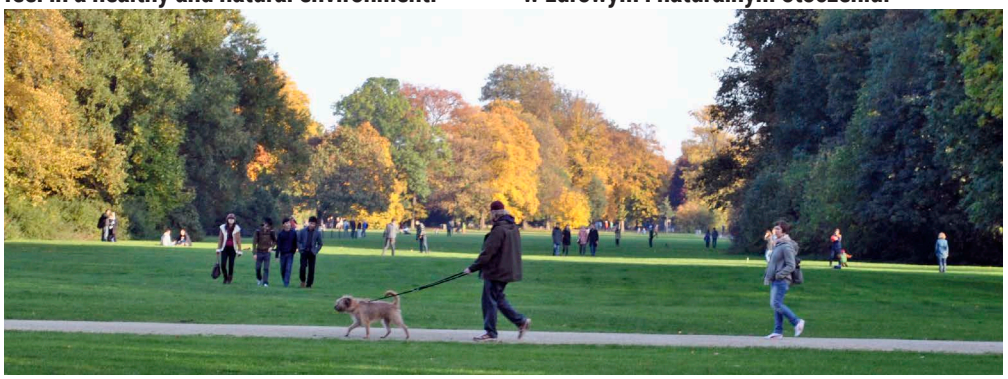
Na podstawie badań Jacka Nasara, *"jedną z cech przypisywanych "lubianym" przestrzeniom jest ich naturalność"* [2], na którą składają się: naturalne środowisko oraz przewaga zieleni nad zabudową. Dlaczego? Oczywistą rzeczą jest poczucie komfortu i spokoju wywoływane przez nasze naturalne - zielone środowisko.

Jakie benefity możemy czerpać z takiego rodzaju przestrzeni? Poprawa zdrowia zarówno fizycznego jak i psychicznego jest niewątpliwym plusem zielonego otoczenia.

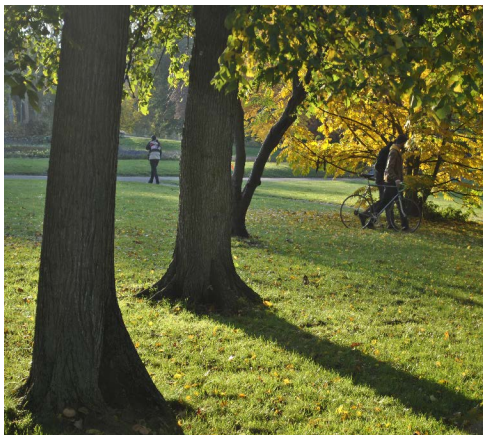
Chcąc stworzyć "zdrową" przestrzeń przypatrzmy się **typowi, kształtowi i wielkości istniejącej zieleni** oraz odpowiedzmy na pytanie: czy chcemy ją powiększyć i czy mamy gdzie to zrobić.
Receptą na brak miejsca będą tzw. cosy corners*, gdzie przy małych interwencjach możemy osiągnąć swojego rodzaju mikroklimat (ref.38). Małe ogródki komunalne mogą być kolejnym z rozwiązań (ref.41).

Zwróć uwagę na warunki panujące na terenie projektowym - naświetlenie, najczęstsze kierunki wiatrów oraz rzeźbę terenu. Te elementy są ważne przy doborze materiałów (ref.10) Zwróć uwagę na ilość powierzchni biologicznie czynnej i rodzaj ścieżek. Od wybetonowanych dróżek bardziej przyjazne będą ścieżki z lżejszego, przepuszczającego wodę materiału, który nie będzie kumulował ciepła latem.

Zieleń nie tylko poprawia aspekty estetyczne przestrzeni, ale również ma pozytywny wpływ na nasze samopoczucie - redukuje stres oraz wycisza. Zapach natury, szeleszczące liście, śpiewające ptaki ... **Wyobraź to sobie i uświadom jak dobrze możemy się czuć w zdrowym i naturalnym otoczeniu.**



40.1(above/ powyżej) **40.2**(below/ poniżej)
40.3 (bottom left/ dolne prawe)
People ejoying features of nature.
Treptowerpark, Berlin, Germany
Ludzie rozkoszujący się naturą.
Treptowerpark, Berlin, Niemcy



If you dispose with biger land then without a doubt, trees will add a huge amount of value to the space. On one hand cooling the air – on the other protecting us from the wind and exposure to the sun by generating shade (ref. 29) Trees reduce noise and the level of CO2 in the air.

Jeśli dysponujesz większą przestrzenią, pomyśl o drzewach - są bezcenne ze względu na swoje właściwości. Niektóre gatunki wytwarzają wokół siebie strefę wolną od bakterii. Chronią przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, przed wiatrem i deszczem. W gorące dni generują cień i schładzają powietrze. Nie tylko redukują emisję CO_2, ale również hałas.

**

$-$$

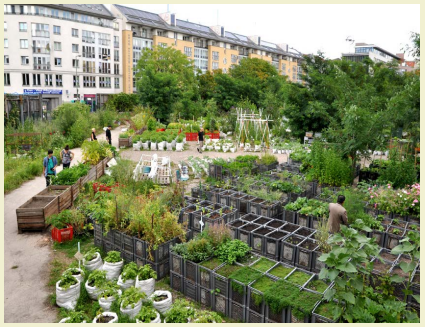
GROW YOUR PUBLIC SPACE
"WYHODUJ" SWOJĄ PRZESTRZEŃ PUBLICZNĄ

PRINZESSINNENGARTEN, BERLIN

*Kreuzberg** community garden was established on a wasteland in 2009 by active neighbourhood, and the non-profit company „Nomadisch Grün" They cleared away rubbish and created their spot, setting up transportable garden beds, plants and places where you can sit and play. Is's a place, where everyone can discover alternative "green" visions for the city, where everyone can help to grow their public space.

PRINZESSINNENGARTEN, BERLIN

W 2009 roku na *Kreuzbergu** w miejscu nieużytków został założony ogród społeczny. Aktywni sąsiadzi i niekomercyjna ogranizacja "Nomadycznie zieloni" uprzątnęli składowsko śmieci i od zera zaczęli budować swoją przestrzeń. Przenośne grządki, miejsca do siedzenia, zabawy, wszytko to co razem storzyli, dzielą się z każdym, kto jest zainteresowany nową "zieloną" wizją miasta, ludziom którzy chcą pomóc wyhodować własną przestrzeń publiczną.



41.1

41.2

Greenery is a very important element to a public space but it can also be its focal point. **How green do you want the public space to be?**

There is a Chinese proverb *"The best time to plant a tree was 20 years ago, the next best time is today"* .[3] Working on a large scale can benefit our future environment. Dense cities need greenspace reserved for recreation and enjoyment, as they continue to develop intense infrastructure. Albeit expensive, establishing parks is an obvious way to counteract the overcrowded climate of urban mayhem. In this case, however, members of the public enjoy the benefits of the final product but are not involved in the development process.
A **small scale solution can be establishing community garden*** . It is more socially valuable to work on greenspace as a community when the locals can get involved. It provides an opportunity for interaction among people from diverse range of ethnicity and ages.

Develop community vision – growing not only for aesthetics but also for consumption.
"Gardening is the great equalizer, everyone is an eater, and nothing bulids community like groving food together." [4]- C.Baker
Set the goal for urban agriculture*, creating edible landscape that focuses on food production for the public.
But how and where it can happen? If possible, **take advantage of unused plots** to create something that will revive the area. *Urban agriculture** can take place on rooftops, porches or even walls. Production techniques can vary: in ground soil or raised beds. A variety of accessible gardens will ensure that people of all ages can get involved. If you don't have much space, think about cultivation or vertical farming.
Find experts in your area. Older people might also help with their experience.

The revival of the space through **growing it, is an ongoing task,** as the greenery changes with the seasons. Look at seasonal and local plants. Consider factors such as climate, weather, light and natural resources like water and soil.

Remember that not every spot is ideal for food production. Environmental and health risks may be present due to automobile traffic, former or present industry, and other pollution!

Zieleń jest bardzo ważnym elementem w przestrzeni publicznej, ale może też być jej motywem przewodnim. **Jak bardzo zielona ma być twoja przestrzeń?**

Stare chińskie powiedzenie mówi: *"Najlepszy czas aby posadzić drzewo był 20 lat temu, drugi najlepszy czas jest właśnie dziś."* [3] Tego typu myślenie - na większą skalę będzie procentować w przyszłości. Miasta o intensywnej zabudowie, potrzebują miejsca na rekreację, oddechu, przestrzeni wolnej od zabudowań. Miejskie parki, choć zajmują dużą powierzchnię, są na to odpowiedzią. Jest to jednak rozwiązanie, które ludzie dostają w pewnym sensie „gotowe", nie przyczyniają się do powstawania parków, gdy są one zakładane z inicjatywy miasta.
Jak możemy podjąć własną inicjatywę? **Działania na mniejszą skalę** mają również znaczenie. Jednym z rozwiązań są ***ogródki społeczne*.** Wszyscy mieszkańcy, bez względu na wiek, czy kompetencje, mogą zaangażować się w proces "hodowania" swojej przestrzeni publicznej.

Stwórz razem z innymi wizję - zieleń ma nie tylko funkcję estetyzującą. Pomyśl o wspólnej produkcji pożywienia. "Ogrodnictwo jest świetnym czynnikiem wyrównującym, każdy z nas jest konsumentem, nic bardziej nie buduje społeczności jak dbanie o coś co wkrótce będziemy spożywać."- C.Baker
***Miejskie rolnictwo*, kreowanie "zjadliwych" krajobrazów**, gdzie taka przestrzeń może mieć miejsce? Wykorzystaj nieużytki (ref.39), stwórz coś, co ożywi niespożytkowany teren.
Techniki produkcji różnią się: mogą być to grządki na ziemi lub na podwyższeniu. W miastach często spotykamy się z plantacjami na dachach, a nawet ścianach – tworzone są farmy wertykalne, gdy nie ma na to miejsca na poziomie parteru.

Ożywianie przestrzeni przez stosowanie w niej upraw jest **nieustannym procesem**; zieleń rozwija się, dojrzewa, trzeba ją zebrać i proces za-czyna się od nowa.
Pomyśl o sezonowych warzywach czy owocach, takie są najlepsze - najbardziej wydajne na lokalnym terenie. Zwróć uwagę na warunki kształtujące planowany teren: dostęp do wody, oświetlenie, rodzaj gleby, wiatr.
Pamiętaj, że nie każde miejsce nadaje się na takiego typu rozwiązania. Zwróć uwagę na zanieczyszczenia związane z ruchem drogowym czy szkodliwą produkcją przemysłową.

DID YOU KNOW THAT ...
CZY WIESZ, ŻE ...

- All forests on the planet provide half of the demand of oxygen for all people and animals, producing around 26 billion tons per year. Forests absorb 140-250 tons of CO_2 per one hectare per year. [5]

- A 60 year old pine tree produces in 24 hours as much oxygen as the average consumption for 24 hours for 3 people (1350-1800 litres) [6]

- As few as 20 trees can offset the pollution from a car driven 60 miles per day. [7]

- Greenery lowers the noise level - 150 m of forest lowers the noise up to 25 dB. [8]

- Vegetation lower wall surface temperatures by 17°C [9]

- Broad-leaved forest with 10,000 ha contains and gives back 500,000 m3 water to the environment, protects from erosion and flood. It's a natural retaining gatherer and filter. [10]

- Urban agriculture is 3-5 times more productive per acre, as traditional large-scale farming. [11]

- Essential oils of trees, especially conifer trees, produce around 1,500 chemical substances. These possess properties to kill germs, providing anti-bacterial filtering as well as providing anti-inflammatory and quieting down measures. [12]

- Łącznie lasy Ziemi zaspokajają połowę zapotrzebowania na tlen wszystkich ludzi i zwierząt, produkując rocznie ok. 26 mld ton. Jeden hektar lasu wchłania rocznie 140-250 ton CO_2. [5]

- Jedna 60-letnia sosna produkuje w ciągu doby tyle tlenu, ile wynosi średnie dobowe zapotrzebowanie trzech osób (1350-1800 litrów). [6]

- Nawet 20 drzew moze zmniejszyc ilość zanieczyszczeń, które wytworzyłby jeden samochód pokonując 60 mil dziennie. [7]

- Zieleń obniża poziom hałasu - 150 m lasu obniża hałas do poziomu 18-25 dB. [8]

- Zieleń potrafi obniżyć temperaturę powierzchni ściany nawet o 17 °C (McPherson, 1994). [9]

- Las liściasty o powierzchni 10000 ha zatrzymuje, a następnie oddaje do środowiska 500000 m3 wody - chroni przed erozją i powodzią. Jest naturalnym zbiornikiem retencyjnym, filtrem i magazynem czystej i zdro-wej wody. [10]

- Miejskie rolnictwo jest 3-5 razy wydajniejsze, niż tradycyjna wielkoprzemysłowa uprawa. [11]

- Olejki eteryczne drzew, zwłaszcza iglastych produkują blisko 1500 substancji chemicznych, działających bakteriobójczo,uspokajająco lub przeciwzapalnie. [12]

41.1.S (right/ po prawej)
Eco Boulevard, is a self-sufficient structure at sells energy to the power network of the area, it consumes only what it can produce through photovoltaic solar energy collection systems. It's also a meeting point for sustainable public spaces.
Madrid-Vallecas, Spain
Eco Boulevard to samowystarczalna struktura produkująca energię dla sieci otoczenia, pobiera tylko tyle energii, ile wyprodukuję przez fotowoltaiczny system solarów umieszczonych na górze struktury. To także miejsce spotkań dotyczących zrównoważonych przestrzeni publicznych.

41.1.S

AUTHOR/AUTOR: JESSIKA KREPS

BIOPHILIC DESIGN

BIOPHILIC DESIGN - "BIOPROJEKTOWANIE"

A new way of designing called Biophilic Design is an innovative approach, which we should have appreciated much quicker.

> "We need nature in a deep and fundamental fashion, but we have often designed our cities and suburbs in ways that both degrade the environment and alienate us from nature." [13]

Quotes bellow will give you a short overview of what the strategy is about:

> "Biophilic design is based on the theory of 'biophilia' which contends that human health and well-being has a biologically based need to affiliate with nature." [14]

> "The basic concepts of biophilia, its expression in the built environment, and how biophilic design connects to human biology, evolution, and development."[15]
> - popularized by E.O. Wilson.

> "Biophilic Design is an innovative way of designing the places where we live, work, and learn [...]
> Biophilic Design points the way toward creating healthy and productive habitats for modern humans." [16]

> "The biophilic city, therefore, brings landscaping both into and onto buildings, walls, roads and concrete watercourses to bring nature into every element of the built environment " [17]

> **"Studies suggest that green features help draw us outside and propel us to live more physically active lives. " [18]**

Cities like Singapore or Portland have already oriented their spaces into the strategy of Biophilic Design.
How about your biophilic oriented public space?

Nowa "zielona" strategia - "Bioprojektowanie" to sposób projetowania, który tak naprawdę powinien być doceniony kilka stuleci temu.

> "Potrzebujemy natury, ale zawsze projektowaliśmy swoje miasta i ich peryferia w spoób, który niszczył naturalne środowisko i oddalał nas od niej" [13]

Poniższe cytaty przybliżą Ci czym jest właściwie Bioprojektowanie - Biophilic Design:

> "Bioprojektowanie jest oparte na teori Biofilii, dotykającej aspekty takie jak: ludzkie zdrowie i dobre samopoczucie, wynikające z potrzeby podlegania naturze." [14]

> „Głownym założeniem Biofilii, której wyrazem jest wymiar fizycznego otoczenia, jest to, w jaki sposób "bioprojektowanie" zbliża na do biologii człowieka, ewolucji i rozwoju." [15]
> - teoria spopularyzowana przez E.O. Wilson'a.

> "Bioprojektowanie to innowacyjny sposób projektowania miejsc, gdzie żyjemy, pracujemy i uczymy się [...]
> Biophilic design wskazuje drogę do tworzenia zdrowych i produktywnych środowisk dla współczesnego społeczeństwa." [16]

> "Biozaprojektowane miasto", integruje krajobraz, nie tylko w budynku, ale też na nim; w ściany, drogi i betonowe ścieżki wodne - we wszytkie elementy fizycznego otoczenia jest wplatana natura." [17]

> **"Badania wykazały, że zielone cechy środowiska "wyciągają nas" na zewnątrz i napędzają, by żyć bardziej aktywnie."[18]**

Miasta jak Sinagapur czy Portland zorientowały już swoją strategię na "bioprojektowanie".
Czy twoja przestrzeń publiczna będzie szukać takiego rodzaju rozwiązań ?

*-***

$$-$$$

INTRODUCE BIOPHILIC DESIGN
WPROWADŹ NATURALNE ROZWIĄZANIA

42.1
Vertical green wall, 24 meters high and about 15,000 plants of 250 different species, you can feel presence of a green life in the city.

> They "create a very unusual encounter between the rough and the natural, ...to incorporate nature so there can be the smell of a garden where you would not expect it." [19]

- Patrick Blanc, designer of green before Caixa Forum. Madrid, Spain

Zielony ogród wertykalny o wysokości 24m i 15 000 roślin, w tym 250 różnych gatunków. Wchodząc do muzeum czuć obecność zieleni i wilgoci "żyjącej" ściany.

> "Tworzą balans pomiędzy szorstkością, a naturalnością, włączając nauturę tak, aby pojawiły się zapachy ogrodu tam, gdzie ich się nie spodziewaliśy."

- Patrick Blanc, projektant zielonej ściany przy Caixa Forum. Madryt, Spain

42.2
Green roof Hypar Pavilion become a beautiful public space. The approch of president of Lincoln Center, -Reynold Levy, was: "to bring some green to our campus and soften the monumentality of our buildings." [20]
New York, USA
Przestrzeń publiczna na zielonym dachu, Pawilon Hypar
Podejście prezydenta Lincoln Center - Raynold'a Levy'ego miało w zamyśle "ściągnąć trochę zielonej przestrzeni na kampus i zmiękczyć monumentalność budynków wokół".[2]
Nowy Jork, USA

How can one create an urban ecosystem? Does nature have to be restrained to parks and green squares, or should we think about expanding it through the city?

In warm climates, where harsh winters don't affect the greenery, incorporating natural elements is much easier. In Singapore, the municipality created a concept of a "garden city" with a system of *park connectors**, you can move around the city through green corridors. These kind of open public spaces of high quality, allow inhabitants to live in a better, healthier environment. **Open types of space, which green spaces are, have huge social value.** People are more active outdoor which affects their openness. Apart from all the aspects mentioned in ref. 40, even ordinary city dwellers can appreciate the visual side of biophylic design. **Seasonal actions are very welcome**, even simple ones can change a place enormously: pots of flowers, rolls of lawn instead of concrete, temporary green walls with herbs – why not?!

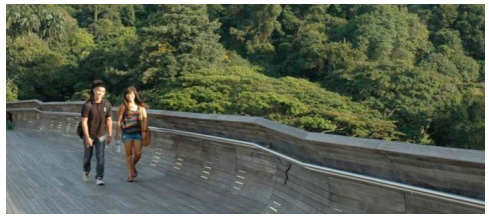
The sensitivity of a place is really different when you introduce biophylic elements. Especially in bigger cities like Tokyo where they use the rooftops to grow food. In Warsaw, the whole Warsaw University Library is combined with nature. How great is it that students can borrow a book, go on the roof top and read it in a natural environment.
Remember that greenery is type of life – you should treat it will care and respect. To achieve the expected effect, constant maintenance is needed.

42.3
Green walls and **roofs** improve thermal insulation, decrease the surrounding ambient temperatures by reducing the heat absorption.
This attributes were use in the University of Warsaw Library
Warsaw, Poland
Zielone dachy i ściany wspomagają izolację termiczną, obniżają otaczającą temperaturę przez absorbcję ciepła. Tego typu rozwiązania zostały wykorzystane w budynku Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego.
Warszawa, Polska

Jak stworzyć ekosystem w mieście? Czy musimy ograniczać się jedynie do zieleni w parkach i na przydrożnych skwerkach, a może powinniśmy szerzej spojrzeć na temat zieleni i włączyć ją w różne przestrzenie miasta?

W ciepłym klimacie, gdzie warunki pogodowe korzystnie wpływają na zieleń, jest o wiele łatwiej ją utrzymać. W Singapurze, władze miasta stworzyły markę metropolii na koncepcie "miasta ogrodu", gdzie poprzez miejski system *"łączników parkowych"** mieszkańcy poruszają się używając jedynie zielonych korytarzy. Taki typ otwartej przestrzeni, jaką jest **przestrzeń zielona, ma pozytywne efekty społeczne**. Oprócz całej gamy zalet, wspomnianych w rek. 40 nie zapominajmy o wizualnej stronie "zielonego" projektowania. **Tymczasowe działania, w sezonie letnim** są jak najbardziej wskazane, swoją ozdobnością mogą ożywnić niejeden zakamarek - donice z kwiatami, rolki trawy "zmiękczające" szare betonowe chodniki czy zielone ściany z ziołami, dlaczego nie?

Wrażliwość miejsca będzie całkiem inna, gdy wprowadzisz naturalne formy. Szczególnie w dużych miastach, gdzie brakuje miejsca na poziomie parteru, a można wykorzystać dachy lub ostatnie kondygnacje. Tak też stało sie w Tokio, gdzie ludzie zaadaptowali kawałek płaskiego dachu na ogród warzywny. W Warszawie natomiast, cała Biblioteka Uniwersytecka pokryta jest zielenią, od ścian poprzez dach, na którym studenci mogą czytać wypożyczone, poziom niżej, książki. Czy nie przyjemniej spędza się czas w takiego rodzaju przestrzeni ?
Pamiętaj, że zieleń jest również formą życia, aby utrzymać jej blask i oczekiwany przez nas efekt, musimy o nią zadbać.



42.4
Park Connector System, the city concept is based on Biophylic design.
Singapore, Singapore
System łączników parkowych, koncept miasta oparty jest na integracji tkanki miejskiej i naturalnych form.
Singapur, Singapur

AUTHOR/AUTOR: JESSIKA KREPS

LET THERE BE GRASS
WYKORZYSTAJ TRAWNIKI

*
$-$$

You have probably seen the sign "keep off the grass". In a successful public space everything needs to be for the people; there is nothing more tempting then to sit and have a rest on the fresh grass. Interaction with nature, being able to touch it, heightens our sensitivity to the natural realm.

Lawns are the place for creation, where many activities can take place.
Group sport is one of them. Playing football and Frisbee is so much more enjoyable on a soft natural surface.
Kids and adults love playing on the grass. Flying kites or playing lawn bowls in an open space is so much fun!

Instead of installing prohibiting signs, consider one which is welcoming such as "Please walk on the grass".One very welcoming example:

> "Please walk on the grass. We also welcome you to smell the roses, hug the trees, talk to the birds and picnic on the lawns." [21]

In order to enjoy "safely" the lawns, remember about our four legged friends (ref.46)

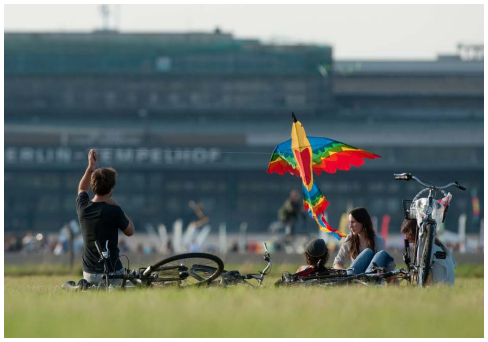
Na pewno spotkałeś się kiedyś ze zdaniem "nie deptać trawy". Jeśli trawnik nie jest przeznaczony dla nas - mieszkańców, to dla kogo? Przestrzeń będzie pełna życia tylko wtedy, gdy pozwolimy w pełni z niej korzystać! Nie ma nic bardziej przyciągającego użytkowników do parku niż zieleń, a w tym trawnik na którym możemy usiąść i odpocząć. Gdy dotykamy roślin i czuję naturę, zbliżamy się do niej.

Trawniki to miejsce wielu aktywności fizycznych. Piłka nożna, frisbee to jedne z wielu dziedzin sportu, gdzie miękka, bezpieczna powierzchnia, jaką jest trawa, daje idealne warunki do gry. Jak trudno jest czuć się swobodnie grając na wybetonowanej powierzchni. Zarówno dzieci, jak i dorośli uwielbiają spędzać czas na trawie. Granie w bule czy puszczanie latawców sprawia wiele radości. Zamiast "chronić" swoją przestrzeń przed użytkownikami, zachęć ludzi, żeby z niej skorzystali! Pięknym przykładem takiego zachowania jest tablica w Parku Botanicznym w Sydney, której treść brzmi:

> "Tu możesz stąpać po trawie! Zachęcamy do wąchania róż, przytulania drzew, rozmów z ptakami i robienia pikników na trawie." [21]

By w pełni móc wykorzystywać czyste trawniki ,musisz pamiętać o czworonogach, które równie chętnie z niech korzystają (ref. 46).

43.1
There are better sollution to protect and maitain your space then putting signs "Keep off the grass signs" which meet with a huge critique nowadays.
Istnieją lepsze rozwiązania, by chronić i pielęgnować swoją przestrzeń. Tabliczki zakazujące stąpania po trawie w miejscach publicznych spotykają się obecnie z ogromną krytyką.



43.1 (above/ powyżej) **43.1** (upper right/ u góry po prawej)
Templehoferfeld, where people can enjoy their freedom of more then 1,5 km^2 of pure wild grass.
Berlin Germany
Tempelhoferfeld, tam gdzie ludzie czują się szczęśliwi i wolni korzystając z powierzchni trawnika przekraczającej 1,5 km.^{2}
Berlin, Niemcy

TEMPELHOFER FELD, BERLIN

Its a former airport, was closed in 2008 and transformed into a recreational area - hub for relaxation, socialization and creativity. This huge open space park not without reason it is called an "expansive public oasis". People simply love the park, as it stands now, although they are worried that it is undergoing public development to become an urban park, which can be considered as progress.
Former runways are the perfect spot for roller bladers, cyclists and runners, but the most important aspect is the lawn!
There is **ample flat grass for picnics, ball games and creative events.** Vast open space is an amazing sight. The sky is visible in its full glory to the distant horizon. A sense of freedom abounds, as there is no infrastructure which inhibits the space at all.

"POLE" NA TEMPELHOF, BERLIN

Dawne lotnisko, zamknięte w 2008 roku, przekształcono na teren rekreacyjne. Nie bez powodu nazywane jest "rozległą oazą publiczną" - to miejsce spotkań towarzyskich i rozwoju kulturalnego (koncerty, warsztaty). Ludzie pokochali park, takim jaki jest, lecz martwią się obecnymi planami miasta, mającymi na celu przekształcić go w uporządkowany układ, z zabudowaniami na styku parku.
Dawne pasy startowe to raj dla rolkarzy, rowerzystów czy biegaczy. **Każdy znajdzie "kawałek" trawy dla siebie - na piknik, puszczanie latawca czy grę w piłkę,** nie przeszkadzając sobie nawzajem. Jest to wolna zielona przestrzeń, gdzie niesamowity horyzont, widok nieba, bez zasłaniających go budynków, pozwala oderwać się zgiełku miasta.

**

$$

PLAY WITH THE SITE'S TOPOGRAPHY

EKSPERYMENTUJ Z RZEŹBĄ TERENU

44.1 (above/ powyżej) **44.2** (below/ poniżej)
Architects/ Architekci: Rehwaldt
Playground, small hills with painted contours.
Berlin, Germany
Plac zabaw, małe wzniesienia z namalowanymi poziomicami.

44.3
"The Green Invasion" Project.
Lima, Peru
Projekt "Zielona Inwazja"
Lima, Peru

Think about the **dimensional aspect** of your site. What is the shape of the terrain? **Does it always have to be flat? Should we diversify it ?**

According to Gehl's theory, people walk the shortest way, which is very logical, if they just want to pass. However, making the site's topography more various makes no sense, but maybe your aim is to "catch" some people in the space.

Public space involves different activities. The basic ones are: walking, sitting and standing. What other activities can you recall?

Playing: that's the one we can achieve when it comes to the site's topography. Create **opportunities for kids** to have fun: climb, hide and jump between hills and holes. With such small site interventions, it is possible to **plan a funky, hilly playground**; simple interventions with no need to install extra equipment. Places can be playful not only in the warmer seasons but also in the winter when kids can sleigh from the hills!

Think about the surface: **harder surfaces** will be more dedicated to skaters and rollerbladers (44.1, 44.2) but **softer surfaces** like simple grass, is definitely more pleasant to sit/rest on. "The Green Invasion" Project in Lima shows us the softer approach to the flat concrete street. With the small intervention, designers transformed the space in a way, that people just walking through will stop and be more likely to use the space.(44.3)

Seeing actions from above allows people to observe what's going on. Yes, people do love observing each other. Moreover it **provides communication on different levels** - people can hear and see more than on the same level.

Now answer the question: is there a desire or need to play with the site's topography? And do you have space for it?

Consider these two options:
*"...***evolve in response to the topography** *and dynamics of the surroundings."* [22]
or simply play with the site's topography.

Myśląc o urządzanej przestrzeni, zastanów się jaka **forma terenu** tam dominuje? I odpowiedz na pytanie **czy zawsze musimy projektować płaskie powierzchnie,** czy może jednak warto pokusić się o bardziej **zróżnicowaną topografię?**

Według teorii Gehl'a, ludzie wybierają logicznie najktrószą drogę przejścia (ref. 31). Tworzenie jakichkolwiek wzniesień w strefie przejścia to utrudnienie, które nie ma jakiegokolwiek sensu, chyba że chcemy ich tam zatrzymać.
Miejsca publiczne są związane z różnymi aktywnościami. Do najprostszych zaliczamy: chodzenie, siedzenie i stanie.

Zabawa - jest tym zajęciem, które powinniśmy kojarzyć z rzeźbą terenu. **Stwórz miejsce, w którym dzieci mogą się bawić**, wspinać, chować, skakać pomiędzy wzniesieniami i dołkami. One same będą wiedziały najlepiej jak wykorzystać zróżnicowaną topograficznie przestrzeń. Dzięki takim, dość naturalnym zabiegom, nie musimy się już martwić bogatym wyposażeniem **placów zabaw**. Ponadto zróżnicowany teren dostarcza zabawy nie tylko latem, ale również zimą - jest idealnym miejsce do zjazdów na sankach.

Dobierzodpowiedniepokrycieterenu. Zastanów się, czy ma to być **utwardzona powierzchnia**, z której chętnie skorzystają deskorolkarze (44.1, 44.2) czy też **miękka trawa** do leniwego wylegiwania się. Projekt "Zielona Inwazja" przeprowadzony w mieście Lima, był odpowiedzią na płaską betonową ulicę; tworząc zielone góry urozmaicono i zaktywizowano przestrzeń, zatrzymując przechodniów tak prostym zabiegiem (44.3).

Siedząc na wyższym poziomie, również więcej możemy zauważyć. Ludzie uwielbiają obserwować co się dzieję wokół nich. Dzięki różnicy terenu poprawia się **komunikacja na różnych poziomach**, ponieważ nie tylko widzimy, ale też słyszymy więcej.

Odpowiedz na pytanie: czy jest potrzeba gry z ukształtowaniem terenu, jeśli tak czy masz na to miejsce.

Są dwie opcje:
"**rozwijaj przestrzeń w odpowiedzi na istniejącą rzeźbę terenu** i dynamikę otoczenia"[22]
albo ekspetymentuj z ukształtowaniem terenu.

AUTHOR/AUTOR: JESSIKA KREPS

PROVIDE GREEN EDUCATION

EDUKUJ PROEKOLOGICZNIE

*-**

$-$$$

When you think about education, you may associate it with children, but green education refers to all of us. What can we gain from a green public space? **"Could a garden become a vehicle for education?"** [23] Definitely yes - in Brooklyn, NYC there is a school oriented in edible education, where kids are learning how to "regard control over what we eat and how we grow it". [24]

If you **install something interesting in your space**, it will encourage people to come, even **extraordinary and crazy ideas** like showing how an ant hill works or bees in the middle of the city.

Look broader - thematic parks - botanic gardens or even national parks – these are places where people can **learn** but also **interact**. Workshops connect people; you get to know people with similar interests. Learning from each other opens people's minds. With these new ideas and interventions, you can make also your public space more attractive.

Pierwsze skojarzenie na słowo "edukacja" to najczęściej dzieci chodzące do szkoły, jednak zielona edukacja to coś, o co musi zadbać każdy z nas. Co właściwie można wykorzystać w zielonej przestrzeni publicznej? **"Czy zwykły ogród może stać się narzędziem do edukowania?"** [23] Oczywiście!
Jeden z przykładów to szkoła na Brooklynie, która jest nastawiona na edukację żywieniową, gdzie dzieci wraz z rodzicami uczą się jak "przejmować kontrolę nad tym co jedzą i w jaki sposób jedzenie jest produkowane." [24]

Interesująca adaptacja miejsca zaciekawi i za-chęci ludzi do przyjścia. **Wykorzystać** można nawet najbardziej **szalone pomysły**, jak pokazanie aktywnego mrowiska za szybą czy hodowla pszczół w środku miasta.

Spójrz szerzej - parki tematyczne, ogrody botaniczne, parki dendrologiczne, parki narodowe, w takich miejscach nie tylko możemy się czegoś dowiedzieć, ale również wchodzić w interakcję z innymi osobami o podobnych zainteresowaniach. Wspólnie powstaną rozmaite pomysły, dzięki którym można uatrakcyjniać przestrzeń publiczną.

Smaller interventions are also very important, like the one at Tempelhof in Berlin. The local community organises workshops and classes, but apart from these everyone can come to the veggie garden and read about certain types of herbs/fruit on an **educational notice board**. An educational direction where you can see it happening, will be more valuable than just in pictures.

Działania na mniejszą skalę są równie ważne. 'Edukuj swoje otoczenie' - na takie hasło postawiła społeczność dzielnicy Tempelhof w Berlinie. Mieszkańcy nie tylko organizują warsztaty i zajęcia, ale również zapraszają do swej zielonej przestrzeni. Można tam, dzięki **tabliczkom informacyjnym**, dowiedzieć się czegoś więcej o roślinach, aby po chwili porównać, jak wygląda to na żywo. Tworzenie ścieżek edukacyjnych ma o wiele większą wartość niż nauka ze zwykłego podręcznika.

45.2 (above/ powyżej) **45.3** (bottom right / na dole po prawej)
Peoples from the neighbourhood initiative- food production combined with education in Tempelhoferfeld.
Berlin, Germany
Iniciatywa mieszkańców dzielnicy - Edukacja i uprawa idą w parze w środku przestrzeni dawnego lotniska Tempelhof.
Berlin, Niemcy

45.1 (above/powyżej)
Bee farm in the middle of the city.
Prinzessinnengarten, Berlin, Germany
Farma pszczół w środku miasta.
Prinzessinnengarten, Berlin, Niemcy

*

$

REMEMBER ABOUT ANIMALS
PROJEKTUJ Z MYŚLĄ O ZWIERZĘTACH

46.1
Pets have the same natural needs as us. We should remember about providing fresh drinking water for them in our public spaces.
Zwierzęta mają takie same naturalne potrzeby jak my. Powinniśmy pamiętać o konieczności instalowania dla nich specjalnych poidełek w przestrzeniach publicznych.

46.2
Specially designed places to play with dogs are always welcomed in cities.
Place do zabawy z psami są zawsze mile widziane.

46.3
Besides dogs and cats, we also have to remember about our smaller residents. e.g. we can prepare a feeder for birds from used bottle .
Oprócz psów i kotów powinniśmy pamiętać też o naszych mniejszych mieszkańcach np. możemy przygotować karmnik ze zużytej butelki.

Pets in our cities can bring live and joy, but it is our respinsibility, to **prepare our spaces to welcome them**.

If we don't have the luck to live near natural, green areas such as forests and meadows, **we have to create spacious, specially designed places to let the dogs to run freely**. It is very important to create such places near densely populated, highly urbanized areas of the city such as residential district consisting of large blocks of flats, where people don't have enough places to go out with their dogs.

Pets, next to joy, are also bringing some things, that we don't want to see in our public spaces. It is very important to provide proper possibility to clean after them. **A sufficient number of containers for dog wastes will be helpfull**.

Obecność zwierząt w mieście może przynieść wiele dobrego, ale to na nas leży obowiązek, aby **przygotować nasze miasta do ich przyjęcia**.

Jeśli nie mamy szczęścia i nie żyjemy w mieście, gdzie jest dużo naturalnych terenów zielonych, takich jak lasy czy łąki, **musimy stworzyć przestrzenne, specjalnie zaprojektowane obszary, aby pozwolić psom mieszkającym w mieście zażyć tak potrzebnego im ruchu**. Bardzo ważne jest, aby tworzyć dużo takich przestrzeni, szczególnie w tak gęsto zaludnionych i wysoko zurbanizowanych obszarach, jak blokowiska.

Jednak, oprócz energii, psy również przynoszą rzeczy, których nie chcemy oglądać na naszych podwórkach. Dlatego bardzo ważnym jest zapewnienie **odpowiedniej ilości pojemników na odpadki po naszych czworonogach**.

46.4
Proper dust bin for dog wastes should be present on every lawn in the city .
Odpowiedni kosz na psie odpadki powinien się znajdować na każdym trawniku w mieście.

"Provide an idyllic counterpoint to the noise and confusion of the city – a place where green pastures and still waters could restore the soul." [25]

F.L. Olmsted (1870)

“Zapewnij sielankowy kontrapunkt zatłoczonego i głośnego miasta - miejsce gdzie zielone łąki i płaskie wody uspokoją twoją duszę.“ [25]

F.L. Olmsted (1870)

ATTRACTIVENESS: WATER

ATRAKCYJNOŚĆ: WODA

**

$$-$$$

TAKE ADVANTAGE OF EXISTING WATER

WYKORZYSTAJ ZBIORNIKI WODNE

Water changes the character of public space. People enjoy spending time at the water's edge and interacting with water. **Many times there is no need to create a new public space including water** - You can use what you already have on the spot. Look for rivers, canals ponds etc. **maybe any of them is in your neighbourhood waiting to take care of.**

How to arrange space near the water:
- lawns or beaches at the existing rivers' edges,
- paths for pedestrians, joggers and cyclists around storage reservoirs,
- outodoor gym and sauna (ref. 64),
- fireplaces,
- jetties.

Even small element at the water's edge might become a great attractor for inhabitants.

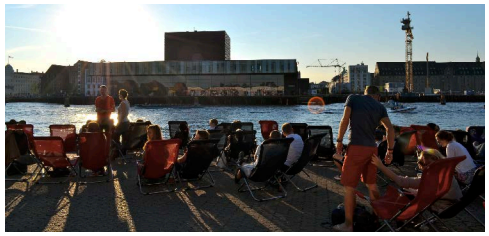
47.1

47.4

Woda zmienia charakter przestrzeni publicznej. Ludzie lubią spędzać nad nią czas i wchodzić z nią w interakcje. Ale jak zacząć? **Wielokrotnie nie ma potrzeby budowania nowych zbiorników** - wykorzystaj to, co już masz. Poszukaj rzeczek, kanałów, stawów itp., **może jakiś zbiornik znajduje się w twojej okolicy i czeka, aż się nim zajmiesz.**

Jak zaaranżować przestrzeń nad wodą:
- trawniki lub plaże nad istniejącymi rzekami,
- ścieżki dla pieszych, biegaczy i rowerzystów wokół zbiorników retencyjnych,
- zewnętrzna siłownia i sauna,
- miejsca na ognisko,
- pomosty.

Nawet mały element zlokalizowany nad wodą może stać się wielkim atraktorem dla mieszkańców.



47.2

47.3

47.5

JASIEŃ STORAGE RESERVOIR GDAŃSK, POLAND

In Gdańsk, a series of storage reservoirs is under construction, and some of them are already built. One storage reservoir was located at the post military training area, about 10-minute-walk from the nearest community. Only pavement and grass were designed around the reservoir thanks to this, today that space teems with life: joggers, cyclists, strollers etc. adore this place.

ZBIORNIK RETENCYJNY JASIEŃ GDAŃSK, POLSKA

W Gdańsku rozbudowywana jest sieć zbiorników retencyjnych. Jeden z nich został zlokalizowany na terenie dawnego poligonu wojskowego, 10 minut drogi od najbliższych zabudowań mieszkalnych. Dookoła zbiornika zaprojektowano jedynie chodnik i pas trawy, dzięki czemu dziś ta przestrzeń tętni życiem - biegacze, rowerzyści, spacerowicze uwielbiają to miejsce.

47.6

47.7

AUTHOR/AUTOR: MARTA RUSIN

PROVIDE REFRESHMENT
DODAJ WODY DLA OCHŁODY

***
$$$

48.1
Drinking fountain, Gdańsk Poland
Poidełko, Gdańsk, Polska

48.2

Do everything you can to keep people in your public space even when there is a really hot day.

You can take advantage of:
- drinking fountains for both people and pets (48.1, 48.2),
- small waterfalls,
- pop-jets,
- sprinkle heads as water curtains.

Various water installations provide not only for refreshment but also for fun. Don't hestitate - just take advantage of them!

48.3
Water Tower, Cardiff, Great Britian
Wieża wody, Cardiff, Wielka Brytania

48.4

Zrób wszystko, co w twojej mocy, by zatrzymać ludzi w przestrzeni publicznej nawet w trakcie gorących dni.

Możesz wykorzystać:
- poidełka zarówno dla ludzi i zwierząt (48.1, 48.2),
- małe wodospady,
- fontanny tryskające z ziemi,
- kurtyny wodne.

Rozmaite instalacje wodne zapewniają nie tylko orzeźwienie, ale też świetną zabawę. Nie zastanawiaj się - po prostu wykorzystaj je!

48.5

**

$$

HAVE FUN WITH ICE AND FOG

ZABAW SIĘ Z LODEM I MGŁĄ

Water is not only a liquid state of matter. We have to remember ice, snow or fog. You can use them all.

Ice can be used for:
- sculptures,
- ice rinks (London - 49.2, Ottawa - 49.3),
- temporal street furniture - also from snow- people can make them by themselves (49.6).

Fog is mystic, untouchable, and it makes people interested – you can take advantage of it by creating art installations which stimulate various feelings (St. Gallen 49.1, Warsaw 49.4).

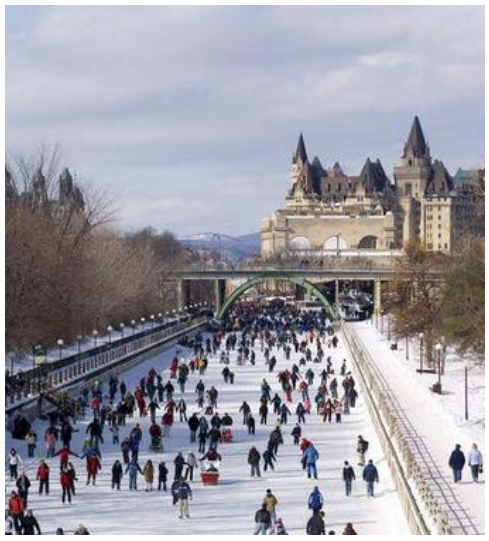
Woda występuje nie tylko w stanie płynnym. Musimy pamiętać również o lodzie, śniegu i mgle. Możesz użyć każdego z nich.

Lód może zostać użyty do:
- rzeźb,
- lodowisk (Londyn - 49.2, Ottawa - 49.3),
- tymczasowych mebli - również ze śniegu - ludzie mogą wykonywać je samemu (49.6).

Mgła jest mistyczna, niemożliwa do dotknięcia, ale interesująca - można ją wykorzystywać przy tworzeniu instalacji artystycznych, które będą wywoływały rozmaite uczucia (St. Gallen 49.1, Warszawa 49.4).

49.1

49.2

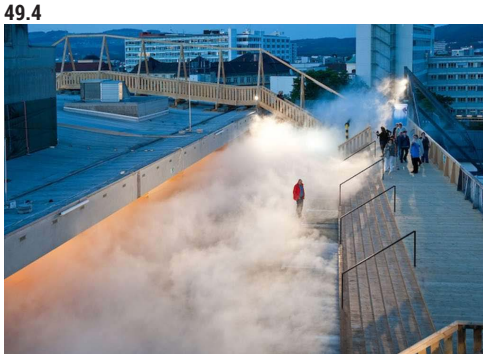


49.3

49.4

49.5

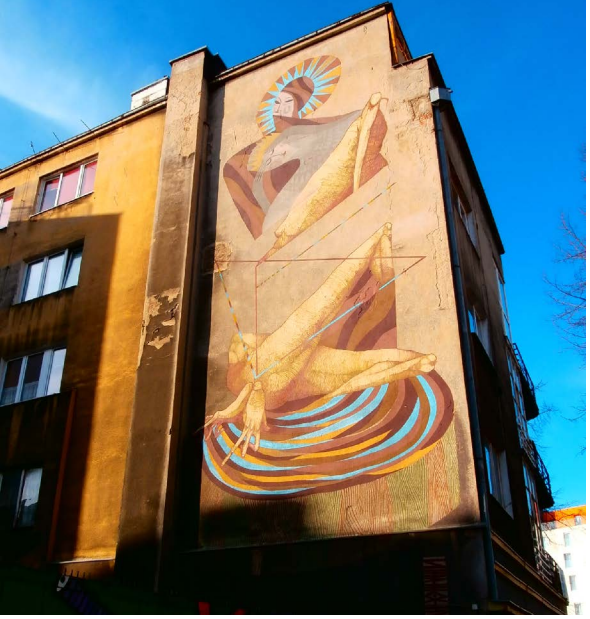
49.6



49.7

ATTRACTIVENESS: ART

ATRAKCYJNOŚĆ: SZTUKA



1.

2.

3.

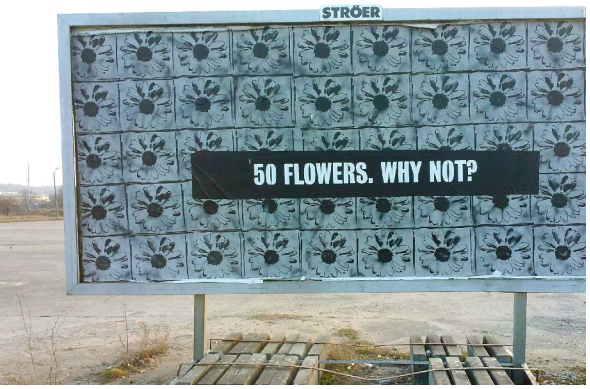
4.

STREET ART

Street art is a relatively new art form, and is difficult to unambiguously define. It consists of artistic street activity, its various techniques and forms of exercise, which include graffiti, stickers, murals, stencils, posters, subvertising, cut-out, reversed graffiti...Street art is an art form which allows you to communicate in public space (Niżyńska A.)[1].

Street art to dość nowa forma artystyczna, która jest trudna do jednoznacznego zdefiniowania. Składa się na działalność artystyczną ulicy, jej różnorodne techniki wykonywania i formy, do których zaliczamy graffiti, wlepy, murale, szablony, plakaty, subvertising, cut-out, reversed graffiti... Street art jest formą sztuki często zaangażowanej, która umożliwia komunikację w przestrzeni publicznej (Niżyńska A.)[1].

5.



6.

9.

7.

8.

10.

AUTHOR/AUTOR: MAŁGORZATA POTOCKA

COLLABORATE WITH ARTISTS
WSPÓŁPRACUJ Z ARTYSTAMI

*

$

It is very important to give artists an opportunity to get to know residents, their needs and expectations instead of just introducing some *public art** into the public space. In most cases, **people need an outside impulse to share their ideas and begin to act**. So artists initiate and stimulate community throughout their artistic impact on the space. "Through spontaneous, almost instantaneous action in space, places, and events bring people together, changing the city and attracting attention (Dymnicka M.)[2]."

Jest bardzo ważne, by dać artystom szansę na poznanie lokalnej społeczności, ich potrzeb i oczekiwań zamiast po prostu wprowadzić *sztukę publiczną** w przestrzeń. W większości przypadków **ludzie potrzebują zewnętrznego impulsu, aby podzielić się swoimi pomysłami i zacząć działać**. Artyści więc inicjują i stymulują społeczności przez swój artystyczny wpływ na przestrzeń. „Poprzez spontaniczne, niemal chwilowe działania w przestrzeni, miejsca i zdarzenia łączą ludzi, zmieniają miasto i zatrzymują uwagę (Dymnicka M.)[2]."

PROJECT "THE YARD", PŁOCK, POLAND

In 2001-2008 Beata Jaszczyk initiated the project "The yard". Grey yards were revitalized through street art by residents and artists like Torun Gallery Rusz, Twożywo and Massmix (50.1). The festival takes place every year and provides an opportunity to participate in photography workshops, acting, arts and other activities.

PROJEKT "PODWÓRKO", PŁOCK, POLSKA

W latach 2001-2008 Beata Jaszczyk zainicjowała projekt „Podwórko". Szare podwórka były rewitalizowane poprzez street art w wykonaniu mieszkańców i artystów takich jak Toruńska Galeria Rusz, Twożywo, Massmix (50.1). Festiwal odbywał się każdego roku i dawał możliwość uczestniczenia między innymi w warsztatach fotograficznych, aktorskich i plastycznych.

50.1

50.2

50.3

50.4

50.5

50.6 (upper/górne)
50.7 (middle/środkowe)
50.8 (lower/dolne)
Murals, Płock, Poland
Murale, Płock, Polska

*-***

$-$$$

PROVIDE PUBLIC ART
WPROWADŹ SZTUKĘ PUBLICZNĄ

Make places more attractive by providing good public art. Could you imagine a city without any public art like sculptures, monuments, and colourful murals? It would be boring and sad! Art also gives the place and the city more than just aesthetics. *"**Art attracts tourists, creates the image of the city and also generates economic benefits** (Landry Ch.)[3]."*

Stwórz miejsca bardziej atrakcyjne przez wprowadzenie do nich dobrej sztuki publicznej.Czy możesz wyobrazić sobie miasto bez żadych przejawów sztuki publicznej, takich jak rzeźby, pomniki, kolorowe murale? To byłoby nudne i smutne! Sztuka także daje miejscu i miastu więcej niż tylko estetykę. *„**Sztuka przyciąga turystów, kreuje wizerunek miasta, a także generuje zyski ekonomiczne** (Landry Ch.)[3]."*

AKER BRYGGE, TJUVHOLMEN, OSLO, NORWAY

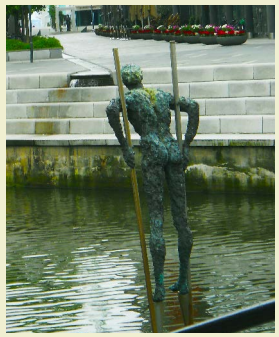
These representative districts lie next to the Oslofjord. Tjuvholmen Island was rebuilt from a neglected industrial district into a lively creative space of art and culture. The Astrup Fearnley museum of modern art was also transferred to this area. The neighbourhoods are full of interesting public art that makes them unique.

AKER BRYGGE, TJUVHOLMEN, OSLO, NORWEGIA

Te reprezentacyjne dzielnice leżą nad Oslofjord. Wyspa Tjuvholmen została przebudowana z zaniedbanej dzielnicy przemysłowej na tętniącą życiem kreatywną przestrzeń sztuki i kultury. Muzeum sztuki nowoczesnej Astrup Fearnley było także przeniesione na ten obszar. Dzielnice wypełnione są interesującą sztuką publiczną, która czyni je unikalnymi.

51.1

51.2

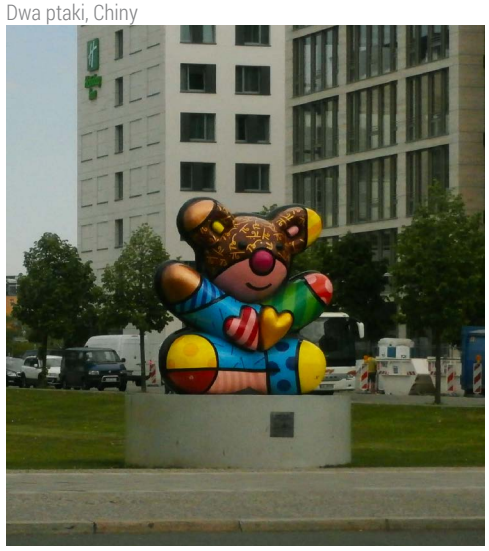


51.3

51.4

51.5

51.6
Two birds, China
Dwa ptaki, Chiny



51.7
Bear, Berlin, Germany
Miś, Berlin, Niemcy

51.8
Turtle, Beijing, China
Żółw, Pekin, Chiny

AUTHOR/AUTOR: MAŁGORZATA POTOCKA

TEACH PUBLIC ART
UCZ SZTUKI PUBLICZNEJ

Public art can be a great magnet for people of all ages to come together, and can educate them too.

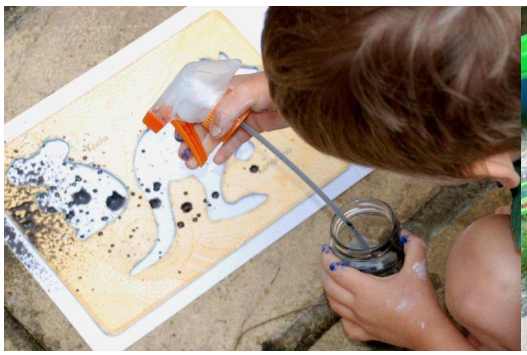
Moving art outside the museum walls is practiced to interest spectators and to encourage them to visit the museum. Public art has a very positive impact on children:

> "dealing with art - both from the position recipient and creator - develops in children expression and artistic skills and the ability to act and reach the target (Zienkiewicz E.)[4]."

Sztuka publiczna może być świetnym magnesem do jednoczenia ludzi w każdym wieku, ale może także ich edukować.

Przenoszenie sztuki poza ściany muzeów jest praktykowane w celu zainteresowania widza i zachęcenia go do odwiedzenia muzeum. Sztuka publiczna ma bardzo pozytywny wpływ na dzieci:

> „obcowanie ze sztuką - zarówno z pozycji odbiorcy jak i twórcy - rozwija u dzieci ekspresję i umiejętności arystyczne oraz zdolność do działania i osiągania celu (Zienkiewicz E.)[4]."



52.1 (left/ po lewej), **52.2** (right/ po prawej)
Kids get arty exploring street art
Dzieci uczą się sztuki poprzez odkrywanie street artu

52.3 (left/ po lewej), **52.4** (right/ po prawej)
Hakone Open Air Museum, Japan, 2009.
Otwarte Muzeum Hakone, Japonia, 2009`.

52.5

52.6

52.7

-

$

INTRODUCE TEMPORARY ART
WPROWADŹ SZTUKĘ TYMCZASOWĄ

Provide art installations, part-year art pavilions, street painting, exhibitions...In most cases, it is less expensive and doesn't need as much preparation as permanent art.I t can also give young artists and communities a greater chance to be involved in creating public art.

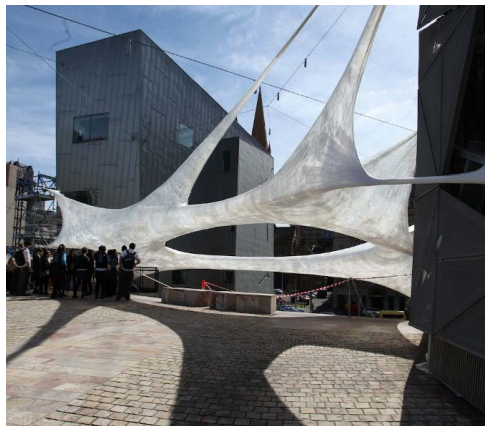
Wprowadź instalacje sztuki, czasowe pawilony sztuki, malarstwo uliczne, wystawy... W większości przypadków jest to tańsze i nie potrzebuje tyle przygotowania jak trwała sztuka. To daje także młodym artystom i społecznościom większe szanse na bycie włączonym w tworzenie sztuki publicznej.

53.1
Sculptures made by Patrick Dougherty.
Rzeźby autorstwa Patrick'a Dougherty'ego.

53.2
"The Sequence" in Brussels, made by Arne Quinze.
"Sekwencja" w Brukseli, autorstwa Arne Quinze.

53.3
"A Rainbow City," New York.
"Tęczowe Miasto", Nowy Jork.

53.4
"To Do List", New York.
"Lista zadań do zrobienia", Nowy Jork.



53.5
Tape Melbourne, United States.
Taśma w Melbourne, Stany Zjednoczone.

53.6
Street art 3D, China.
Street art 3D, Chiny.

53.7
Knitted clothes for tree, Gdansk.
Dzianinowe ubranie dla drzewa, Gdańsk.

AUTHOR/AUTOR: MAŁGORZATA POTOCKA

MAKE PUBLIC ART MULTIFUNCTIONAL
STWÓRZ SZTUKĘ PUBLICZNĄ MULTIFUNKCJONALNĄ

**
$$-$$$

Make public art a multifunctional public destination - it is better than making a static sculpture garden. **Create interactive and inspiring art** that also challenges what we know/ think/ feel; like a structure that combines seating and public art (54.3, 54.4), art that tells time (like sundials), provides energy (solar and wind) or make sounds (photo 54.5).

Stwórz sztukę publiczną, która jest wielofun-kcyjnym celem publicznym - to jest lepsze niż wytwarzanie statycznych ogrodów rzeźb. **Twórz sztukę interaktywną i inspirującą**, która kwestionuje również to, co wiemy, myślimy czy czujemy; jak struktura, która łączy w jedno siedzenie i sztukę publiczną (54.3, 54.4), sztuka, która wskazuje czas (jak zegary słoneczne), dostarcza energię (słoneczną i wiatrową) albo tworzy dźwięki (54.5).

ARTISTIC PROPOSAL, BAKIO, SPAIN

This artistic proposal to "Access steps to the beach in Bakio" was built in a former quarry. The artist, Javier Bengoa, installed overlapping panes of clear granite on a steep cliff, and formed the observation deck with railings and benches arranged in a bird's eye visible inscription: Bakio (the name of the town). The total composition is placed at the top of the stairs with the wind sculpture moving in the wind.

ZAŁOŻENIE ARTYSTYCZNE, BAKIO, HISZPANIA

To założenie artystyczne "Zejście na plażę w Bakio" zostało zbudowane w dawnym kamieniołomie. Artysta Javier Bengoa na urwistym klifie zainstalował zachodzące na siebie tafle jasnego granitu i stworzył taras widokowy z balustradami i ławami układającymi się w widoczy z lotu ptaka napis Bakio - nazwę miasteczka. Całości kompozycji dopełnia umieszczona u szczytu schodów rzeźba poruszająca się na wietrze.

54.1

54.2

54.3 (upper/górne)
54.4 (middle/środkowe)
54.5 (lower/dolne)
Gdynia Design Days - Playground, Poland.
Gdynia Design Days - Playground, Polska.

**

$

DON'T BE AFRAID OF GRAFFITI/STREET ART

NIE BÓJ SIĘ GRAFFITI/STREET ARTU

Don't remove them if they have good artistic va- lue. **Street art and graffiti can bring the place new intrigue and artistic value.** You can also consider having graffiti and street art on identified walls. An interesting idea is to collaborate with street artists to create advertising murals like the one made by famous street artists, The London Police in Oslo (55.5).

Nie usuwaj ich jeśli mają dobrą wartość artystyczną. **Street art i graffiti mogą przynieść miejscu nowe intrygujące i artystyczne wartości.** Można również rozważyć tworzenie graffiti i street artu na oznaczonych ścianach. Ciekawym pomysłem jest współpraca z artystą sztuki ulicznej, by stworzyć mural reklamowy, jak ten wykonany przez słynnych ulicznych artystów The Londyn Police w Oslo (55.5).

ROSENTHALER STRASSE, MITTE, BERLIN, GERMANY

To find this you have to go through the inconspicuous gate to find yourself in another world. Various street artists produced art in their different styles: cut-outs, stickers, graffiti and stencils. Every available space is covered and you will even find works by the artist Banksy, The London Police or El-Bocho (55.2).

ULICA ROSENTHALER, MITTE, BERLIN, NIEMCY

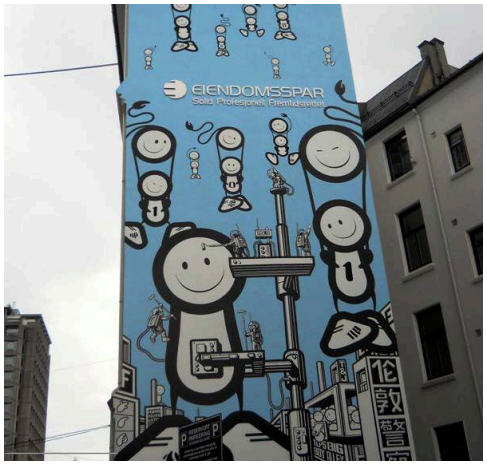
Aby to znaleźć musisz przejść przez niepozorną bramę, by znaleźć się w innym świecie. Różni uliczni artyści tworzą sztukę w ich różnorodnych stylach: wycinanki, wlepy, graffiti i szablony. Każda dostępna przestrzeń jest pokryta, a możesz nawet odnaleźć prace artysty Banksy'ego, The London Police lub El-Bocho (55.2).

55.1

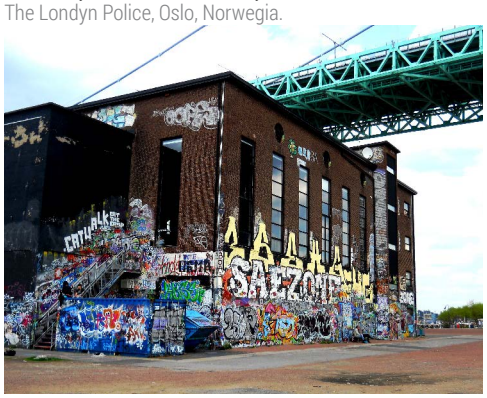
55.2

55.3

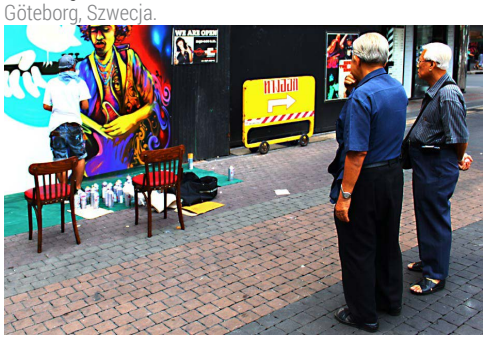
55.4



55.5
The Londyn Police, Oslo, Norway.
The Londyn Police, Oslo, Norwegia.



55.6
Göteborg, Sweden.
Göteborg, Szwecja.



55.7
Bangkok,Thailand.
Bangkok, Tajlandia.

ATTRACTIVENESS: FURNITURE

ATRAKCYJNOŚĆ: MEBLE MIEJSKIE

**

$-$$$

FURNISH IT
UMEBLUJ

Street furniture are important components of public space. You can equipped your place with expensive objects or made by yourself, with temporal or durable, colourful or monochromatic, plastic or wooden - everything You want.

Basic furniture:
- diversified types of seats (benches, stairs, chairs, deckchairs) (56.2),
- trash bins (recycling bins),
- bicycle racks (56.4),
- street lamps.

Additional furniture (your choice should depend on function You want to create):
- -outdoor gym facilities,
- playgrounds,
- chess tables,
- public toilets,
- drinking fountains (for people and pets) (56.1),
- wifi spots,
- fountains,
- flowerpots.

Follow few rules:
- place seats in front of playgrounds, pitches or plazas - people like observing, so let them see what's on the spot,
- place trash bins near seats,
- arrange several types of seats - for individuals, couples or groups of people (56.2, 56.3, 56.5),
- use inverted "U" or "A" types of bicycles racks - the most comfortable (56.4),
- apply light to increase feeling of security,
- make playgrounds safe for children - use soft flooring,
- combine drinking fountain with the fire hydrants system (56.1).

Meble miejskie są istotnym składnikiem przestrzeni publicznej. Możesz wyposażyć swoje miejsce w drogie meble lub zrobione własnoręcznie, tymczasowe lub trwałe, kolorowe lub monochromatyczne, plastikowe lub drewniane - jakiekolwiek zechcesz.

Podstawowe umeblowanie::
- zróżnicowane typy siedzeń (ławki, schody, krzesła, leżaki) (56.2),
- śmietniki (w tym kosze do recyklingu),
- stojaki na rowery (56.4),
- lampy uliczne.

Dodatkowe umeblowanie (twój wybór powinien zależeć od funkcji jaką chcesz wykreować):
- urządzenia siłowni zewnętrznej,
- place zabaw,
- szachownice,
- toalety,
- poidełka (dla ludzi i zwierząt) (56.1),
- punkty wifi,
- fontanny,
- donice.

Strzeż następujących zasad:
- umieszczaj siedzenia naprzeciw placów zabaw, boisk, placów - ludzie lubią obserwować, więc spraw, by widzieli centrum wydarzeń,
- stawiaj śmietniki blisko siedzeń,
- aranżuj miejsca do siedzenia na kilka sposobów: dla pojedynczych osób, par i większych grup ludzi (56.2, 56.3, 56.5),
- używaj najwygodniejszych stojaków na rowery w kształcie A lub odwróconego U (56.4),
- stosuj latarnie, by zwiększyć poczucie bezpieczeństwa,
- spraw, by place zabaw były bezpieczne dla dzieci - używaj miękkich posadzek,
- włącz poidełka w system hydrantów pożarowych (56.1).

56.1

56.2

56.3

56.4

56.5

AUTHOR/AUTOR: MARTA RUSIN

MAKE IT BY YOURSELF
ZRÓB TO SAM

*
$

Do you want to be a creator? Do you need street furniture also? Combine it and put DIY rule into practice.

DIY — do it yourself — is the method of creating without the aid of experts. It is useful if you don't have enough financial assets for street furniture; if you want to involve the local community, and if you wish to create unique features: just do it yourself.

Combine recycling with the design and re-use:
- old euro-pallets (57.1),
- tyres (57.6),
- barrels,
- ropes,
- plastic bags (57.5),

anything you have and just build furniture from that.

Czy chciałbyś coś stworzyć? Czy również potrzebujesz mebli miejskich? Połącz te dwie potrzeby i wciel w życie regułę DIY.

DIY - zrób to sam - to idea, wedle której wykonuje się różne rzeczy własnoręcznie, bez pomocy ekspertów. Ta metoda może być przydatna, jeśli nie masz wystarczających środków na meble miejskie, jeśli chcesz zaangażować lokalnych mieszkańców lub jeśli pragniesz mieć wyjątkowe meble.

Połącz recykling z designem i wykorzystaj:
- stare Europalety (57.1),
- opony (57.6),
- beczki,
- liny,
- plastikowe torby (57.5),

cokolwiek tylko masz i zbuduj z tego meble.

57.1
Breakpoint, Gdańsk University of Technology, Poland.
Breakpoint, Politechnika Gdańska, Polska.

57.2
Dumpster as halfpipe.
Kontener na śmieci jako halfpipe.

57.3
Dumpster as swimming pool.
Kontener na śmieci jako basen.

57.4
Dumpster as flower bed.
Kontener na śmieci jako rabatka.

57.5
Swing made from plastic bags.
Huśtawka wykonana z siatek.

57.6
Sandpit inside tyre.
Piaskownica w oponie.

57.7
Old trousers as flower beds.
Stare spodnie jako donice.

57.8
Glass path.
Szklana ścieżka.

57.9
Green wall.
Zielona ściana.

**

$$

AVOID BIG HOMOGENEOUS FLOOR
UNIKAJ JEDNORODNYCH POSADZEK

Big homogeneous floor of public space might be overwhelming.
Create floor in the interesting way take advantage of:
- varied materials (ref. 11),
- lights (58.2),
- paintings (58.3),
- vegetation(58.4,
- Remember about "high-heel-paths" on big cobbled areas (58.5).

Duże jednorodne posadzki przestrzeni publicznej mogą być przytłaczające (58.1).
Twórz posadzki w ciekawy sposób, w tym celu wykorzystuj:
- różnego rodzaju materiały (ref. 11),
- światła (58.2),
- malowidła (58.3),
- zieleń (58.4),
- pamiętaj o tzw. "szpilkostradach" na brukowanych powerzchniach (58.5).

58.1
Paris, France.
Paryż, Francja.

58.2
Vegetation.
Roślinność.

58.3
Lights in the floor.
Światła w posadzce.

58.4
High-heel-path.
Szpilkostrada.

58.5
Superkilen Park, Copenhagen, Denmark.
Park Superkilen, Kopenhaga, Dania.

AUTHOR/AUTOR: MARTA RUSIN

MAKE OBJECTS USEFUL
TWÓRZ UŻYTECZNE OBIEKTY

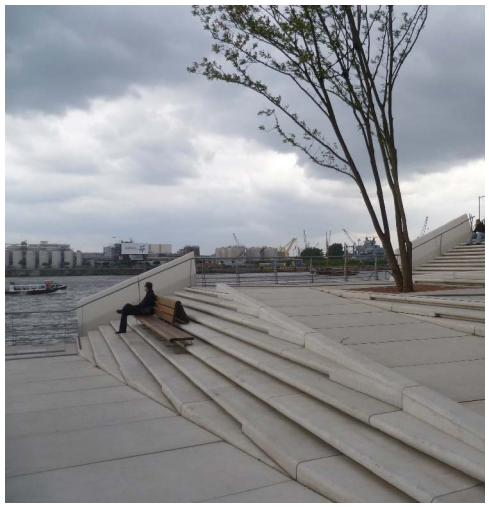
** $$

Even if there is no street furniture in your public space, there must be objects than can be used as furniture, for example for seating. Just look around, because even floor of public space might be great place to seat.

Take advantage of objects already placed in your public space. Use stairs to sit (59.1), bollards to lean against etc. If you plan to use objects like these, change their design a little just to make them multi-functional. For example bollards can be also lights (59.2), bicycle racks (59.3), or seats.

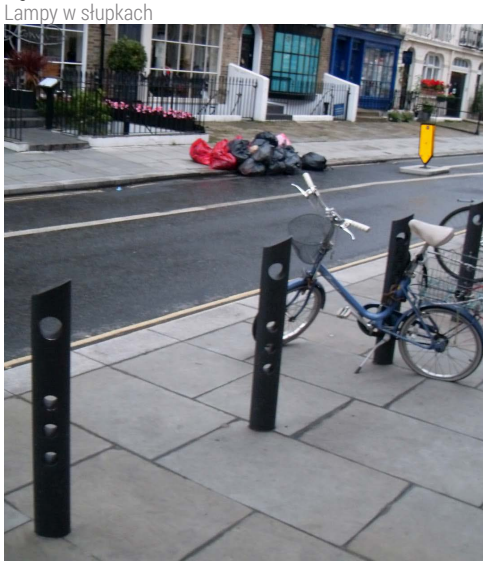
Nawet jeśli w twojej przestrzeni nie ma mebli miejskich, muszą znajdować się tam obiekty, które są używane jakby były meblami. Po prostu się rozejrzyj, bo nawet chodnik czy posadzka może być dobrym miejscem do siedzenia.

Wykorzystaj obiekty, które już znajdują się w twojej przestrzeni publicznej - używaj schodów do siedzenia (59.1), słupków do opierania się itd. A jeśli dopiero planujesz umieścić tego typu obiekty, wystarczy, że delikatnie je przeprojektujesz, a staną się wielofunkcyjne. Na przykład słupki mogą być również lampami (59.2), stojakami rowerowymi (59.3) lub siedzeniami.



59.1
Hamburg, Germany.
Hamburg, Niemcy.

59.2
Lights in boulards
Lampy w słupkach



59.3
Small change turns boulard into bicycle rack.
Mała modyfikacja zmienia słupek w stojak na rowery.

59.4

59.5
Boulard for waiting cyclists.
Słupek dla czekających rowerzystów.

59.6
Path and playground in one.
Ścieżka i plac zabaw w jednym.

*

$$-$

MAKE IT PLAYFUL
WPROWADŹ ZABAWĘ

PRZEMYŚL, POLAND

While designing playgrounds, **don't forget about people with disabilities!** Look at the solution introduced in Przemysl. Even the youngest children, who are suffering from various ailments and having mobility problems, may benefit from specially prepared equipment.

PRZEMYŚL, POLSKA

Projektując place zabaw, **nie zapomnij o osobach niepełnosprawnych!** Spójrz jakie rozwiązanie wprowadzono w Przemyślu. Tam, najmłodsi cierpiący na różne schorzenia i mający problemy z poruszaniem się mogą korzystać ze specjalnie przygotowanych elementów.

Relax? Rest? Fun? This is nothing like these attributes for a good public space. **Think about colorful, widely accessible, and open free of charge playgrounds!** Unquestionably, playgrounds liven up the "quality of life" of Your space.

They can be made of different materials: tires, wood or metal. The more inspiring the playground, the better! Remember that playground equipment can be tailored to different ages and invite multiple experiences. Besides swings, think about climbing rocks, ponies on springs, racks, carousels, tracks with obstacles, and tables, where the little ones will be able to draw something or write.

Relaks? Odpoczynek? Zabawa? To nic innego, jak atrybuty dobrej przestrzeni publicznej. **Pomyśl o kolorowych, powszechnie dostępnych i nieodpłatnych placach zabaw!** Bezsprzecznie ożywią i podniosą one jakość życia Twojego miejsca.

Mogą być wykonane z najróżniejszych materiałów: z opon, drewna czy metalu. Im bardziej inspirujący plac zabaw, tym lepiej! Pamiętaj, aby urządzenia były dopasowane do różnego wzrostu i zapraszały do wielorakich zadań. Prócz huśtawek, pomyśl o skałkach wspinaczkowych, konikach na sprężynach, drabinkach, karuzelach, torach z przeszkodami i tablicach, na których maluchy będą mogły coś narysować czy napisać.

60.1
Special swing, the platform from which they can benefit people with disabilities.
Specjalna huśtawka, platforma z której mogą korzystać osoby niepełnosprawne.

60.2
"Crow's Nest" adapted for children who can't sit alone.
"Bocianie gniazdo" dostosowane dla dzieci, które nie potrafią samodzielnie siedzieć.

60.3
Project: RS + Robert Skitek.
Tychy, Poland
Projekt: RS + Robert Skitek.
Tychy, Polska

60.5
A giant bronze sculpture in New York, by Tom Otternessa as a playground for children.
Gigantyczna rzeźba z brązu w Nowym Jorku, autorstwa Toma Otternessa jako plac zabaw dla dzieci.

60.4
Project: BASE + TERRASOL + Luc Mas.
Paris, France
Projekt: BASE + TERRASOL + Luc Mas.
Paryż, Francja

60.6
Project: Monster.
Copenhagen, Denmark
Projekt: Monstrum.
Kopenhaga, Dania

ATTRACTIVENESS: ACTIVENESS

ATRAKCYJNOŚĆ: AKTYWNOŚĆ

$$
**

EDUCATE THROUGH DESIGN
TWÓRZ EDUKUJĄCĄ PRZESTRZEŃ

The Public Space is not only about fun - you can also provide educations thanks to it. In this manual we show several ways to educate through design.
If you want to enrich your place with educational dimension choose what kind of 'lesson' you want to provide:
- history,
- recommendation 18: Tell the story
- biology ,
- recommendation 45: Provide green education,
- art,
- recommendation 52: Teach public art,
- design and technology,
- recommendation 57: Make it by yourself,
- physical education,
- recommendation 64: Make it alive.

If you don't know how to make education even more attractive check:
- recommendation 62: Digitalize,
- recommendation 63: Create interactive installations.

Since now the education will never be the same!

Przestrzeń publiczna to nie tylko miejsce do zabawy - możesz również zapewnić atrakcje edukacyjne. W podręczniku pokazaliśmy kilka propozycji jak edukować dzięki designowi.
Jeśli chcesz wzbogacić swoją przestrzeń publiczną o wymiar edukacyjny, wybierz jaką wiedzę chcesz zapewnić:
- historia,
- rekomendacja 18: Przedstaw historię miejsca,
- przyroda,
- rekomendacja 45: Zapewnij zieloną edukację,
- plastyka/sztuka,
- rekomendacja 52: Ucz sztuki publicznej,
- zajęcia techniczne,
- rekomendacja 57: Zrób to sam,
- wychowanie fizyczne,
- rekomendacja 64: Tchnij życie w przestrzeń.

Jeśli nie wiesz jak sprawić, by edukacja była jeszcze ciekawsza, sprawdź:
- rekomendację 62: Wprowadź nowoczesną technologię
- rekomendację 63: Wprowadź interaktywne instalacje.

Od teraz edukacja nigdy nie będzia taka sama!

58.3
Science education sculptures, Valencia, Spain.
Naukowe rzeźby edukacyjne, Walencja, Hiszpania.

AUTHOR/AUTOR: ALINA GRĘDZICKA

DIGITALIZE
WPROWADŹ KODY QR

**
$$$

Modern technologies we encounter every day in our lives. **Use them also in the public space!** QR codes are a tool pointing towards the application that contains specific information, both relating to the history of a place but the events that are to take place. Their use is quite broad, including on posters, billboards, sculptures, walls. Integrated into the urban space are not surprising and facilitate mobile download interesting content about the history of the place, its traditions, and events that are held there.

Nowoczesne technologie spotykamy codziennie w naszym życiu. **Wykorzystaj je również w przestrzeni publicznej!** QR Kody to narzędzie kierujące w stronę aplikacji zawierającej konkretną informację, zarówno odnoszącą się do historii danego miejsca ale i imprez, które mają się odbyć. Ich wykorzystanie jest dość szerokie m.in. na plakatach, billboardach, rzeźbach, murach. Wkomponowane w przestrzeń miejską nie dziwią, a ułatwiają mobilne pobranie ciekawej treści na temat historii danego miejsca, jego tradycji, a także wydarzeń, które są tam organizowane.

62.1
Encoded Museum of Amber, Gdańsk, Poland.
Zakodowane Muzeum Bursztynu, Gdańsk, Polska.

62.2
Playing bench, Warsaw, Poland.
Grająca ławka, Warszawa, Polska.

62.3
Encoded Łódź, Poland.
Zakodowana Łódź, Polska.

62.4
Monuments saved through QR codes, Jelenia Góra, Poland.
Zabytki zapisane dzięki QR kodom, Jelenia Góra, Polska.

KRAKOW SUBURB WARSAW, POLAND

At the Krakow suburb in Warsaw, QR codes are placed on benches dedicated to the memory of Frederic Chopin. Krakow suburb is one of the most popular tourist areas of the capital. No wonder that it was there during the Year of Chopin, benches were installed with the world-famous Polish composer's melodies. Seats made of Swedish granite, containing descriptions of places connected with Frédéric Chopin are a large tourist attraction. Thanks to located QR codes on them, everyone can download an interesting graphic on their phone with the image of the famous composer, or a place that is associated with the pianist.

KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE WARSZAWA, POLSKA

Na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie zamontowano QR kody na ławkach, które poświęcono pamięci Fryderyka Chopina. Krakowskie Przedmieście jest jedną z najchętniej odwiedzanych przez turystów ulic stolicy. Bez trudu można wyjaśnić to, dlaczego właśnie tam podczas Roku Chopinowskiego, zainstalowano ławki reprezentujące znane na całym świecie melodie polskiego kompozytora. Siedzenia zrobione są z ciemnego granitu, pokazujące opisy miejsc związanych z Fryderykiem Chopinem. To one stały się dużą atrakcję turystyczną. Dzięki znajdującym się na nich QR kodom, każdy przechodzeń ma możliwość pobrania na swój telefon ciekawej grafiki z wizerunkiem słynnego kompozytora lub lokalizację kojarzoną z pianistą.

***

$$$

CREATE INTERACTIVE INSTALLATIONS
WPROWADŹ INTERAKTYWNE INSTALACJE

INTERACTIVE PLAYGROUND WROCLAW, POLAND

Interactive playground? Why not! The idea, which was a success. Interactive Playground, by Dominika Soblewskiej and Paul Janicki is nothing but a platform composed of multicolored tiles, on which you can run and jump - just as in backyard game of hopscotch! Children are moving and making sounds. Participants not only hear, but have the ability to see which sound is assigned to a specific colour. The game not only entertains, but teaches interaction and cooperation within the group!

INTERAKTYWNY PLAC ZABAW WROCŁAW, POLSKA

Interaktywny plac zabaw? Czemu nie! Pomysł, który zakończył się sukcesem to interaktywny plac zabaw, autorstwa Dominiki Soblewskiej i Pawła Janickiego - platforma złożona z różnobarwnych płytek, po których dzieci mogą biegać i skakać – zupełnie, jak w podwórkowej grze w klasy! Dzieci, poruszając się, tworzą dźwięki. Uczestnik nie tylko słyszy, ale ma możliwość zobaczenia, jakiemu dźwiękowi przypisana jest konkretna barwa. Gra nie tylko bawi ale uczy interakcji i współpracy wewnątrz grupy!

63.1
Interactive playground, Wroclaw, Poland.
Interaktywny plac zabaw, Wrocław, Polska.

63.2
Interactive city map, Katowice, Poland.
Interaktywna mapa miasta, Katowice, Polska.

INTERACTIVE CITY MAP KATOWICE, POLAND

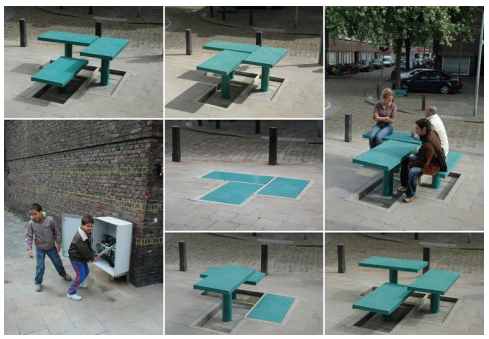
nteractive projection flooring manufactured by MEDIACRAFT illustrates the city center, with photos and video materials from the location where the person standing. An interactive interface (map) is displayed on the sidewalk where the people can move. Information, animations, pictures are displayed on the screen or on the projection side street. The installation also displays an arrow light on the street, showing the direction of reference to the location where the person is standing.

INTERAKTYWNA MAPA MIASTA KATOWICE, POLSKA

Posadzkowa projekcja interaktywna wyprodukowana przez firmę MEDIACRAFT, obrazuje centrum miasta dzięki zdjęciom i materiałom video z lokalizacji, na której stanęła osoba. Interaktywny interface (mapa miasta) unaoczniany jest na chodniku, gdzie mogą po nim poruszać się ludzie. Informacje, animacje, zdjęcia pokazywane są na ekranie bocznym lub na projekcji ulicznej. Ponadto instalacja wyświetla strzałki świetlne na ulicy, przedstawiające kierunek dojścia do lokalizacji, na której stanęła osoba.

Thanks to new technologies, you can enter interactive installations in public spaces. Unquestionably they stimulate curiosity and interest among passers-by. They give superb fun for children but also adults. Make that the place is in constant motion!

Dzięki nowym technologiom, możesz wprowadzić interaktywne instalacje w przestrzeni publicznej. Bezsprzecznie pobudzają one ciekawość i zainteresowanie wśród przechodniów. Dają także fantastyczną zabawę dzieciom jak i dorosłym. Sprawiają, że dane miejsce jest w ciągłym ruchu!



63.3 (above/powyżej) **63.4** (below/poniżej)
Furniture comming from the floor, Ubrecht, Netherlands.
Wynurzające meble, Ubrecht, Holandia.

AUTHOR/AUTOR: ALINA GRĘDZICKA

MAKE IT ALIVE
TCHNIJ ŻYCIE W PRZESTRZEŃ

*
$$

Public space should be simply a place where there is always something going on. **There is no place for boredom!** That dynamism can be represented in different ways.

Sport in the fresh air is one of them. In this way, space becomes a living tissue, where residents feeling at home, do not freeze motionless! Social climate and its activation is also created through the organization of various events: Recurring concerts, evening barbecue, open-air banquets (BBQ) or dancing.

Przestrzeń publiczna to po prostu miejsce, w którym ciągle coś się dzieje. **Bowiem nie ma miejsca w nim na nudę!** Owa dynamika może być reprezentowana na różne sposoby.

Sport na świeżym powietrzu to jeden z nich. W ten sposób dana przestrzeń staje się żywą tkanką, gdzie mieszkańcy czując się jak u siebie, nie zastygają w bezruchu! Klimat społeczny i jego aktywizacja tworzona jest również poprzez organizację różnych wydarzeń: cykliczne koncerty, wieczorne grillowania, przyjęcia na świeżym powietrzu czy potańcówki.

64.1.
Barbecuing.
Berlin, Germany
Glillowanie.
Berlin, Niemcy

64.2
Dancing under the open sky.
Białystok, Poland
Potańcówka pod gołym niebem.
Białystok, Polska

64.3 (right/ po prawej), **64.4** (left/ po lewej)
Recurring events on the occasion of days of the city Świecie.
Świecie, Poland
Cykliczne wydarzenia z okazji dni Świecia.
Świecie, Polska

OUTDOORS FITNESS REAGANA PARK GDAŃSK, POLAND

Outdoor gym brings a lot of pluses. **Its strengths are general accessibility and the possibility of year-round and free use of the equipment.** In addition to health values and enrichment offer of active leisure, fitness also fulfills a social function, which gives the opportunity to spend time together! In Gdansk, the external use of the gym people of all ages regardless of the weather.

SIŁOWNIA NA ŚWIEŻYM POWIETRZU PARK REAGANA GDAŃSK, POLSKA

Siłownia na świeżym powietrzu niesie za sobą wiele plusów. **Jej mocnymi stronami są ogólnodostępność oraz możliwość całorocznego i bezpłatnego korzystania ze sprzętu.** Poza walorami zdrowotnymi oraz wzbogaceniem oferty dotyczącej aktywnego wypoczynku, siłownia spełnia również funkcję społeczną, dającą możliwość wspólnego spędzania czasu! W Gdańsku z siłowni zewnętrznej korzystają mieszkańcy w każdym wieku bez względu na pogodę.

64.5
Outdoors fitness.
Reagana Park, Gdańsk, Poland
Siłownia na świeżym powietrzu.
Park Reagana, Gdańsk, Polska

**

$-$$$

DESIGN FOR ALL SEASONS
ZAPROJEKTUJ NA CAŁY ROK

BRYANT PARK IN NEW YORK

Bryant Park in New York is a good example of how to design for 365 days a year! During the winter, the park becomes a place for ice skating. In the summer, it is a place where you can see free movies on the lawn. Throughout all seasonal events you can easily go there to meet with your friends and have a meal.

BRYANT PARK W NOWYM JORK'U

Bryant Park w Nowym Jork'u jest dobrym przykładem przeciwstawiającym się sezonowości. Park podczas zimy staje się miejscem dla jazdy figurowej na łyżwach. Z kolei latem miejscem, gdzie możesz zobaczyć darmowe filmy na trawniku. W tle tych wszystkich cyklicznych wydarzeń, możesz zawsze wyjść się spotkać ze znajomymi przy pysznym posiłku.

65.1
Outdoor sport.
Bryant Park, New York, USA
Sport na świeżym powietrzu.
Bryant Park, Nowy Jork, USA

In designing a public space it is necessary to be aware of the seasonal nature of it. The ability to adapt to the seasons is an important feature of good spaces.

Otherwise, sooner or later place will hibernate during the winter time, which is not necessary! Organize recurring events. The Four Seasons will allow you to provide their diversity. Using the space for exercise classes ideally suits spring. Chilling on a sunbed and watching a movie under the stars? During the summer. A fall does not have to be grim. Stimulate it by organizing fairs – coffee festivals, chocolate. During the Winter take advantage of low temperature and create a skating rink.

Some places its the same weather all year, other places it just rains in the winter, other places get freezing temperatues, etc. But then, you should also remember about properly adjust to recurring weather events for the public space.

Projektując przestrzeń publiczną niezbędna jest świadomość sezonowości miejsca. Możliwość dostosowania do pory roku jest cechą konieczną większości przestrzeni.

W innym przypadku prędzej czy później dane miejsce "dopadnie zimowy sen", który oznacza zatrzymanie w czasie, co nie jest konieczne! Organizuj cykliczne wydarzenia. Cztery pory roku pozwolą Ci na ich zróżnicowanie. Siłownia na świeżym powietrzu idealnie sprawdzi się wiosną. Leżakowanie czy kino pod gwiazdamilatem. A jesień nie musi być ponura - pobudź ją organizując jarmarki – festiwale kawy, czekolady. Z kolei podczas zimy skorzystaj z niskiej temperatury i stwórz lodowisko.

Niektóre miejsca nie cieszą się czterema porami roku. Mogą charakteryzować się ciągłym deszczem, bądź niskimi temperaturami. Lecz mimo tego pamiętaj, aby Twoje miejsce było ożywiane poprzez organizację cyklicznych wydarzeń!

65.2
Cinema Under The Stars, Bryant Park, New York, USA.
Kino pod gwiazdami, Bryant Park, Nowy Jork, USA.

65.3
Ice rink, Bryant Park, New York, USA.
Lodowisko, Bryant Park, Nowy Jork, USA.

65.4
Picnicking, Bryant Park, New York, USA.
Piknikowanie, Bryant Park, Nowy Jork, USA.

65.5
Coffee festival, Lvov, Ukraine.
Jarmark Kawy, Lwów, Ukraina.

“A good city is like a good party – people stay much longer than really necessary because they are enjoying themselves” [1]

- Jan Gehl

“Dobre miasto jest jak dobra impreza- ludzie zostaną nawet dłużej niż zazwyczaj, tylko dlatego, że po prostu będą się tam dobrze bawić“ [1]

- Jan Gehl

AUTHOR/AUTOR: MARTA RUSIN

CREATE SURPRISES
ZASKAKUJ LUDZI

**
$

THE WORLD'S DEEPEST BIN THE FUN THEORY INITIATIVE

First there was a question: Can we get more people to throw their rubbish in the bin by making it fun to do it?

Then a really simple installation was put inside the bin, which after throwing rubbish, played unusual sound - reminiscent falling down from height. And that's how it started. It effected in collecting 72 kg of rubbish during one day - 41 kg more than the normal bin.

The world's deepest bin was both: surprising and educating.

NAJGŁĘBSZY ŚMIETNIK NA ŚWIECIE INICJATYWA THE FUN THEORY

Na początku pojawiło się pytanie: Jak sprawić, by więcej ludzi wyrzucało śmieci i miało z tego radość?

Następnie w śmietniku umieszczono bardzo proste urządzenie, które powrzuceniuodpadkawydawałoniezwykły dźwięk przypominający spadanie z dużej wysokości. I tak to się zaczęło. W efekcie podczas jednego dnia zebrano 72 kilogramy śmieci - o 41 kilogramów więcej niż w normalnym śmietniku.

Najgłębszy na świecie śmietnik był zarówno zaskakujący jak i edukujący.

66.1
Shot from the film/Kadr z filmu.

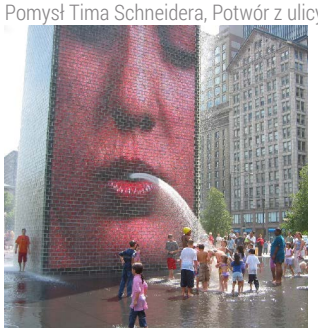
Putting in the public space small things to surprise people is **the icing on the cake.** You can start with small changes, temporary actions with artists' support and go to bigger and more expensive electronic installations.

66.2
Rubber duck
Gumowa kaczuszka

66.3
Tim Schneider's idea, Sesame Street's Cookie Monster.
Pomysł Tima Schneidera, Potwór z ulicy Sezamkowej.

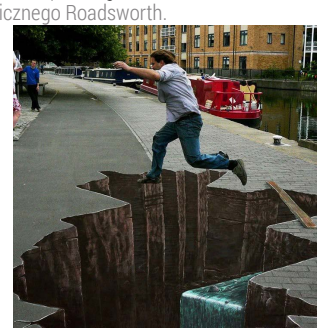
Umieszczanie w przestrzeni publicznej małych zaskakujących obiektów jest jak **wisienka na torcie**. Możesz zacząć od małych zmian, tymczasowych akcji przy pomocy artystów, by przejść do większych i droższych instalacji elektronicznych.

66.4
Street artist Roadsworth's painting.
Malowidło artysty ulicznego Roadsworth.



66.5
Fountain, Chicago, USA.
Fontanna, Chicago, USA.

66.6
Surprising lawn.
Zaskakujący trawnik.



66.7
Painting.
Malowidło.

**

$

LET PEOPLE HAVE FUN
DAJ RADOŚĆ

We don't need a lot to smile for a moment. **Why don't we design public space to make people happy?**

Amusing street art, music in the streets, pop-jets, activities for kids and the elderly, varied events, interactive installations. You can use whatever you want (as long as it is safe) and make them enjoy your common public space.

Nie potrzebujemy wiele, by się uśmiechnąć na chwilę - **dlaczego więc nie projektujemy przestrzeni publicznej sprawiającej nam radość?**

Zabawna sztuka uliczna, muzyka na ulicach, wodne tryskacze, zajęcia dla młodszych i starszych, różnorodne wydarzenia, interaktywne instalacje - możesz użyć wszystkiego czego zapragniesz i sprawić, by ludzie cieszyli się z waszej wspólnej przestrzeni publicznej.

The Fun Theory is an initiative of Volkswagen promoting creative solutions to give people fun. Piano stairs, Bottle Bank Arcade Machine, The Deepest Trash Bin are ideas which both make people happy and also teach them get good habits. (67.1)

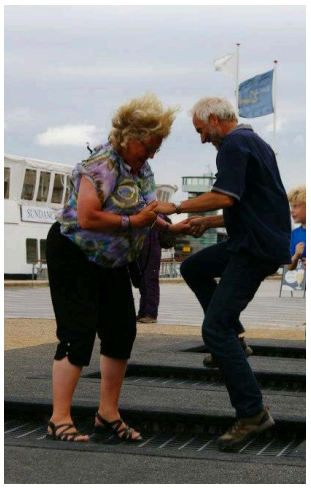
The Fun Theory to inicjatywa firmy Volkswagen promująca kreatywne rozwiązania dające ludziom radość. Grające schody, kontener na zużyte butelki, z którym można grać czy najgłębszy śmietnik na świecie to pomysły, które zarówno sprawiają ludziom radość jak i uczą dobrych nawyków (67.1).

67.1
Piano stairs decreased number of people using escalator.
Schody - pianino zmniejszyły liczbę użytkowników schodów. ruchomych

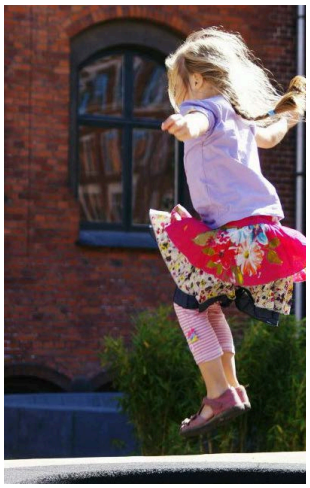
67.2
Playful bus stop - advertisment of Playstation 2.
Wesoły przystanek - reklama Playstation 2.

67.3

67.5



67.6



67.7

67.8

67.4

SUMMARY
PODSUMOWANIE

100 % OF SUCESS
100% SUKCESU

Where have we started from?

Let's start from the beginning. Do you remember the first pages of the manual, the questions which we asked you? We hope that after reading our recommendations you have got more ideas about how to start improving your public space.

Foundations and priorities

The first thing from the manual – the flowchart – relies on 3 basic questions which show that elements such as **place, people and safety, lay the foundations for great public spaces.** You don't even need much more to be **on the right track to creating a successful space.**

Special features of the place might be a tip showing where to start from. The beginning of a transformation – looking for characteristics, a story of the place and people who are interested – is the hardest part. After that, with the appropriate attitude, working on a place is much easier.

You have to realise that every public space has its own priorities which should be taken into account. For example, it might be that for one place, recommendations connected with greenary are much more important than mobility tips. Sometimes, certain parts of recommendations don't fit within a place at all. Moreover, it's not even desirable to use all of them. Our solutions are applicable to almost all types of spaces but it doesn't mean that you have to use all of them in one place. **Define your priorities, carefully pick the recommendations which fit to your space the most!**

The foundations that we mentioned before: safety, people and one or two characterictic features are half way to creating a successful place. Another 50 % you can get using our recommendations. Which are your favourite ones? What do you want to implement in your place? **Don't hesitate! Solve a puzzle!**

Od czego zaczynałeś?

Zacznijmy od początku. Pamiętasz pierwsze strony naszego podręcznika i pytania, które Tobie zadaliśmy? Mamy nadzieję, że po przeczytaniu naszych rekomendacji masz więcej pomysłów jak zacząć ulepszać swoją przestrzeń publiczną.

Fundamenty i priorytety

Pierwsza część naszego podręcznika, a w niej schemat bazujący na 3 pytaniach, które pokazują, że takie elementy jak: **miejsce, ludzie i bezpieczeństwo są fundamentami wspaniałej przestrzeni publicznej.** Nawet nie trzeba o wiele więcej, by być na **dobrej drodze do stworzenia udanej przestrzeni.**

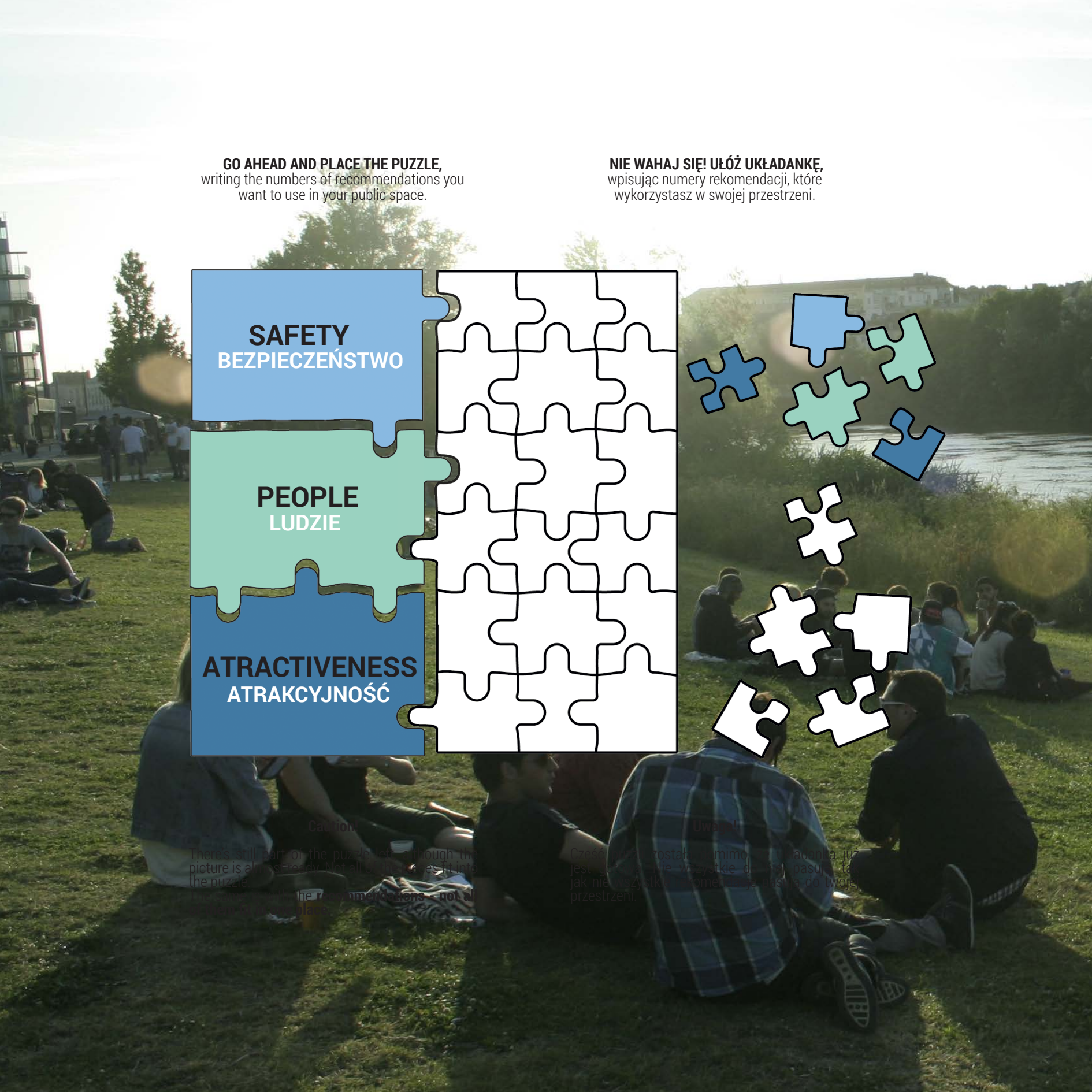
Szczególne cechy miejsca mogą sugerować, od czego zacząć. Początek zmian – szukanie charakterystycznych właściwości, historii miejsca i zainteresowanych ludzi – to najcięższa część. Po niej, z odpowiednim nastawieniem, wszystko jest znacznie prostsze.

Musisz zdać sobie sprawę z tego, że każda przestrzeń publiczna ma własne priorytety, które powinny zostać wzięte pod uwagę. Dla przykładu, może się zdażyć, że dla pewnego miejsca rekomendacje związane z zielenią są o wiele bardziej istotne niż wskazówki dotyczące mobilności. Czasem część rekomendacji nie pasuje wcale do danego miejsca. Co więcej, jest wręcz niewskazane, by wykorzystywać je wszystkie. Nasze rozwiązania można zastosować do prawie każdego rodzaju przestrzeni, ale to nie znaczy, że musisz wykorzystać każdą z nich w jednym miejscu. **Określ swoje priorytety, wybierz te rekomendacje, które pasują do twojej przestrzeni najbardziej!**

Fundamenty o których wspomnieliśmy wcześniej: bezpieczeństwo, ludzie i jedna czy dwie cechy charakterystyczne są połową sukcesu twojego miejsca. Kolejne 50% możesz uzyskać wykorzystując rekomendacje. Które z nich są twoimi ulubionymi? Co chciałbyś wprowadzić do swojej przestrzeni?

GO AHEAD AND PLACE THE PUZZLE,
writing the numbers of recommendations you want to use in your public space.

NIE WAHAJ SIĘ! UŁÓŻ UKŁADANKĘ,
wpisując numery rekomendacji, które wykorzystasz w swojej przestrzeni.



Something more than a puzzle

If you think that solving a puzzle is all you have to do, you're barking up the wrong tree! Much more important than the final effect of creating the place, is the process of creation itself. The social aspect – building a strong community, making people feel responsible for their public space, being a part of it – is really important. **Remember, you don't create a place for itself, but for people.** So why not do it with them?

Process

The process of transforming public spaces is continuous. **The responsibility for the quality of public space does not end after obtaining the final effect.** It is vital to observe the life of public space and react quickly to changes. It is all about keeping it alive.

Dialogue

We realize that changing public spaces is not always easy. Very often the problem is the result of distinct expectations among inhabitants from one side and local authorities from the other. **It is all about establishing a dialogue.** Both sides should work together if they want to create better spaces for people. Moreover, they should invite experts, students, children – everybody who is interested in it and might be helpful with their work or experience.

Money

If we want to convince everyone to create public space, even the most sceptical ones, we have to explain that public space is not all about money. You can spend an endless amount of money on creating the place. However, if you have nothing, **a piece of land, diligent hands and persistence are everything you need**. Many of our recommendations are signed with '$' - it shows that they are cheap to realise.

Don't give up!

As we said at the beginning – starting the process is the hardest part. You might face a lot of difficulties in fighting for your place. But don't ever give up! **Dream about great public spaces** in your city, town or village. Try to realise these dreams. Remember that it's not all about money, **it's about the fun of creating, using the space and being together with people who share the same dreams!**

Coś więcej niż puzzle

Jeśli wydaje Ci się, że ułożenie puzzli to wszystko co musisz zrobić to jesteś w błędzie. O wiele bardziej istotne, niż efekt finalny, jest sam proces kreowania. Aspekt społeczny – budowanie silnej społeczności, sprawianie, by ludzie poczuli sie odpowiedzialni za przestrzeń publiczną, bycie jej częścią – jest naprawdę ważny. **Pamiętaj, nie tworzysz miejsca dla niego samego, ale dla ludzi.** Dlaczego więc ich nie włączyć?

Proces

Proces zmian przestrzeni publicznej jest ciągły. **Odpowiedzialność za jakość przestrzeni publicznej nie kończy się w momencie uzyskania finalnego efektu.** Ważne jest, aby obserwować życie przestrzeni publicznej i szybko reagować na zachodzące w niej zmiany. Wszystko po to, by przestrzeń wciąż była pełna życia.

Dialog

Zdajemy sobie sprawę, że zmiana przestrzeni publicznej to nie zawsze łatwy orzech do zgryzienia. Bardzo często problemem jest różnica zdań pomiędzy mieszkańcami z jednej, a lokalnymi władzami z drugiej strony. **Wszystko opiera się na budowaniu dialogu.** Obie strony powinny współpracować, jeśli chcą tworzyć bardziej przyjazną ludziom przestrzeń. Ponadto, powinni oni zaprosić do współpracy ekspertów, studentów, dzieci – każdego, kto jest zainteresowany i może okazać się pomocny dzięki swojej wiedzy lub doświadczeniu.

Pieniądze

Jeśli chcemy przekonać każdego do kreowania przestrzeni publicznej, nawet najbardziej sceptycznie nastawione osoby, musimy zapewnić was, że w tym wszystkim nie chodzi tylko o pieniądze. Możesz wydać na przestrzeń publiczną każdą kwotę. Jednak jeśli nie masz nic, **kawałek ziemi, pracowite ręce i upór są wszystkim, czego Ci potrzeba.** Wiele naszych rekomendacji jest oznaczone znaczkiem '$' - to pokazuje, że są one tanie w realizacji.

Nie poddawaj się!

Jak powiedzieliśmy na początku – rozpoczęcie całego procesu jest najcięższą częścią. Możesz spotkać się z dużą ilością problemów w walce o swoją przestrzeń publiczną. Ale nigdy się nie poddawaj! **Snuj marzenia o wspaniałych miejscach** w twoim mieście, miasteczku czy wsi. Spróbuj zrealizować te marzenia. Pamiętaj, że tu nie chodzi o pieniądze, a o **radość kreowania, wykorzystywanie przestrzeni i bycie razem z ludźmi, którzy też takie marzenia mają!**

GLOSSARY
SŁOWNICZEK

BIBLIOGRAPHY
BIBLIOGRAFIA

DRAWINGS & PHOTOGRAPHS
RYSUNKI I ZDJĘCIA

GLOSSARY
SŁOWNICZEK

Calvert - inventor of one of the most important scheme for the design of Central Park in New York.

Charette - a public meeting or workshop devoted to a concerted effort to solve a problem or plan the design of something. (oxforddictionaries.com).

Community garden - small- to medium-scale production of food-producing and ornamental plants, on contiguous discontiguous plots of land, located on property in residential areas, gardened and managed collectively by a group. (Healthy G., Hodgson K., Canton Campbell M., Baikley M., Urban Agriculture, Sustainable Places Americal Planning Association).

CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) - multi-disciplinary approach to stop criminal behaviour through environmental design.

Glare - shine with a strong or dazzling light. (oxforddictionaries.com).

ISW- Instytut Sztuki Wyspa - Institute of Art "Island" in Gdańsk, non commercial and non governmental organisation on former shipyards area, with an intrest in contemporary art and culture.

Kreuzberg - district of Berlin.

Light pollution - brightening of the night sky caused by street lights and other man-made sources, which has a disruptive effect on natural cycles and inhibits the observation of stars and planets. (oxforddictionaries.com).

NGO - non-governmental organisation - any non-profit, voluntary group of citizens which is organised on a local, national or international level. (ngo.org./ngoinfo/define.html)

Park connectors - PCN, Park Connector Network, spacial system of "green" paths under the management of National Parks Board. The network connects the whole city of Singapore.
The proposal to form a park connector network was approved in 1991. In 1995, The Kallang Park Connector became the first park connector to be implemented -stretching over 9km. By 2012, 200km of the PCN has been completed.
(nparks.gov.sg/cms/index.php?option=com_visitorsguide&task=parkconnectors&Itemid=74).

Placemaking - "quiet movement that reimagines public spaces as the heart of every community, in every city. It's a transformative approach that inspires people to create and improve their public places. Placemaking strengthens the connection between people and the places they share. (pps.org/reference/what_is_placemaking/).

Calvert - projektant jednej z najważniejszych teorii projektu Park Centralnego w Nowym Jorku.

Charette - publiczne spotkanie lub warsztaty poświęcone poszukiwaniu rozwiązania konkretnego problemu lub zagadnieniu projektowemu. (tłum. Marta Rusin).

CPTED - multi-dyscyplinarne podejście do przestrzeni miejskiej, mające na celu zminimalizowanie przestępczości poprzez odpowiednie zaprojektowanie miejskiego krajobrazu.

ISW - Instytut Sztuki Wyspa - niekomercyjna instytucja na dawnych terenach Stoczni Gdańskiej, zajmującą się zagadnieniami współczesnej kultury artystycznej prowadzoną przez organizację pozarządową.

Kanon miejsca - zespół czynników składających się na formy krajobrazu danego miejsca (wnętrza), decydujących o jego wyrazie i mających swoją aktualną lub źródłowo udokumentowaną postać, percepowaną przez człowieka. (Myczkowski, Z. (2003) Krajobraz wyrazem tożsamości w wybranych obszarach chronionych w Polsce. Cracow: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej).

Kreuzberg - dzielnica Berlina.

Łączniki Parkowe - System "Łączników Parkowych" (eng. PCN, Park Connector Network) to przestrzenny system "zielonych" ścieżek pod nadzorem Zarządu Narodowego Parku w Singapurze. Sieć ścieżek scala cały Singapur i łączy zielone przestrzenie między sobą. Propozycja systemu została zatwierdzona w 1991, a już w 1995 został otwarty pierwszy 9 kilometrowy "łącznik" - The Kallang Park Connector. Do roku 2012 zostało ukończone 200 km tras "łączników parkowych". (nparks.gov.sg/cms/index.php?option=com_visitorsguide&task=parkconnectors&Itemid=74).

Miejskie rolnictwo - uprawa roślinności i chów zwierząt w mieście i na jego peryferiach, w wyniku której powstaje produkcja pożywienia. (fao.org/urban-agriculture/en/).

NGO - (skrót z jęz. ang. oznaczający organizację pozarządową) - każda niezorientowana na zysk, organizacja zrzeszająca ludzi na różnych poziomach: lokalnym, krajowym i międzynarodowym. (tłum. Marta Rusin).

Ogródek społeczny (ang. community garden) - produkcja, uprawa roślin na małą lub średnią skalę, na ciągłym bądz rozproszonym terenie, położonym najczęściej obok budynków mieszkalnych, wynikła z inicjatywy sąsiectwa, zarządzana również przez lokalną społeczność. (Healthy G., Hodgson K., Canton Campbell M., Baikley M., Urban Agriculture, Sustainable Places Americal Planning Association).

Olśnienie - stan widzenia, przy którym występuje odczucie niewygody i/lub zmniejszenie zdolności rozpoznawania obiektów, spowodowane niewłaściwym rozkładem lub zakresem luminancji albo nadmiernymi kontrastami w przestrzeni bądź w czasie. (encyklopedia.pwn.pl).

Placemaking - Tworzenie miejsca - działanie które ma na celu poruszyć wyobrażenia sąsiedztwa dla danego miejsca - serca każdej społeczności. To proces, który ma zainspirować ludzi, aby razem tworzyć i polepszać ich przestrzeń publiczną. Placemaking wzmacnia relację pomiędzy ludzmi i ich miejscem, którym mogą się dzielić. (pps.org/reference/what_is_placemaking).

Pricnciple of place – all elements and factors consisting on the shape of place, deciding about its meaning and having its own actual or historically documented form, perceived by people. (transl. Patryk Czajka).

Public art:
Public art is a very broad term. Initially consisted primarily of sculptures and monuments, but at a later stage began to classify into all forms of art in public spaces including: street art, street festivals, competitions, dance, art installations, art time, the exhibition space, sundials, interactive installations, mosaics, fountains, flash mobs... It can be created with various materials and on different surfaces: streets, buildings walls, windows, roofs. Public art may also use or interact with a variety of natural sources of energy such as sun, water, wind.
The modern approach to public art begins to play a very important aspect of the activation and cooperation with the local community to feel they have an effect in changing their space. It has the capacity to make a place unique and can contribute to economic benefits.
"It is art created for and functioning in public space. It is shaped not only by the artists' intentions and visions, designs and creative efforts, but also by the sponsors' ideas, the urban context and the public's social needs. (…) Public art is "an important element in the development of visually attractive places full of cultural values and conducive to human interaction. (Taborska, H. (2006) Miejsce współczesnej sztuki publicznej: pojęcia i przykłady, in Grabowicz, K. (ed.) Działania artystyczne w przestrzeni publicznej. Aspekty estetyczne i społeczne. Gdańsk: Centrum Sztuki Współczesnej "Łaźnia", pp. 74-87).

Revitalization – means to impart new life or vigor to a neighbourhood and it can include efforts to revitalize a flagging economy. (thefreedictionary.com).

Sense of locality – people's relation to their physical environment and its social surroundings. Sense of locality is a broad concept including the social context, the geographical area and a person's emotional relation to these. (Virtanen, T. and Malinen, S. (2008) Supporting the Sense of Locality with Online Communities. Tampere).

Sustainable development – a sustainable urban development is based on interlocking principles. These are relating to community, resources, built form, landscape, ecology and materials. It can help to create places where people want to be. (Davies, L. (2011) Urban Design Compendium (Second Edition). English Partnership.).

UN-Habitat - United Nations programme working towards a better urban future. Its mission is to promote socially and environmentally sustainable human settlements development and the achievement of adequate shelter for all.

Urban agriculture - defined as the growing of plants and the raising of animals within and around cities with a final effect of food products.(http://www.fao.org/urban-agriculture/en/).

Vernacular - being an indigenous building style using local materials and traditional methods of construction and ornament, especially as distinguished from academic or historical architectural styles. (thefreedictionary.com).

Poczucie lokalności - relacje ludzi w stosunku do środowiska, w którym żyją i które ich otacza. Poczucie lokalności to szerokie pojęcie, uwzględniające kontekst społeczny, środowisko geograficzne oraz ludzie emocje związane z miejscem. (tłum. Patryk Czajka).

Rewitalizacja - jest to pojęcie równoznaczne z ożywieniem społecznym oraz architektonicznym zdegradowanej wcześniej tkanki miejskiej. Może również obejmować działania mające na celu poprawę sytuacji ekonomicznej obszaru. (tłum. Patryk Czajka).

Sztuka publiczna - to bardzo szerokie pojęcie. Początkowo obejmowało głównie rzeźby i pomniki, ale w późniejszym etapie zaczęto zaliczać do niej wszelkie przejawy sztuki w przestrzeni publicznej włączając w to: street art, festiwale uliczne, konkursy taneczne, instalacje artystyczne, sztukę czasową, wystawy w przestrzeni, zegary słoneczne, interaktywne instalacje, mozaiki, fontanny, flash moby... Może być stworzona z różnych materiałów i na różnych powierzchniach – ulice, ściany budynków, okna, dachy. Sztuka publiczna może także wykorzystywać lub współdziałać z różnymi naturalnymi źródłami energii jak słońce, woda, wiatr. W nowoczesnym podejściu do sztuki publicznej duże znaczenie zaczął odgrywać aspekt aktywowania i współpracy ze społecznością lokalną, by poczuli oni, że mają wpływ na zmiany swojej przestrzeni. Ma zdolność by uczynić miejsce unikalne i może przyczynić się do korzyści ekonomicznych.
„Jest to sztuka wykonana dla przestrzeni publicznych i w nich funkcjonująca. Kształtują ją nie tylko intencje, wizja artystyczna, działania projektowe i warsztatowe jej twórców, ale także zalecenia fundatorów i patronów, kontekst urbanistyczny i potrzeby społeczne odbiorców. (...) Sztuka publiczna może „stanowić istotny czynnik w powstawaniu i rozwoju miejsc wizualnie atrakcyjnych, nasyconych wartościami kulturowymi, sprzyjających ludzkiej interkcji. (Taborska, H. (2006) Miejsce współczesnej sztuki publicznej: pojęcia i przykłady, w Grabowicz, K. (red.) Działania artystyczne w przestrzeni publicznej. Aspekty estetyczne i społeczne. Gdańsk: Centrum Sztuki Współczesnej "Łaźnia", pp. 74-87).

UN-Habitat - "Zjednoczone Narody" (eng. United Nations) program polegający na zabaniu o dobro "lepszej" przyszłości. Jego zadaniem jest promowanie zrównoważonego rozwoju społeczeństwa i środowiska oraz osiągnięcie adekwatnego schronienia dla każdego człowieka.

Wernakularizm - w architekturze jest to rodzimy styl, polegający na zastosowaniu lokalnych materiałów i tradycyjnych metod konstrukcji, wyróżniając go tym samym spośród pozostałych stylów architektonicznych. (tłum. Patryk Czajka)

Zanieczyszczenie światłem - sztuczne światło produkowane i marnowane przez człowieka, zaburzające naturalny poziom jasności nocnego środowiska. (astro.uni.wroc.pl).

Zrównoważony rozwój - zrównoważony rozwój obszarów miejskich opiera się na założeniu jednoczesnego uwzględnienia poszczególnych uwarunkowań. Są one związane z czynnikami społecznymi, środowiskowymi i gospodarczymi. Podejście do kształtowania przestrzeni publicznych zgodne z tymi zasadami może przyczynić się do utworzenia udanego miejsca. (tłum. Patryk Czajka).

BIBLIOGRAPHY
BIBLIOGRAFIA

INTRODUCTION/ WSTĘP

1. Montgomery J., (1998) 'Making a city: Urbanity, Vitality and Urban Design', in Journal of Urban Design, 3 (1), pp. 93-116

I. LAW & FINANCE/PRAWO I FINANSE

1. Act of 23 July 2003 on the protection of monuments and the guardianship of monuments (Journal of Laws No. 162, Item 1568)
2. Rembeza, M., (2010) Kształtowanie przestrzeni publicznych przy wykorzystaniu funduszy europejskich, in Lorens, P. and Martyniuk-Pęczek J. (ed.) Problemy kształtowania przestrzeni publicznych. Gdansk: Wydawnictwo Urbanista, pp. 226-238

II. PARTICIPATION/ PARTYCYPACJA

1. Kaźmierczak T., (2011) Partycypacja publiczna: pojęcia, ramy teoretyczne, in Olech A. (ed.), Partycypacja publiczna. O uczestnictwie obywateli w życiu wspólnoty lokalnej. Warsaw: Instytut Spraw Publicznych, pp. 83-99.
2. Brodie E., Cowling E., Nissen N., Ellis Paine A. and A., Jochum, V., Warburton D., (2009) Understanding participation: A literature review. London: National Council for Voluntary Organisations
3. Arnstein R., (1969) 'A Ladder of Citizen Participation', in Journal of American Planning Association, 35 (4), pp. 216-224
4. Jacobs J., (1961) Death and Life of Great American Cities New York: Random House, pp.238 (translated/ tłum. Kreps J.)
5. Carmona M., Health T., Oc T., Tiesdell S., (2003) Public places, Urban places, The Dimensions of Urban Design, Oxford-UK, Burlington-USA: Architectural Press
6. Kent F., http://communitybuilders.net/placemaking/ [October 2014]
7. Finkelpearl T., publica.pl/teksty/lepsze-miasta-ze-sztuka-w-tle-35295.html [July 2014]

- Shaftoe H., (2008) Convivial urban spaces, Creating Effective Public Place, London: Earthscan
- Wates N., (2000) The Community Planning Handbook, How People Can Shape Their Cities, Towns and Villages in Any Part of the World, London: Eartscan
- pps.org/reference/artfunding/ [August 2014]
- pps.org/reference/what_is_placemaking [August 2014]
- hamilton.govt.nz/our-city/abouthamilton/artsandculture/Documents/Public%20Art%20Plan%20for%20Hamilton.pdf [August 2014]

IV. PLACE IDENTITY/TOŻSAMOŚĆ MIEJSCA

1. Tuan Y., (1987) Przestrzeń i miejsce. Warsaw: Państwowy Instytut Wydawniczy
2. Hague C., Jenkins P., (2004) Place Identity, Participation and Planning. London: Routledge
3. (vide / zob. 1.)
4. Myczkowski Z., (2003) Krajobraz wyrazem tożsamości w wybranych obszarach chronionych w Polsce. Cracow: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej
5. (vide / zob. 1.)
6. Dougherty D.L., (2006) Embodying the city: Identity and use in urban public space. Alexandria (master thesis)
7. Myczkowski Z., (2003) Krajobraz wyrazem tożsamości w wybranych obszarach chronionych w Polsce. Cracow: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej
8. granvilleisland.com/discover-island/island-heritage [October 2014]

9. Ibid.
10. Davies L., (2000) Urban Design Compendium. English Partnership
11. Ibid.
12. ucdesustainability.blogspot.com/2013/08/the-bachle-of-freiburg.html [October 2014]
13. Davies L., (2011) Urban Design Compendium (Second Edition). English Partnership
14. Ibid.

- Jałowiecki B. and Szczepański M.S., (2002) Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej. Warsaw: Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR
- Lynch K., (1960) Obraz miasta. Cracow: Wydawnictwo Archivolta
- Rose G., (1995) Place identity: a sense of place, in Massey, D. and Jess, P. (ed.) A Place in the World? Places, Cultures and Globalization. Oxford: The Open University, pp. 88-132.
- Wrana J., (2011) Tożsamość miejsca. Kryterium w projektowaniu architektonicznym. Lublin: Politechnika Lubelska
- Zaniewska H., Kołata J., (2012), Tożsamość miasta w dobie globalizacji. Poznań: Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej.

VI. MOBILITY & SAFETY / MOBILNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

1. Hamilton-Bailie, (2008) Ben cited in: James, Kyle. "German Town's Traffic Plan: Remove Signs, Curbs." National Public Rado http://streetswiki.wikispaces.com/Shared+Space [October 2014]
2. http://www.copenhagenize.com/ [October 2014]
3. http://www.acea.be/uploads/publications/POCKET_GUIDE_13.pdf, pp. 72 [October 2014]
4. Wall L., http://www.goodreads.com/quotes/9169-when-they-first-built-the-university-of-california-at-irvine [October 2014]
5. "San Francisco General Plan: Transportation." San Francisco Planning Department.
Last Updated: 7 Dec. 2010. Web. 09 Aug. 2014
6. Pucher J. and Ralph B., (2009) "Integrating bicycling and public transport in North America." Journal of Public Transportation, pp. 79-104
7. Bektas, T. and Teodor C., (2007) "A Brief Overview of Intermodal Transportation." CIRRELT

VII. ATTRACTIVENESS: AESTHETICS / ATRAKCYJNOŚĆ: ESTETYKA

1. UN-Habitat, Development of International Guidelines on Urban and Territorial Planning Different, Rethinking public spaces, http://unhabitat.org/urban-themes/planning-and-design/ [March 2014]

- Carmona M., Health T., Oc T., Tiesdell S., (2003) Public places, Urban places, The Dimensions of Urban Design, Oxford-UK, Burlington-USA: Architectural Press
- Landry Ch., (2008) The Creative City: a toolkit for urban innovators, London: Earthscan

VIII. ATTRACTIVENESS: GREENSPACE/ATRAKCYJNOŚĆ: ZIELEŃ

1. Olmsted F.L., (1870) Public Parks and Enlargement of Towns, Boston: American

Social Science Association
2. Carmona M., Health T., Oc T., Tiesdell S., (2003) Public places ,Urban places,
The Dimensions of Urban Design, Oxford-UK, Burlington-USA: Architectural Press

3. http://thinkexist.com/quotation [October 2014]
4. Baker C., (2012) Urban Farms, New York: Abrams
5. Mystkowski E., http://www.odr.pl/ekologia-i-rodowisko/ochrona-rodowiska/514-jak-wazna-role-dla-srodowiska-spelnia-las [July 2011]
6. Ibid.
7. http://www.bodinestreetgarden.org/why-protect-urban-green-space [October 2014]
8. (vide/ zob. 5.)
9. Pherson M., http://www.bodinestreetgarden.org/why-protect-urban-green-space [October 2014]
10. (vide/ zob. 5.)
11. (vide/ zob. 5.)
12. (vide/ zob. 5.)
13. Kellert S., Film: Biophilic Design: The Architecture of Life, http://www.biophilicdesign.net [October 2014]
14. Leedham A. http://archinect.com/sustainabilityMonster/biophilic-design (tłum. Kreps J.) [January 2012]
15. Kellert S.R., Heerwagen J., Mador M., (Febuary 2008) Biophilic Design: The Theory, Science, and Practice of Bringing Buildings to Life Hardcover
16. (vide/ zob. 5.)
17. Kellert, Heerwagen, Mador, Beatley T., http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/07293682.2013.790832 [October 2014]
18. Beatley T., http://www.museumofthecity.org/portland-is-a-biophilic-city [October 2014]
19. Blanc P., http://www.insideoutside.in/inside-outside/issue-magazine/2251/drive-gardenl[March 2009]
20. Reynold Levy R., http://www.treehugger.com/sustainable-product-design/how-to-put-a-building-in-public-space-put-a-green-roof-on-it.html [October 2014]
21. The Royal Botanic Garden Sydney & the Domain, board
22. Shaftoe H., Earthscan, (2008) Convivial urban spaces, Creating Effective Public Place, London: Earthscan
23. Righ S.G., (2012) Urban Farms, New York: Abrams.
24. Ibid.
25. (vide / zob. 1.)

- Gehl J., (2013) Życie między budynkami, RAM: Kraków
- Gehl J., (2014) Miasta dla ludzi, RAM: Kraków
- Shaftoe H., (2008) Convivial urban spaces, Creating Effective Public Place, London: Earthscan
- Public Parks and Enlargement of Towns, Boston: American Social Science Association
- Hodgson K., Canton Campbell M., Baikley M., (2011) Urban Agriculture,Growing Healthy, Sustainable Places,
Chicago: Americal Planning Association
- Righ S.G., (2012) Urban Farms, New York: Abrams

- alternativa.org.pl/nieuzytki-sztuki-dzierzawa-pod-uprawe/ [October 2014]
- bodinestreetgarden.org/why-protect-urban-green-space/ [October 2014]
- designcouncil.org.uk/sites/default/files/asset/document/the-value-of-public-space.pdf [October 2014]
- dusp.mit.edu/cdd/project/placemaking [October 2014]
- scandinavian-architects.com/en/spektrum/projects-3/enghave_mini_park-40489 [October 2014]
- stephenrkellert.net/biophilic-design.html [October 2014]
- tandfonline.com/doi/full/10.1080/07293682.2013.790832#tabModule [October 2014]
- vimeo.com/89851784 [October 2014]
- youtube.com/watch?v=XMWOu9xIM_k [October 2014]

IX. ATTRACTIVENESS: PUBLIC ART /ATRAKCYJNOŚĆ: SZTUKA PUBLICZNA

1. Niżyńska A., (2011) Street Art jako alternatywna forma debaty publicznej w przestrzeni miejskiej. Warszawa: Trio
2. Dymnicka M., (2010) Sztuka w przestrzeni publicznej miasta – konfrontacja czy dopełnienie, in Rewers, E., Skórzyńska A., (ed.) Sztuka – kapitał kulturowy polskich miast. Poznań: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, pp. 211-226
3. Landry C., (2013) Kreatywne miasto. Warszawa: Wydawnictwo Narodowe Centrum Kultury
4. Zienkiewicz E., http://www.pba.pl/ewa/dzieckoodbiorca....html [August 2014]

- Carmona M., & Heath T., (2003) Public places, urban spaces: the dimensions of urban design. Oxford: Architectural Press
- Celewicz P., (2005) Wpływ nowoczesnych przestrzeni publicznych na postrzeganie atrakcyjności miasta, in Robson, M. (ed.) Przestrzeń publiczna współczesnego miasta: X Międzynarodowa Konferencja Instytutu Projektowania Urbanistycznego, Kraków, 17-18 listopada 2005 : materiały konferencyjne = Public space of contemporary city : 10th International Conference of Institute of. Kraków: Instytut Projektowania Urbanistycznego Politechniki Krakowskiej, pp. 99-108
- Janik B., (2010) Re-vital City. Odnawianie miasta i co z tym wszystkim ma wspólnego sztuka, in Rewers, E. & Skórzyńska, A. (ed.) Sztuka - kapitał kulturowy polskich miast. Poznań: Uniwersytet Adama Mickiewicza, pp. 145-154
- Shaftoe H., (2008) Convivial urban spaces creating effective public places. London: Earthscan in association with the International Institute for Environment and Development

- netplayworks.com/NetPlayWorks/Home.html [August 2014]
- pps.org/reference/pubartdesign/ [August 2014]
- visitberlin.de/en/spot/street-art-rosenthaler-strasse [August 2014]
- visitnorway.com/pl/gdzie-jechac/wschodnia/oslo/co-robic/atrakcje-w-oslo/-nowe-modne-elementy-architektury-oslo/ [August 2014]

XI. ATTRACTIVENESS / ATRAKCYJNOŚĆ: AKTYWIZACJA

1. Gehl J., http://www.citiesforpeople.net/jan-gehl-and-good-cities [April 2009]
- Gehl J., (2013) Życie między budynkami, RAM: Kraków
- Landry Ch., (2008) The Creative City: a toolkit for urban innovators, Londyn: Earthscan
- archdaily.com [October 2014]
- thefuntheory.org [October 2014]

DRAWINGS & PHOTOGRAPHS
RYSUNKI I ZDJĘCIA

Photo cover / Zdjęcie na okładce: Kreps J., Brisbane, Australia 2014

I. LAW & FINANCE / PRAWO I FINANSE

1.1.S Kreps J., Gdańsk (2014)
1.1 Mehlich, J., Cracow, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8c/Krak%C3%B3w_-_Sukiennice_01.jpg [online: 09.2014]
2.1 Kreps J., Gdańsk (2014)
2.2 Ibid

II. PARTICIPATION / PARTYCYPACJA

3.1.S Czajka P., Ladder of participation (2014)
3.1 unknown, http://pzr.org.pl/partycpator-torunski-dobra-praktyka-planowania-przestrzeni/ [online: 12.08.2014]
3.2 unknown, http://pzr.org.pl/partycpator-torunski-dobra-praktyka-planowania-przestrzeni/ [online: 12.08.2014]
3.3 unknown, http://pzr.org.pl/partycpator-torunski-dobra-praktyka-planowania-przestrzeni/ [online: 12.08.2014]
4.1 unknown, http://www.world-architects.com/pl/projects/40489_Enghave_Mini_Park [online: 10.2014]
4.2 Clausen M., http://prinzessinnengarten.net/ [online: 10.2014]
4.3 Clausen M., http://prinzessinnengarten.net/ [online: 10.2014]
5.1 unknown, Gdańsk, http://www.gdansk.dnisasiadow.pl/fotorelacja-14 [online: 12.09.2014]
5.2 unknown, Gdańsk, http://www.gdansk.dnisasiadow.pl/fotorelacja-14 [online: 12.09.2014]
5.3 unknown, Gdańsk, http://www.gdansk.dnisasiadow.pl/fotorelacja-14 [online: 12.09.2014]
5.4 unknown, Gdańsk, http://www.gdansk.dnisasiadow.pl/fotorelacja-14 [online: 12.09.2014]
5.5 unknown, Szczecin, http://www.mmszczecin.pl/photo/1863883/Park%28ing%29+Day+oobchodzony+będzie+w+piątek+na+ul.+Rayskiego+w+Szczecinie [online: 12.09.2014]
6.1 Sienkiewicz A., 2014
6.2 unknown, http://www.sandreckoner.org/mtangel [online: 08.2014]
6.3. unknown, http://www.sandreckoner.org/mtangel [online: 08.2014]
7.1 unknown, pps.org [online: 10.2014]
7.2 unknown, pps.org [online: 10.2014]
7.3 Siegel J., http://assets.nydailynews.com/ [online: 10.2014]
8.1 Courtesy of the Que, http://www.kcet.org/arts/artbound/counties/los-angeles/social-queens-museum.html [online: 04.09.2014]
8.2 unknown, http://www.kcet.org/arts/artbound/counties/los-angeles/social-queens-museum.html [online: 04.09.2014]
8.3 Galindo N., http://www.socialpracticequeens.org/2012/08/29/celebrating-the-new-corona-plaza/ [online: 04.09.2014]
8.4 unknown, http://www.socialpracticequeens.org/2012/08/29/celebrating-the-new-corona-plaza/ [online: 04.09.2014]
8.5 Vermeulen A., http://blog.ted.com/2012/05/11/life-on-mars-fellows-friday-with-angelo-vermeulen/ [online: 04.09.2014]
9.1 Ghiselli N., Copenhagen (2014)
9.2 Rusin M., Stockholm (2008)
9.3 Rusin M., Nantes (2014)
9.4 Rusin M., Stockholm (2008)
9.3 Rusin M., Nantes (2014)
9.4 Rusin M., Stockholm (2008)

III. STANDARDS / STANDARDY

10.1 Kreps J., Berlin (2011)
11.1 unknown, Cracow, http://archirama.muratorplus.pl/artykul/galeria/spacer-z-einsteinem-ogrod-doswiadczen-w-krakowie,181/181/1221/#zdjecie [online: 14.10.2014]
11.2 unknown, http://portalosztuce.pl/wp-content/uploads/2014/06/Nespoon_prace_zrodlo_behance.net_.jpg [online: 06.09.2014]
11.3 unknown, http://trojmiasto.gazeta.pl/trojmiasto/51,35612,16522422.html?i=0 [online: 06.09.2014]
12.1 unknown, http://www.gtlux.pl/przestrzenie-publiczne,32.html [online: 01.09.2014]
12.2 unknown, Nowy Dwór Gdański, http://nowydworgdanski.naszemiasto.pl/artykul/nowy-dwor-gdanski-mieszkancy-sprzatali-rzeke-tuge-mnostwo,2227336,artgal,t,id,tm.html [online: 01.09.2014]
12.3 unknown, Toruń, http://www.torun.pl/pl/wielkie-sprzatanie-po-zimie [online: 01.09.2014]
12.4 unknown, http://www.toaletydlapsow.pl/wzory-inicjatyw-obywatelskich/wzor-ogloszenia-o-zbieraniu-podpisow-pod-petycja-o-wybudowanie-toalety-dla-psow.html [online: 01.09.2014]
12.5 unknown, Łowicz, http://www.lowiczanin.info/gospodarka/wydarzenia/2011-10-13-Trwa-sprzatanie-lisci/ [online: 14.10.2014]

IV. PLACE IDENTITY / TOŻSAMOŚĆ MIEJSCA

13.1.S Kreps V., Venice (2007)
13.1 Czajka P., Elements of place identity (2014)
13.2 Czajka P., Elements of city image (2014)
14.1 Czajka P., Scheme of unleashing the hidden potential (2014)
15.1 Kreps V., Rome (2007)
15.2 Cieszewski M., Gdańsk, https://c2.staticflickr.com/4/3753/9382077901_79f8fc582b_b.jpg [online: 10.2014]
15.3 unknown, Bavaria http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cc/Haupteingang_Oktoberfest_2012.jpg [online: 10.2014]
16.1 unknown, Vancouver, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/62/Granville_Island.jpg [online: 10.2014]
16.2 Franske B., Vancouver, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/Granville_Island_Public_Market.jpg [online: 10.2014]
17.1 Mull B., Utrecht, http://www.landezine.com/wp-content/uploads/2010/05/utrecht_domplein_08-300x300.jpg [online: 09.2014]
17.2 Mull B., Utrecht, http://www.landezine.com/wp-content/uploads/2010/05/utrecht_domplein_01.jpg [online: 09. 2014]
18.1 Czajka P., Gdańsk (2014)
18.2 unknown, Gdańsk, http://www.gdansk.pl/download/2014_07/54849.jpg [online: 09.2014]
18.1.S Iliff D., http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ab/Trafalgar_Square_Grass_-_May_2007.jpg [online: 05. 2007]
18.2.S Spekking R., Duisburg, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Landschaftspark_Duisburg-Nord_-_Kletterwand_Erzbunker.jpg [online: 10.2014]
18.3.SSpekking R., Duisburg, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/57/DRG_41_360_im_Landschaftspark_Duisburg-Nord_%289608-10%29.jpg/750px-DRG_41_360_im_Landschaftspark_Duisburg-Nord_%289608-10%29.jpg [online: 10.2014]
20.1 unknown, Szczecin, http://www.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/image/kalendarz/2008/zakonczenie_dni_morza.jpg [online: 10.2014]
20.2 Editors MM Szczecin, https://encrypted-tbn3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcT-U4pUakubmOUTXSXNGaYTTBDIDNfdB8KgCi1iH-vMHg9a6MWW7[online: 10.2014]
21.1 unknown, Amsterdam, http://www.iamsterdam.com/~/media/Images/Iamsterdam/Experience/about%20amsterdam/iamsterdam-letters.jpg?mw=510&crop=1 [online: 09.2014]
21.2 Beggs J., Amsterdam, http://jlbeggs.blogspot.com/2010/09/lets-have-some-fun.html [online: 09.2014]

V. MOBILITY & SAFETY

22.1 user RFCGRAPHICS, http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=152847&page=36 [online:13.10.2014]
22.2 Guðmundur A., Copenhagen, http://photo.net/photodb/photo?photo_id=2963701&size=lg [online: 13.10.2014]
22.3 Suchomska M., http://www.wiadomosci24.pl/artykul/piekne_miasto_gdansk_czesc_2_115371.html [online 13.10.2014]
23.1 Woodhouse O., http://knowledge.allianz.com/mobility/infrastructure/?1840/road-safety-how-shared-space-prevents-accidents [online: 13.10.2014]
23.2 Woodhouse O.,http://knowledge.allianz.com/mobility/infrastructure/?1840/road-safety-how-shared-space-prevents-accidents [online: 13.10.2014]
23.3 Fietsberaad, http://knowledge.allianz.com/mobility/infrastructure/?1840/road-safety-how-shared-space-prevents-accidents [online: 13.10.2014]
23.4 Fietsberaad, http://knowledge.allianz.com/mobility/infrastructure/?1840/road-safety-how-shared-space-prevents-accidents [online: 13.10.2014]

24.1 Rogers P., http://www.thetimes.co.uk/tto/multimedia/archive/00259/101822228_Cycling_0_259625b.jpg [online: 13.10.2014]
24.2 unknown, http://www.dw.de/ [online: 14.10.2014]
24.3 unknown, http://www.turbo.fr/photos-voiture/photos-autolib-l-annee-d-apres-113158.html [online: 13.10.2014]
24.4 Gelebart A., http://www.20minutes.fr/paris/1382233-20140526-visiter-paris-bord-vehicules-insolites [online: 13.10.2014]
24.5 unknown, http://himsamachar.com/high-powered-meet-exploring-alternative-transport-system-shimla-dharamshala/ [online: 14.10.2014]
25.1 unknown, http://www.cycling-embassy.dk/2013/05/22/bicycles-in-the-media/ [online: 13.10.2014]
25.2 unknown, http://ckmurray.blogspot.com/2010/09/dutch-cargo-bike-review.html [online: 13.10.2014]
25.3 unknown, http://letsbikeit.ru/tag/copenhagen/ [online: 13.10.2014]
26.1 Stańczak T./Agencja Gazeta, http://lodz.gazeta.pl/lodz/51,35153,16293025.html?i=1 [online: 13.10.2014]
26.2 unknkown, http://inhabitat.com/lush-living-wall-breathes-life-into-an-otherwise-dull-parking-garage-in-california/ [online: 13.10.2014]
26.3 unknown, http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/51,34889,6468433.html?i=1[online: 13.10.2014]
27.1 Ichniowski P., http://www.4safe.pl/artykuly/koncepcja_cpted_albo_quotbezpieczne_otoczeniequot_dla_kazdego_prawie [online: 13.10.2014]
27.2 Ichniowski P., http://www.4safe.pl/artykuly/koncepcja_cpted_albo_quotbezpieczne_otoczeniequot_dla_kazdego_prawie [online: 13.10.2014]
27.3 unknown, http://nelson.govt.nz/services/community/safe-city-nelson/crime-prevention-environmental-design [online: 13.10.2014]
27.4 Cook A., http://elblogdefarina.blogspot.com/2010/12/prevencion-del-delito-y-diseno-urbano.html [online:13.10.2014]
27.5 unknown, http://www.lifestyle.banzaj.pl/Paryz-wspaniala-stolica-Francji-galeria-1290.html [online: 13.10.2014]
28.1 Chalimoniuk D./Agencja Gazeta, http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,14407124,Uwaga__tramwaj__Kolorowe_LEDy_poinformuja_o_nadjezdzajacym.html [online: 11.08.2014]
28.2 Rusin M., London (2011)
28.3 Kowalewski R., bi.gazeta.pl [online: 10.2014]
28.4 Chalimoniuk D./Agencja Gazeta, http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,14407124,Uwaga__tramwaj__Kolorowe_LEDy_poinformuja_o_nadjezdzajacym.html [online: 11.08.2014]
29.1 unknown, Light pollution scheme, http://www.penny4nasa.org/wp-content/uploads/2013/07/asc-csa.gc_.ca-efficient-lighting.gif [online: 08.2014]
29.2 Rusin M., Alcudia (2012)
29.3 Hong K., Sevilla, http://kianhongphotography.files.wordpress.com/2013/10/mg_42031.jpg?w=869 [online: 08.2014]
29.4 Ghiselli N, Copenhagen (2014)
29.5 Kreps J., Sydney (2012)
29.6 Lamb D., NYC, http://renaissancetours.com.au/wp-content/uploads/2012/10/AG1301_Times-Square-at-night-web.jpg [online: 08.2014]
30.1 Rart D., http://www.ratsound.com/cblog/archives/277-Day-398-June-25th-The-Battle-for-Right-and-Wrong.html [online:13.10.2014]
30.2 Andersen K.H., http://twistedsifter.com/2012/06/ramps-blended-and-integrated-into-stairs/ [online: 13.10.2014]
30.3 unknown, http://ubanplanner.blogspot.com/2012/07/top-ten-reasons-to-plan-cities-for.ht [online: 13.10.2014]
30.4 unknown, http://www.lst.tfo.upm.es/en/activities/docencia/ [online: 13.10.2014]
31.1 Szczelkun S., http://www.flickr.com/photos/stefan-szczelkun/tags/desireline/ [online: 13.10.2014]
31.2 unknown, http://www.copenhagenize.com/2013/10/islands-brygge-application-of-desire.html [online: 13.10.2014]
31.3 unknown, http://opensource.com/business/10/12/discovering-desire-lines-how-break-down-barriers-and-let-paths-emerge [online: 13.10.2014]
32.1 unknkown, http://dasbike.com/bikes-on-bart/ [online: 13.10.2014]
32.2 Kreps J., Melbourne (2012)
33.1 Kreps V., Wersal (2006)
33.2 Kreps V., Francja (2006)
33.3 Kreps V., Capri (2007)
33.4 Kreps J., Berlin (2013)
34.1 Rusin M., (2008)
34.2 Rusin M., (2007)
34.3 Kreps J., Oslo (2011)
34.4 Rusin M., (2009)
35.1 fishek84, http://fc00.deviantart.net/fs71/f/2012/072/8/0/lanterns_in_the_sky_by_fishek84-d4smbc3.jpg [online: 08.2014]
35.2 Rusin M., Warsaw (2011)
35.3 Ghiselli N., Sevilla (2014)
35.4 Malagamba D., http://ad009cdnb.archdaily.net/wp-content/uploads/2009/12/1260197711-0017370-424.jpg [online: 08.2014]
35.5 unknown, http://www.ratestogo.com/blog/wp-content/uploads/2008/11/christmas_night_in_quebec_city.jpg [online: 08.2014]
35.6 Horan J., vividsydney.com [online: 09.2014]
35.7 Horan J., vividsydney.com [online: 09.2014]
35.8 Horan J., vividsydney.com [online: 09.2014]
36.1 unknown, Belfast, http://files.stv.tv/imagebase/297/650x366/297385-holi-one-powder-throw-jenifer-bausili.jpg [online: 08.2014]
36.2 unknown, Redmond, http://kates-seattlerealestateblog.com/image_store/uploads/5/4/3/8/5/ar134135007558345.JPG [online: 08.2014]
36.3 Rusin M., Nantes (2014)
36.4 unknown, http://orensanznyc.files.wordpress.com/2012/07/street-art-paint-by-dihzahyners-project.jpeg [online: 08.2014]
36.5 Žáková P., http://thumbs.dreamstime.com/x/child-s-chalk-drawing-19990522.jpg [online: 08.2014]
36.6 Ghiselli N., Vancouver (2014)
36.7 unknown, Wisteria Flower Tunnel, http://cdn.architecturendesign.net/wp-content/uploads/2014/07/WOW-Places-02.jpg [online: 08.2014]
36.8 unknown, http://files.stv.tv/imagebase/297/650x366/297385-holi-one-powder-throw-jenifer-bausili.jpg [online: 08.2014]
36.9 Kreps J. (2012)
37.1 Blouin O., http://www.thisiscolossal.com/wp-content/uploads/2012/09/swing-1.jpg [online: 08.2014]
37.2 Stephens R.
37.3 Kucharska P. (2012)
37.4 Kreps J. (2012)
37.5 Ghiselli N. (2012)
38.1 unknown, http://skinnyoffice.files.wordpress.com/2012/07/greenacre-park-1.jpg [online: 08.2014]
38.2 unknown, http://www.sasaki.com/media/files/06urbangreenacre-park.jpg [online: 08.2014]
38.3 unknown, http://www.sasaki.com/media/files/03urbangreenacre-park-1.jpg [online: 08.2014]
38.4 Rusin M., Lwów (2011)
38.5 unknown, http://4.bp.blogspot.com/_T65Vb3X-I9qk/TTLk_T5jbKI/AAAAAAAAA7k/2F2n7lYRW3g/s1600/IMG_0842.JPG_effected.jpg [online: 08.2014]
38.6 Rusin M., London (2011)
38.7 Rusin M., Stockholm (2008)
39.1 unknown, http://en.wikipedia.org/wiki/Slacklining [online: 10.2014]
39.2 Kreps J., Gdańsk (2014)
39.3 Kreps J., Gdańsk (2014)
40.1 Kreps J., Berlin (2013)
40.2 Kreps J., Berlin (2013)
40.3 Kreps J., Berlin (2013)
41.1.S Kucharska P., Madrid (2011)
42.1.S Kucharska P., Madrid (2011)
42.1 unknown, http://marjorymejia.com/tag/green-walls/ [online: 10.2014]
42.2 unknown, http://galleryhip.com/diller-scofidio-+-renfro-lincoln-center.html [online: 10.2014]
42.3 unknown, http://parkiogrody.blogspot.com/2011/11/ogrody-xxi-w-warszawa-buw.html [online: 10.2014]
42.4 unknown, http://biophiliccities.org/what-are-biophilic-cities/singapore/ [online: 10.2014]
41.1 Clausen M., https://www.flickr.com/photos/39367406@N04/11545691785/in/set-72157639004217645/ [online: 10.2014]
41.2 Clausen M., https://www.flickr.com/photos/39367406@N04/11554537514/in/set-72157639004217645/ [online: 10.2014]
43.1 Kreps J., Berlin (2013)
43.2 Gabber K.D., http://www.news-brothers.com/category/stories Berlin [online: 10.2014]
44.1 Kreps J., Berlin (2012)
44.2 unknown, http://www.archkids.com/2011/04/sudliche-lohmuhleninsel.html [online: 10.2014]
44.3 unknown, http://www.ariannacallegari.com/en/invasione-verde/ [online: 10.2014]
45.1 Clausen M., https://www.flickr.com/photos/39367406@N04/7523241722/in/set-72157627304246215 [online: 10.2014]
45.2 Kreps J., Berlin (2013)
45.3 Kreps J., Berlin (2013)
46.1 unknown, http://www.haws.com.pl/p,314,3500_d_-_fontanny_zrodelka_wody_postumentowe__misa_sn__satynowe_wykonczenie [online: 13.10.2014]
46.2 Tounier A., http://no.wikipedia.org/wiki/Agility#mediaviewer/File:Agility_Tounier.JPG [online: 21.10.2014]
46.3 unknown, http://zapytaj.onet.pl/Category/010,006/2,22207529,Jak_latwo_zrobic_

ciekawy_karmnik_.html [online:13.10.2014]
46.4 unknown, http://www.broxap.com/sirius-post-mounted-dog-waste-bin.html#gallery[image]/6/ [online: 13.10.2014]
47.1.S Kucharska P., Madrid (2011)
48.1 Unterscheutz Ł., http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Napij-sie-prosto-z-miejskiego-zrodelka-n60583.html [online: 08.2014]
48.2 Kitwood D., http://www.theguardian.com/lifeandstyle/2014/may/21/pay-as-you-throw-away-five-ways-to-cut-off-waste-at-the-source [online: 08.2014]
48.3 unknown, http://www.urban75.org/blog/cooling-off-in-cardiff-bay-at-the-torchwood-tower/ [online: 08.2014]
48.4 Staniszewski D., http://krakow.gazeta.pl/krakow/51,44425,12334627.html?i=5 [online: 08.2014]
48.5 unknown, http://www.dryadmusings.com/2009/05/23/cardiff-bay-and-torchwood/ [online: 08.2014]
50.1.S Potocka M., Gdynia (2013)
50.2.S Potocka M., Berlin (2014)
50.3.S Potocka M., Warszawa (2013)
50.4.S Potocka M., Berlin (2014)
50.5.S unknown, http://www.ekosystem.org/0_Images_v2/1/l/921771.jpg [online: 25.08.2014]
50.6.S Potocka M., Gdansk (2014)
50.7.S Potocka M., Göteborg (2013)
50.8.S Potocka M., Berlin (2014)
50.9.S Potocka M., Berlin (2014)
50.10.S Potocka M., Gdynia (2013)
50.1 Potocka M., Płock (2013)
50.2 Potocka M., Płock (2014)
50.3 Potocka M., Płock (2014)
50.4 Potocka M., Płock (2014)
50.5 Potocka M., Płock (2014)
50.6 Potocka M., Płock (2014)
50.7 Potocka M., Płock (2014)
50.8 Potocka M., Płock (2014)
51.1 Potocka M., Oslo (2013)
51.2 Potocka M., Oslo (2013)
51.3 Potocka M., Oslo (2013)
51.4 Potocka M., Oslo (2013)
51.5 Potocka M., Oslo (2013)
51.6 Potocka M., China (2013)
51.7 Potocka M., Berlin, (2014)
51.8 Potocka M., Beijing (2013)
52.1 unknown, http://www.redtedart.com/2012/09/12/kids-get-arty-exploring-street-art-banksy [online: 08.08.2014]
52.2 unknown, http://www.redtedart.com/2012/09/12/kids-get-arty-exploring-street-art-banksy [online: 08.08.2014]
52.3 unknown, http://www.designdladzieci.com/2012/06/teczowy-plac-zabaw-toshiko-horiuchi.html [online: 08.08.2014]
52.4 Masaki K., http://judykitsune.wordpress.com/2012/07/24/interactive-public-art-for-kids [online: 08.08.2014]
52.5 Potocka M., Sopot (2013)
52.6 Potocka M., Berlin (2014)
52.7 unknown, http://www.pinterest.com/pin/475059460665791646 [online: 08.08.2014]
53.1 Price D., http://www.stickwork.net/featured [online: 24.08.2014]
53.2 unknown, http://www.ur.pl/news/10316,the-sequence-arne-quinze [online: 12.08.2014]
53.3 unknown, New York, http://flavorwire.com/328208/10-playful-public-works-of-art/4 [online: 12.08.2014]
53.4 unknown, http://www.pinterest.com/pin/125397170849437750 [online: 08.08.2014]
53.5 unknown, Melbourne, http://thisispaper.com/Numen-For-Use-Tape-Melbourne [online: 14.08.2014]
53.6 unknown, http://flavorwire.com/360078/astounding-and-interactive-sidewalk-art-around-the-world/15 [online: 24.08.2014]
53.7 Potocka M., Gdansk (2014)
54.1 Morales A., http://www.arkaitzmorales.com/blog/index.php?entry=entry110926-173000 [online: 24.08.2014]
54.2 unknown, http://www.arch-ive.eu/projects-architecture-books//architecture-database/187/Balcony_and_access_steps_to_Playa_de_Bakio [online: 24.08.2014]
54.3 unknown, Gdynia, http://www.playground.pocoto.eu/tumiwisi.php [online: 25.08.2014]
54.4 unknown, Gdynia, www.playground2013.pocoto.eu [online: 25.08.2014]
54.5 unknown, Gdynia, http://www.playground.pocoto.eu/granastrojow.php [online: 25.08.2014]
55.1 Nørgaard Gluud L., Berlin, https://foursquare.com/v/caf%C3%A9-cinema/4adcda79f964a5208b4621e3/photos [online: 05.10.2014]
55.2 Potocka M., Berlin (2014)
55.3 Pauffin M., Berlin, https://foursquare.com/v/caf%C3%A9-cinema/4adcda79f964a5208b4621e3/photos [online: 05.10.2014]
55.4 Marieta M., Berlin, https://foursquare.com/v/caf%C3%A9-cinema/4adcda79f964a5208b4621e3/photos [online: 05.10.2014]
55.5 Potocka M., Oslo (2013)
55.6 Potocka M., Göteborg (2013)
55.7 unknown, Bangkok, http://www.architectkidd.com/index.php/2011/02/bangkok-graffiti [online: 05.10.2014]
56.1 unknown, http://www.brokencitylab.org/wp-content/uploads/2012/07/26149614890-640x426.jpg [online: 08.2014]
56.2 Włodarczyk A., https://lh5.googleusercontent.com/-cEaz3NWS2l0/UiNOsT0cWpI/AAAAAAAAMpY/XPw2U5p-G9g/s650/asniadanie%2520na%2520targu%2520w%25C4%2599glowym-30.jpg [online: 08.2014]
56.3 unknown, http://www.remyveenhuizen.nl/sites/remyveenhuizen.nl/files/styles/col-12/public/field/work_image/090211_4960.jpg?itok=kOJsdEDq [online: 08.2014]
56.4 ZDM, http://bi.gazeta.pl/im/8/10904/z10904408Q,W-ubieglym-roku-ZDM-zamontowal-stojaki-rowerowe-pr.jpg [online: 08.2014]
56.5 Kreps J. (2013)
57.1 Dulas G., http://archinea.pl/wp-content/uploads/2013/06/bua_breakpoint_02.jpg [online: 08.2014]
57.2 unknown, http://assets.dornob.com/wp-content/uploads/2009/07/recycled-urban-skate-park.jpg [online: 08.2014]
57.3 unknown, http://assets.dornob.com/wp-content/uploads/2009/07/recycled-dumpster-swimming-pool.jpg [online: 08.2014]
57.4 unknown, http://assets.dornob.com/wp-content/uploads/2009/07/recycled-urban-guerrilla-garden.jpg [online: 08.2014]
57.5 unknown, http://assets.inhabitat.com/wp-content/blogs.dir/1/files/2012/08/up-swing-instructables-537x358.jpg [online: 08.2014]
57.6 unknown, http://starylas.pl/wp-content/uploads/2013/11/DSCF1076.jpg [online: 08.2014]
57.7 Balinger T., http://31.media.tumblr.com/tumblr_m3v0mvmNSL1qgrd2xo1_500.jpg [online: 08.2014]
57.8 unknown, http://1.bp.blogspot.com/_PBGmvK-57Tb8/SpwC1i0Eh6I/AAAAAAAABFk/vIrjhT_SHpQ/s320/IMG_0187.JPG [online: 08.2014]
57.9 Rosenbaum, http://www.ecosilesia.com/media/k2/items/cache/4e0d2946bafc44e656cf2886c0b75bb2_M.jpg, [online: 08.2014]
58.1 Rusin M. (2011)
58.2 unknown, http://31.media.tumblr.com/tumblr_lr963wXbo01qh9jr9o2_1280.jpg [online: 08.2014]
58.3 Malagamba D., http://ad009cdnb.archdaily.net/wp-content/uploads/2009/12/1260197711-0017370-424.jpg [online: 08.2014]
58.4 unknown, http://unpleasant.pravi.me/wp-content/uploads/2013/02/159f7f3b6a3b2311ab075fe0b7d976ad_XL.jpg [online: 08.2014]
58.5 Baan I., http://ad009cdnb.archdaily.net/wp-content/uploads/2012/10/5088cd8428ba0d7525000100_superkilen-topotek-1-big-architects-superflex_suk_image_by_iwan_baan_03-333x500.jpg [online: 08.2014]
59.1 Kreps J. (2011)
59.2 unknown, http://www.sinoconcept.com/fichiers/en/wordpress/wp-content/uploads/2011/12/bollard-light.jpg [online: 08.2014]
59.3 unknown, http://4.bp.blogspot.com/-A48YZMS4jcY/T_HKakcuPmI/AAAAAAAACCQ/dhJX9_F74Jg/s1600/bollards+021.JPG [online: 08.2014]
59.4 Kreps J. (2013)
59.5 unknown, http://img.archiexpo.com/images_ae/photo-g/bollards-footrest-cyclists-58472-5697049.jpg [online: 08.2014]
59.6 Kucharska P. (2013)
60.1 unknown, http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article? [online: 08.10.2014]
60.2 unknown, http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20121009/PRZEMYSL/121009521&sectioncat=photostory3 [online: 08.10.2014]
60.3 unknown, Tychy, http://www.edziecko.pl/rodzice/56,123954,12338996,Najciekawsze_place_zabaw_z_calego_swiata.html [online: 08.10.2014]
60.4 unknown, Paris, http://www.edziecko.pl/rodzice/56,123954,12338996,Paryz__Francja,,2.html [online: 08.10.2014]
60.5 unknown, New York, http://www.edziecko.pl/rodzice/56,123954,12338996,Nowy_Jork__USA,,3.html [online: 08.10.2014]
60.6 unknown, Copenhagen, http://www.edziecko.pl/rodzice/56,123954,12338996,Rozne_miejsca__Skandynawia,,5.html [online: 08.10.2014]
61.1 Ghiselli N. (2014)
62.1 unknown, Gdańsk, http://qrcode.com.pl/news-140.html [online: 14.10.2014]
62.2 unknown, Warsaw, http://www.investim.com.pl/oferta/315_lawka-typu-chopin [online: 11.08.2014]
62.3 unknown, Łódź, https://www.facebook.

com/fotokodypl/photos/pb.132925516775158.-2207520000.1407775420./394305840637123/?type=1&theater [online: 11.08.2014]
62.4 unknown, Jelenia Góra, http://www.jelenia.pl/Zabytki_zapisane_w_QR_CODE_n4302.html#gallery=0/1 [online: 14.10.2014]
63.1 unknown, Wroclaw, http://pik.wroclaw.pl/press-room/Muzyczna-gra-w-klasy-n1998.html [online: 22.08.2014]
63.2 unknown, Katowice, http://www.mediacraft.pl/wizualizacje.php [online: 22.08.2014]
63.3 unknown, Utrecht, http://www.naszaprzestrzen.pl/2010/06/jak-inaczej-umeblowac-miasto-przykady.html [online: 22.08.2014]
63.4 unknown, Utrecht, http://www.naszaprzestrzen.pl/2010/06/jak-inaczej-umeblowac-miasto-przykady.html [online: 22.08.2014]
64.1 unknown, Berlin, http://www.tagesspiegel.de/berlin/rechtsstreitigkeiten-der-bezirke-wenn-berlin-gegen-berlin-klagt/9791352.html [online: 15.08.2014]
64.2 unknown, http://bialystok.gazeta.pl/bialystok/51,35233,10396108.html?i=6 [online: 15.08.2014]
64.3 unknown, Świecie, http://www.swiecie.eu/pl/page/cykliczne-wydarzenia-0 [online: 15.08.2014]
64.4 unknown, Świecie, http://www.swiecie.eu/pl/page/cykliczne-wydarzenia-0 [online: 15.08.2014]
64.5 unknown, http://www.outdoorfitness.pl [online: 15.08.2014]
65.1 unknown, New York, http://www.yogainyou.com/?p=2033 [online: 10.08.2014]
65.2 unknown, New York, http://www.yogainyou.com/?p=2033 [online: 10.08.2014]
65.3 unknown, New York, http://nissiax83.blogspot.com/2011/12/yzwy.html [online: 10.08.2014]
65.4 unknown, New York, https://interestinginnyc.files.wordpress.com/2012/06/bryant-park.jpg [online: 10.08.2014]
65.5 unknown, Lviv, http://blog.noclegi.com.ua/2010/07/iv-miejski-festiwal-kawy-we-lwowie/ [online: 10.08.2014]
66.1 film shot, http://www.treehugger.com/culture/the-worlds-deepest-trash-bin-and-other-behavior-changing-inventions-videos.html [online: 08.2014]
66.2 unknown, http://media-cache-ec0.pinimg.com/236x/06/a2/40/06a24026de17920ea99cc9d0d38def67.jpg [online: 08.2014]
66.3 unknown, http://1.bp.blogspot.com/-vnIT2H4E_mg/UVAjQZOVRII/AAAAAAAAA34/hjsOSOOg2YU/s400/the-giant-rubber-ducky-Australia-900x666.jpg [online: 08.2014]
66.5 unknown, http://preposterousuniverse.com/images/mpf.jpg [online: 08.2014]
66.5 Photos © Courtesy of Roadsworth http://de-milked.uuuploads.com/street-art-roadsworth/street-art-roadsworth-1.jpg [online: 08.2014]
66.6 Villedary G., http://3.bp.blogspot.com/-HbTLBdW5jC4/UVEw-tTkV6I/AAAAAAAAA5U/6nTTTVD3XbA/s320/Jaujac1.jpg [online: 08.2014]
66.7 unknown, http://3djoeandmax.com/wp-content/uploads/2012/07/Hole-camden-Lock.jpg [online: 08.2014]
67.1 unknown, http://cmuse.org/10-amazing-piano-stairs-from-around-the-world/ [online: 08.2014]
67.2 http://www.123inspiration.com/wp-content/uploads/2012/11/bus-stop-ads-playstation.jpg [online:08.2014]
67.3 Kucharska P. (2012)
67.4 Kucharska P. (2012)
67.5 film shot, http://www.thisiscolossal.com/wp-content/uploads/2012/09/swing-6.jpg [online: 08.2014]
67.6 Kucharska P. (2012)
67.7 Rusin M. (2010)
67.8 Kucharska P. (2012)

SUMMARY

67.1.S Spekking R., Duisburg, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Landschaftspark_Duisburg-Nord_-_Kletterwand_Erzbunker.jpg [online: 10.2014]
67.2.S Spekking R., Duisburg, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/57/DRG_41_360_im_Landschaftspark_Duisburg-Nord_%289608-10%29.jpg/750px-DRG_41_360_im_Landschaftspark_Duisburg-Nord_%289608-10%29.jpg [online: 10.2014]
67.3.S unknown, Duisburg, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/31/Landschaftspark_Duisburg_Nord.jpg [online: 10.2014]
photos [online: 05.10.2014]

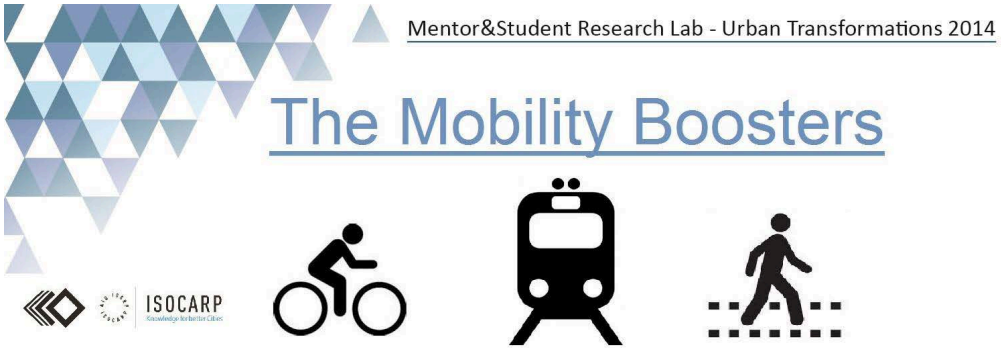
GOOD LUCK
POWODZENIA
(: :)

2

MENTOR: Christian Horn
Natalia Balcerzak, Aleksandra Lukaszun, Łukasz Skiba, Paulina Wilszewska, Przemysław Wójcik

THE MOBILITY BOOSTERS, Improving sustainable mobility

THE MOBILITY BOOSTERS, Poprawa zrównoważonej mobilności



RESEARCH ON SELECTED CITIES

For the last few decades the whole world has been going through processes of urbanization and motorization at an unprecedented speed. Even though, most developments around the world have taken place in an unsustainable manner, some cities decide to change the current development pattern, which is giving priorities to cars rather than public transit or pedestrian connections. This chapter will present common data about transport and mobility within five European cities and specific actions taken, especially examples of implemented transport strategies, parking policies, sustainable development patterns which have significantly changed the urban tissues into connected, competitive, efficient and safe. Every case study will highlight innovative projects or great solutions as the best practice, which accurately transformed, could be introduced in TriCity and improve current mobility system. We chose only cities located in the Old Continent, as they represent European history of development, similar culture and values as TriCity. All five cities are well known for its sustainable development, environmentally friendly approach and interesting transport solutions. Same as TriCity, three of the case study cities: Antwerp, Gothenburg and Helsinki are located by the sea coast and have grown through the centuries in significance as a trading, harbour centers and this articulated their specific urban tissue. The other two Basel and Frankfurt are strategically located and perceived as European transport hubs, which had significant impact on urban structure and spatial development of each city.

BADANIE WYBRANYCH MIAST

W ciągu ostatnich kilku dekad na całym świecie z niespotykaną dotąd prędkością zachodziły procesy urbanizacji oraz motoryzacji. Mimo, że w większości miejsc na świecie rozwój nie postępował zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, niektóre miasta postanowiły zmienić obecne tendencje nadawania priorytetu samochodom i zmniejszania roli transportu publicznego oraz ruchu pieszego. Pierwsza część opracowania The Mobility Boosters, Poprawa zrównoważonej mobilności obejmuje przedstawienie i porównanie danych dotyczących transportu oraz mobilności w wybranych pięciu europejskich miastach. W szczególności brane są pod uwagę wdrażane strategie transportowe i parkingowe oraz zrównoważone modele rozwoju, które miały bezpośredni i znaczący wpływ na tkankę miejską poprzez poprawę wydajności, bezpieczeństwa, konkurencyjności miasta. Analizując każde z miast, wyszczególniono innowacyjne projekty lub interesujące rozwiązania transportowe, które odpowiednio przekształcone, mogą być wdrożone w Trójmieście i poprawić obecny system transportowy. Zostały wybrane miasta leżące na Starym Kontynencie, ponieważ reprezentują europejską historię rozwoju oraz podobną kulturę i wartości jak miasta tworzące Trójmiasto. Co więcej, każde z pięciu analizowanych miast jest znane ze zrównoważonego i przyjaznego dla środowiska podejścia do rozwoju oraz ciekawych rozwiązań transportowych. Podobnie jak Gdańsk, trzy z wybranych miast, Antwerpia, GÖteborg oraz Helsinki, są zlokalizowane nad morzem i przez stulecia rozwijały się jako znaczące ośrodki portowe. Rozwój portu oraz handlu determinował z kolei rozwój

The five case study cities will be analyzed in this chapter in following order:
1. Antwerp (Belgium),
2. Basel (Switzerland+ France/Germany),
3. Frankfurt (Germany),
4. Gothenburg (Sweden),
5. Helsinki (Finland).

Antwerp

Antwerp Mobility Plan
Since 2001 every Flemish municipality is obliged to formulate a mobility plan. First Antwerp Mobility Plan was created in 2005 and translated into local mobility plans for each of the nine city districts. This mobility plan focused on improving quality of life by making the city comfortable for pedestrians driven by main idea: 'A city which is liveable for its inhabitants will be also attractive for visitors and businesses'. They invented „STOP-principle" - an acronym (S- pedestrians, T-cyclist, O- urban transport, P- private car). It means that while making every spatial planning decision, mobility pedestrian's needs are on the first place and car's owner's needs are the least important. Moreover, almost 20% of the old city is a pedestrian zone.

Velo Bikes
There is a rental bike system called Velo and it is designed for short journeys. Comparing to other cities' rental systems, the one in Antwerp is very cheap, the cost of one day pass is only 3,6 Euros, a week pass is 8 Euros and full year pass 36 Euros. There is an application for smartphones that helps using the Velo system. On the Velo website there is an online map showing position and status of bike-stations (with available bikes, empty or full stations, and stations out of order). There are 153 stations located in city center but there are no stations in more distant parts of city or in suburbs.

Pedestrian signs
In first half of 2010, 1547 pedestrians sings were put at 127 locations in the historical city center to improve pedestrian mobility and help to find the best way to different destinations. At the same time city was also improving pavements and created paths with an obstacle free zone at least 1,5 m wide. Signs for pedestrians are first step of mobility changes in city. Next signs were prepared for cyclists, and last but not least, for motorized transport.

specyficznego układu przestrzennego miast.

Pozostałe dwa miasta, Bazylea oraz Frankfurt nad Menem, ze względu na swoje strategiczne położenie są ważnymi węzłami transportowymi Europy, co miało bezpośredni wpływ na ich rozwój przestrzenny. Analiza pięciu wybranych miast zostanie przedstawiona w następującej kolejności:

1. Antwerpia (Belgia),
2. Bazylea (Szwajcaria+ Francja/ Niemcy),
3. Frankfurt n. Menem (Niemcy),
4. GÖteborg (Szwecja),
5. Helsinki (Finlandia).

Antwerpia

Plan mobilności w Antwerpii
Każda flamandzka gmina jest zobowiązana do utworzenia planu mobilności. Pierwszy taki plan powstał w Antwerpii w 2005 roku i został wdrożony w lokalnych planach mobilności każdej z dziewięciu dzielnic miasta. Plan mobilności skupił się na poprawie jakości i warunków życia mieszkańców poprzez utworzenie komfortowych warunków dla pieszych, kierując się ideą „Miasto przyjazne mieszkańcom bardziej atrakcyjne przedsiębiorcom i turystom". Utworzono zasadę STOP (s-pieszy, t-rowerzysta, O-transport publiczny, P-samochód), zgodnie z którą przy każdej decyzji związanej z planowaniem przestrzennym potrzeby pieszego są stawiane są na pierwszym miejscu, a kierowcy samochodu na ostatnim. Ponadto utworzono wyłączną strefę pieszą na części Starego Miasta.

Rowery Velo
W Antwerpii funkcjonuje system wypożyczania rowerów Velo, zaprojektowany do pokonywania krótkich tras. W porównaniu do innych miast, koszt wypożyczenia jest niski – jeden dzień kosztuje 3,6 euro, tydzień 8 euro a cały rok jedynie 36 euro. Na stronie internetowej Velo znajduje się mapa przedstawiająca lokalizację oraz status 153 stacji rowerowych, które znajdują się tylko w centrum miasta.

Znaki dla pieszych
W pierwszej połowie 2010 roku, w celu poprawy pieszej mobilności oraz ułatwienia poruszania się w obszarze historycznego centrum miasta, postawiono 1547 znaków dla pieszych w 127 lokalizacjach. Jednocześnie przeprowadzono remonty chodników oraz ścieżek do szerokości co najmniej 1,5 m. Te projekty były pierwszą widoczną oznaką zmian mobilności w Antwerpii – następnie przygotowano podobne znaki dla rowerzystów oraz kierowców.

Antwerp Antwerpia	
Country Kraj	Belgium Belgia
Area Powierzchnia	204,51 km²
Number of inhabitants Liczba mieszkańców	509 540
Density Gęstość zaludnienia	2492 per km²
Public rental bike system Publiczny system wypożyczania rowerów	Yes Tak

Tab.1 Main information about Antwerp.
Tab.1 Główne informacje o Antwerpii.
Source: Antwerp in numbers [August 2014]

Basel Bazylea	
Country Kraj	Switzerland Szwajcaria
Area Powierzchnia	24 km²
Number of inhabitants Liczba mieszkańców	165 566
Density Gęstość zaludnienia	6924 per km²
Public rental bike system Publiczny system wypożyczania rowerów	No Nie
Share of public transport Udział transportu publicznego	60%
Share of bicycles Udział rowerów	17%
Parking policy with limitations Polityka parkingowa z ograniczeniami	Yes Tak

Tab.2 Main information about Basel.
Tab.2 Główne informacje o Bazylei.
Source: Swiss Statistics [August 2014]

Basel

Revolutionary Strategy
During the 70's Basel, as well as many other cities in Europe, was facing the problem of very high traffic congestion and the following spatial consequences. The city of Basel decided to stop the negative process by introducing revolutionary for that time new land management
system and transport policy. The main goals of the strategy were: calming traffic, bicycle use promotion and improvement of public transport. The aim of the current car traffic policy is to reduce potential dangers of car driving in residential areas and urban development of transport infrastructure in underprivileged areas by for example widening speed-reducing 30 kph zones. and the further reduction of car parking space.

Bicycles
In Basel the number of bicycles exceeds the number of cars twice and there is an extensive, sign-posted network of bicycle lanes with bicycle parking lots are all around the city[1], at ends of tramway lines and nearby every train station. Trams are also equipped in special handles for transporting bicycles, which can be used off the rush hours.

Car-sharing
Thanks to a car-sharing company Mobility it is now easy to live without a car in Basel. Mobility members can book a wide variety of different cars on short notice (online or by phone), access the cars with an electronic card and go off on a journey for the specific time period. The parking spaces are always reserved, there are no additional charges. In Basel, over 100 cars can be booked at 37 different stations.

Tickets for tourists
Mobility Ticket for tourists are received by each guest staying in Basel when checking in the hotel. Mobility Ticket allows to use of public transport for free in the city of Basel and its environs the entire duration of the stay (max. 30 days). On the day of arrival, the reservation confirmation from the hotel guarantees free transfer by public transport from the train station or the EuroAirport to the hotel.

Frankfurt

Transport Masterplan
The Transport Masterplan defines the parameters for developing mobility and transportation in the City of Frankfurt. Planning for the Frankfurt RhineMainplus project focuses on steps to improve the

Bazylea

Rewolucyjna strategia
W latach 70. Bazylea, podobnie jak wiele innych miast w Europie, stanęła przed problemem wysokiego natężenia ruchu drogowego oraz występujących konsekwencji przestrzennych. Władze miasta postanowiły zatrzymać ten negatywny proces poprzez wdrożenie rewolucyjnego, jak na tamten czas, systemu zarządzania gruntami oraz polityki transportowej. Głównymi celami strategii było uspokojenie ruchu drogowego, promowanie jazdy na rowerze oraz poprawa systemu transportu publicznego. Najważniejsze zadanie obecnej strategii to redukcja potencjalnego zagrożenia stwarzanego przez ruch uliczny
w strefach mieszkalnych poprzez powiększenie strefy o dozwolonej prędkości do 30 km/h oraz dalszą redukcję miejsc parkingowych w dzielnicach położonych blisko centrum.

Rowery
W Bazylei liczba rowerów dwukrotnie przewyższa liczbę samochodów, co jest efektem utworzenia kompleksowej i oznakowanej sieci dróg rowerowych wraz z systemem parkingów rowerowych.1 Znajdują się one na obszarze całego miasta, w szczególności przy przystankach końcowych linii tramwajowych oraz w pobliżu każdej stacji kolejowej.

Życie bez samochodu
Dzięki firmie Mobility zajmującej się wypożyczaniem samochodów, mieszkańcom bardzo łatwo żyje się bez posiadania samochodu. Klienci Mobility mają możliwość rezerwacji różnych modeli aut przez Internet lub telefon z krótkim czasem oczekiwania. Miejsca parkingowe dla tych pojazdów są zarezerwowane bez dodatkowych opłat. W Bazylei jest dostępnych ponad 100 aut możliwych do pożyczenia bezpośrednio na 37 stacjach.

Bilety dla turystów
Bilet Mobilny dla turystów otrzymuje się podczas zameldowania w hotelu w Bazylei. Bilet Mobilny pozwala używać publicznego transportu za darmo w Bazylei i w jej okolicach podczas całego pobytu (maksymalnie 30 dni). W dzień przybycia potwierdzenie rezerwacji hotelowej zapewnia darmowy przejazd transportem publicznym z dworca kolejowego lub lotniska do hotelu.

Frankfurt

Transport Masterplan
The Transport Masterplan jest dokumentem określającym kierunki rozwoju mobilności i transportu we Frankfurcie. Główne cele regionalnej polityki transportowej to minimalizacja ruchu samochodowego wraz

1. Network of bicycle lanes with bike-parking lots.
Sieć tras rowerowych z parkingami dla rowerów.
Source: Kanton Basel-Stadt - Getting around Basel [August 2014]

Frankfurt Frankfurt	
Country Kraj	Germany Niemcy
Area Powierzchnia	248,31 km²
Number of inhabitants Liczba mieszkańców	687 775
Density Gęstość zaludnienia	2809 per km²
Public rental bike system Publiczny system wypożyczania rowerów	Yes Tak
Share of bicycles Udział rowerów	15%

Tab. 3 Main information about Frankfurt.
Tab.3 Główne informacje o Frankfurcie.
Source: Statistik-Hessen.de: Daten und Fakten [August 2014]

quality of Frankfurt/Main as a rail nodal point by implementing the local transportation plan, the benchmark for service standards in local public transportation is raised. The rail network forms the backbone of the public transportation network. Extending the range of bus lines has eliminated the weaknesses identified in the local transportation plan. Regionaltangente West is destined to better link districts on the city's periphery with one another and the airport and as the result lowering transit traffic through the City tunnel. Wide-scale reduction of traffic flow was achieved by imposing 30-kph speed zones in residential areas. The regional mission statement on transportation policy isbased on three pillars: avoiding traffic, shifting traffic flow to eco-friendly means of transport and contractually winding down flows that cannot be avoided or shifted to other modes.

Bicycles
The bicycles are stationed all over the city, including selected railway stations. The costs for hiring a bike are 6 eurocents per minute or 15 euros per day. Frankfurt has also a network of modern cycle routes throughout city. Many of the long distance bike routes to the city are separate from motorized traffic. A number of roads in the city center are bicycle streets where the cyclist has the priority and motorized vehicles are only allowed if they do not disrupt the cycle users. In addition, cyclists are allowed to ride many cramped one-way streets in both ways. As a rule, bicycles can be carried free of charge on Frankfurt's public transport services.

In Frankfurt there are available Velotaxis a cycle rickshaws, a type of tricycles designed to carry two passengers in addition to the driver. The advantage of a velotaxi is that it is allowed to drive in pedestrian-only areas and is therefore practical for a sightseeing tours in the city.

Gothengurg

The long term strategy K2020
The K2020 project is a joint action between the Västra Götaland Region, the Gothenburg Region Association of Local Authorities, the City of Gothenburg, Västtrafik, the National Road Administration and the National Rail Administration. The K2020 project has been in progress since 2008 and provides guidelines and guidance for the development of public transport in the Gothenburg Region.
The goal configuration, forms the basis of the public transport program. The "Go"-concept, which describes the various functions in the public transport of the future, is used in the design of the traffic system.

we zmianą na środki transportu przyjazne środowisku. Priorytetem jest system miejskiej komunikacji publicznej (zarządzany przez RMV – Rhein-Main Verkehrsverbund), na którą składają się wzajemnie skomunikowane: kolej, szybka kolej miejska, autobusy, tramwaje oraz metro. Regional Tangente West jest połączeniem kolejowym, które ma poprawić komunikację między obszarami peryferyjnymi miasta, centrum oraz lotniskiem , w skutek czego ma również odciążyć ruch kołowy wzdłuż tunelu miejskiego. Zredukowanie ruchu samochodowego na szeroką skalę zostało osiągnięte dzięki wprowadzeniu stref ograniczonej prędkości do 30km/h w obszarach mieszkalnych.

Rowery
Rowery miejskie są ulokowane w różnych punktach w całym mieście, również przy wybranych przystankach kolejowych. Frankfurt posiada sieć nowoczesnych ścieżek rowerowych, a wiele długodystansowych tras rowerowych wiodących do miasta jest odseparowanych od dróg zmotoryzowanych. Ponadto wiele dróg w centrum miasta to drogi o uprzywilejowanym ruchu rowerowym, rowerzyści mają również możliwość jazdy „pod prąd" wzdłuż wielu ulic jednokierunkowych. Dodatkowo rowery mogą być bezpłatnie przewożone komunikacją miejską.

We Frankfurcie funkcjonują Velotaxis, rowerowe riksze, trójkołowe pojazdy zaprojektowane w taki sposób, aby oprócz kierowcy mogło nimi podróżować dwóch pasażerów. Velotaxi są chętnie wykorzystywane przez turystów podczas zwiedzania miasta, zwłaszcza, że mogą one poruszać się również po strefach przeznaczonych wyłącznie dla pieszych.

Göteborg

Długoterimnowa strategia K2020
Projekt K2020, uchwalony w 2008, powstał dzięki współpracy pomiędzy Västra Götaland Region, the Gothenburg Region Association of Local Authorities, the City of Gothenburg, Västtrafik, the National Road Administration oraz the National Rail Administration. Zwiera on wytyczne i zalecenia dotyczące rozwoju transportu publicznego w GOteborgu. Jest on podstawą do zdefiniowania różnych funkcji transportu publicznego w przyszłości i jest używany przy projektowaniu ruchu drogowego.

Transport publiczny w Regionie GÖteborg ma duże znaczenie dla zrównoważonego rozwoju. Jednym z głównych celów jest

Gothenburg Göteborg	
Country Kraj	Sweden Szwecja
Area Powierzchnia	447,46 km^2
Number of inhabitants Liczba mieszkańców	533 271
Density Gęstość zaludnienia	1191 per km^2
Public rental bike system Publiczny system wypożyczania rowerów	Yes Tak
Parking policy with limitations Polityka parkingowa z ograniczeniami	Yes Tak

Tab. 4 Main information about Gothenburg.
Główne informacje o Göteborgu.
Source: Statistics Sweden [August 2014]

Pic. 1 Illustration of the six levels of the GO-Concept.
Rys. 1 Ilustracja sześciopoziomowego GO-Conceptu.
Source: Infrastruktur Västsverige [August 2014]

Public transport in Gothenburg Region is an important mean of achieving sustainable development. One of the main goals is that at least 40% of journeys should be made by public transport in 2025, which entails doubling current number of travels. This not only makes demands on how public transport is designed, but also on how buildings and workplaces in the whole region are developed. Travels made by train to and from the Gothenburg area should be quadrupled by 2025 which makes great demands on railway capacity.

Principal solution for central Gothenburg
An increase of the number of public transport users can be generated through the introduction of user charges, changed parking policy, physical planning, municipal travel policies and changed rules for commuter deductions and benefit taxation. Communication and marketing are long-term, consistent and undifferentiated in the whole region. These policies are activated on several levels with different purposes, methods and target groups.

Parking policy
Gothenburg City Card includes free parking at a large number of the city's public normally pay parking places. In some places, such as residential parking, parking is time limited. Maps of city parking are also available on the Gothenburg's website.

Rental bikes in Gothenburg
There are rental bike stations in central Gothenburg where many people pass by and where it is close to public transport junctions. The idea is that it should be easier for both regular and infrequent cyclists, Gothenburg residents and tourists, to use public bikes, to sightsee the city or visit shops, offices etc. The bikes are available from 1 March through 31 December and can be rented with the Gothenburg City Card included in the Styr & Ställ ticket. The first half hour is always free, no matter how many times you rent a bike.

'Motorways' for cyclists
Gothenburg has an integrated network of cycle paths which are called trunk cycle lanes and are a kind of 'cyclists' motorways'. The trunk cycle lanes are wide and direct, have good lighting. Dangerous obstacles are being removed and snow-clearing and de-icing is given high priority. Several sections also have a cycle barometer showing how many have passed past during the day. The latest addition involves placing detectors in the ground, enabling the cyclist to avoid stopping and having to press a green light button.

osiągnięcie 40% udziału transportu publicznego w podróżach do roku 2025, co oznacza podwojenie obecnego wskaźnika. Wpływ na to ma nie tylko funkcjonowanie samej infrastruktury transportowej, ale również planowanie odpowiedniej lokalizacji nowych miejsc pracy i zamieszkania w całym regionie. Ilość podróży odbywanych pociągiem do roku 2025 ma zwiększyć się czterokrotnie, co wymaga zwiększenia przepustowości kolei.

Główne rozwiązanie dla centrum Göteborgu
Wzrost liczby użytkowników transportu publicznego ma zostać osiągnięty między innymi poprzez wprowadzanie zmian w polityce parkingowej, regulację zasad dotyczących korzystania z transportu miejskiego, możliwość przyznawania ulg podatkowych osobom dojeżdżającym do pracy tramwajem lub autobusem. Rozwiązania dotyczące transportu publicznego mają być długoterminowe, spójne i jednolite w całym regionie. Skierowane do wszystkich grup społecznych , możliwe do zrealizowania na różnych poziomach i na kilka sposobów.

Polityka parkingowa
Gotheburg City Card oferuje darmowe parkowanie na wielu płatnych publicznych parkingach. W niektórych miejscach takich jak parkingi osiedlowe, parkowanie jest ograniczone czasowo. Mapa miejskich parkingów jest dostępna na stronie internetowej GOteborga.

Rowery publiczne
Punkty wypożyczania rowerów zlokalizowane są w centrum GOteborga, w pobliżu węzłów komunikacyjnych i w innych uczęszczanych miejscach. To ułatwia używanie rowerów publicznych zarówno turystom jak i mieszkańcom. Rowery są dostępne od 1 marca do 31 grudnia i mogą być wypożyczane poprzez Gothenburg City Card z biletem Styr & Ställ. Pierwsze pół godzony jest zawsze darmowe.

'Autostrady' rowerowe
W GOteborgu istnieje zintegrowana sieć tras rowerowych nazwanych korpusem linii rowerowej i jest rodzajem 'rowerowej autostrady'. Rowerzyści mogą korzystać z szerokich i wygodnych ścieżek. Świetny stan dróg rowerowych jest utrzymywany przez cały rok: wszelkie pojawiające się usterki są niezwłocznie naprawiane, a przeszkody usuwane. Zimą dba się także o to, aby ścieżki były zawsze odśnieżone i odlodzone. Niektóre ścieżki wyposażone są w liczniki pokazujące, ile rowerzystów przejechało tamtędy w ciągu dnia oraz w czujniki włączające zielone światło, umożliwiające jednocześnie uniknięcie

Helsinki Helsinki	
Country Kraj	Finland Finlandia
Area Powierzchnia	716 km^2
Number of inhabitants Liczba mieszkańców	612 664
Density Gęstość zaludnienia	2800 per km^2
Public rental bike system Publiczny system wypożyczania rowerów	No No
Share of public transport Udział transportu publicznego	43%
Parking policy with limitations Polityka parkingowa z ograniczeniami	Yes Tak

Tab. 5 Main information about Helsinki.
Główne informacje o Helsinkach.
Source: Statistics Finland [August 2014]

Helsinki

Services are close to homes in Finland. Nearly 1.7 million of Finns live in inner urban areas, which include densely and efficiently built areas. As the result of many years of sustainable development and creation of livable city, approximately 1/3 of Finnish households have less than half kilometer to the nearest grocery store (distances are measured along streets and roads). Three in four households live less than 1,5 km away from the closest grocery store and the distance to basic everyday services is for the households in inner urban areas is 1,08 km and in outer urban areas 2,08 km. [2] Transport

Strategy The city's transport authority,
has recently published a new vision of transport strategy for 2025 - Public transport is the number one choice for travel and Helsinki region is a bellwether for intelligent, sustainable and safemobility. Last years' Traffic Survey showed an increase in the share of public transport on journeys made in the Helsinki region up to 43%, but the target to be achieved is further 50. New transport strategy is directly connected with future urban structure of the capital of Finland. The Helsinki metropolitan area presented in the strategy is compact and pleasant to live in. In a more compact city, the competitiveness of public transport improves, because using car for everyday journeys is no longer as attractive. Moreover, well-performing public transport enables smooth flow of freight traffic, which is equally important in the city with one of the biggest harbours in the Baltic Sea.

Parking policy
Along with hierarchal spatial planning system and transport strategy, the city of Helsinki established parking fees on nearly all streets of the inner city (on weekdays) and in the business centre (also on Saturdays). What is unusual, paid parking zones are also present in strictly residential areas. Vehicle owners living in the inner city can obtain special resident parking permits that entitle them to park in resident parking spaces. One person can buy only one permit, which is good for two vehicle license numbers, but only one of the vehicles can be parked in the resident parking zone at the time.

niepotrzebnego zatrzymywania się.

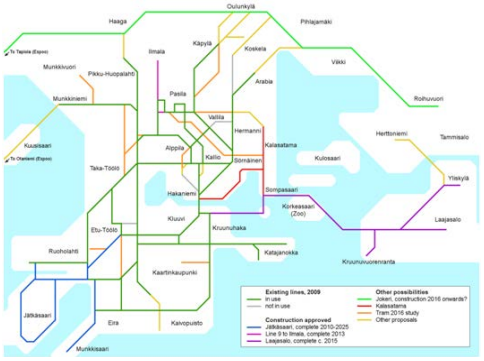
Helsinki

Prawie 1.7 miliona Finów mieszka w zurbanizowanych obszarach, w tym obszarach gęsto i efektywnie zabudowanych. Jako rezultat wieloletniej polityki zrównoważonego rozwoju i tworzenia miasta dobrego do życia, blisko 1/3 fińskich gospodarstw domowych jest zlokalizowana w odległości nie większej niż pół kilometra od najbliższego sklepu spożywczego (odległości mierzone są wzdłuż ulic i dróg). 3 na 4 gospodarstwa zlokalizowane są w odległości nie większej niż 1,5 km od najbliższego sklepu spożywczego, natomiast odległość do pozostałych punktów usługowych codziennego użytku wynosi około 1,08 km w miastach oraz 2,08 km na obszarach perfyferyjnych. 2 codziennego użytku to około 1,08 wewnątrz miasta oraz 2,08 km w obszarach perfyferyjnych.[2]

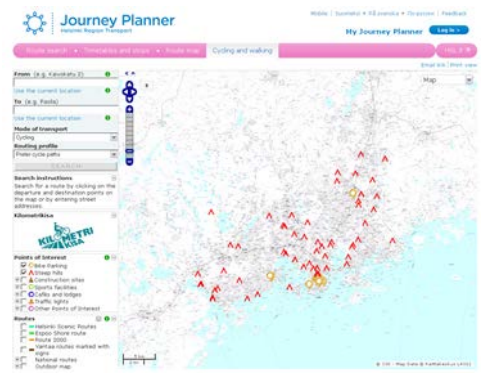
Strategia transportowa
Miejski urząd transportu opublikował niedawno nową wersję strategii transportowej na rok 2025. Transport publiczny ma być najczęściej wybieranym środkiem komunikacji, a Helsinki mają stać się przodownikiem w inteligentnej, zrównoważonej i bezpiecznej mobilności. Ubiegłoroczne badania Traffic Survey wykazały wzrost udziału transportu publicznego w codziennych podróżach do 43%, jednak celem jest wzrost tego wskaźnika do poziomu 50%. Nowa strategia transportowa jest ściśle powiązana z przyszłą strukturą urbanistyczną stolicy Finlandii. Metropolia Helsinki zaprezentowana w strategii jest zwarta i dobra do mieszkania. W zwartej strukturze urbanistycznej miasta wzrasta konkurencyjność transportu publicznego, jako że używanie samochodu w codziennych podróżach przestaje być atrakcyjne. Ponadto sprawna komunikacja miejska usprawnia transport towarowy, co jest istotne w mieście posiadającym jeden z największych portów Morza Bałtyckiego.

Polityka parkowania
Wraz z hierarchicznym planowaniem przestrzennym oraz strategią transportową miasto Helsinki wprowadziło opłaty za parkowanie na niemal wszystkich ulicach oraz w strefach biznesowych. Nietypowym rozwiązaniem jest wprowadzenie stref płatnego parkowania również w obszarach mieszkalnych. Właściciele samochodów mogą nabyć specjalne pozwolenia umożliwiające korzystanie z miejsc postojowych. Na jedną osobę przypada jedno pozwolenie, które może być wykorzystywane dla dwóch numerów rejestracyjnych, jednak obydwa samochody nie mogą być zaparkowane w strefie parkowania w danym obszarze mieszkalnym w tym samym czasie.

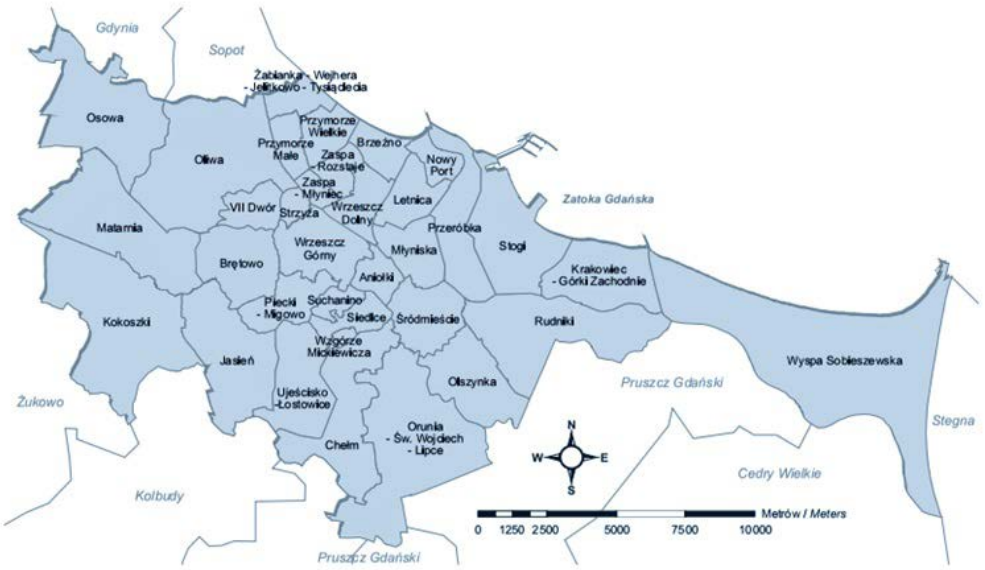
2 Statistics Finland, Income and Consumption
Statysyki w Finlandii, Dochody i Konsumpcja
Source: Statisitcs Finland [August 2014]



Pic. 2 Tramway system in Helsinki. Finnish Tramway Society.
System tramwajów w Helsinkach.
Source: Finnish Tramway Society [August 2014]



Pic. 3 HSL's Journey Planner available in four languages.
Rys.2 HSL Planer Podróży dostępny w czterech językach.
Source: Jouney Planner for Cyclists [August 2014]



Pic.4 The division of Gdansk into auxiliary units (as of 01.01.3013).
Rys. 4 Podział Gdańska na jednostki pomocnicze (stan na 01.01.2013).
Source: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2012 rok, Urząd Statystyczny w Gdańsku,Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk 2013.
Information on social and economic situation of Gdansk for the year 2012, Statistical Office in Gdansk, City Hall of Gdansk, Gdansk 2013.

Bus on demand
One of interesting innovation products is the on-demand bus service, based on an automated booking and control system. Pilot-project started 2012 for a limited group of test users but after few months project was expanded from a few hundred bus stops to about a thousand Kutsuplus stops. Booking rides was made easier by introducing a simplified version of the service website, making the service available on all mobile phones with a browser. Additionally, booking via SMS was introduced for users who do not have internet connection and the service hours of Kutsuplus buses were further extended to include early morning and late evening.

Autobus na żądanie
Jednym z interesujących i innowacyjnych rozwiązań jest serwis "autobus na żądanie", oparty na zautomatyzowanej rezerwacji i systemie kontroli. Etap pilotażowy projektu rozpoczął się w 2012 roku i obejmował ograniczoną grupę testujących, jednak po kilku miesiącach został rozszerzony o kilkaset przystanków autobusowych i o prawie tysiąc pojazdów Kutsuplus. Rezerwacje kursów są ułatwione dzięki wprowadzeniu uproszczonej wersji serwisu internetowego, dostępnego również z telefonów komórkowych. Dodatkowo wprowadzono rezerwacje poprzez SMS, a godziny kursów pojazdów Kutsuplus zostały rozbudowane tak, aby obejmować również wczesne poranki i późne wieczory.

RESEARCH OF GDANSK

Gdansk is a Polish city on the Baltic coast, the capital of the Pomeranian Voivodeship Poland's principal seaport and the center of the country's fourth-largest metropolitan area.The port of Gdansk,together with the nearby port of Gdynia, is also a national important industrial centre. The city was the birthplace of the Solidarity movement which under the leadership of Lech Walesa, played a major role in bringing an end to Communist rule across Central Europe. The area of Gdansk is 291,96 km^2 and the density is 1758people per km^2 (2013-12-31).[3]

For several years the goal of Gdansk is to replace current transport strategy of Gdansk with a shift from the emphasis on building more and more roads and car parks to supporting public transportation and active mobility (walking, cycling) and better mobility management. It puts the strategy in line with

BADANIE GDAŃSKA

Gdańsk jest polskim miastem nadbałtyckim, stolicą województwa pomorskiego, głównym ośrodkiem portowym oraz czwartym największym ośrodkiem miejskim w kraju. Gdański port, wspólnie z portem w Gdyni jest ważnym centrum przemysłowym w skali całego kraju. Jest to również miasto narodzin Solidarności - ruchu, który z Lechem Wałęsą na czele odgrywał kluczową rolę w obalaniu komunizmu w Europie Centralnej. Powierzchnia Gdańska to 291,96 km2, a gęstość zaludnienia to 1758 osób na km2 (2013-12-31).[3]

Od kilku lat celem Gdańska jest zmiana polityki transportu z budowy nowych dróg i parkingów, na taką, która wspiera transport publiczny oraz aktywność mobilną, a także kładzie nacisk na lepsze zarządzanie mobilnością w mieście. Takie założenia sprawiają, że strategia Gdańska staje się kompatybilna z założeniami Unii Europejskiej.

3 The Statistical Handbook of Local Government, Gdansk 2013.
Statystyczne Vademecum Samorządowca, Gdańsk 2013.

all figures:
wszystkie dane liczbowe:
Source: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2012 rok, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk 2013.
Information on social and economic situation of Gdansk for the year 2012, Statistical Office in Gdansk, City Hall of Gdansk, Gdansk 2013.

strategic documents of the European Union.

year	Population [thousands of people]	year	Population [thousands of people]
2002	462,0	2008	455,6
2004	459,0	2010	456,6
2006	457,0	2012	460,6

Tab. 6 Change in population in Gdańsk 2002-2006.

Population projection until 2025 is:

year	Population [thousands of people]	year	Population [thousands of people]
2020	448,2	2030	438,8
2025	448,2	2035	432,0

Tab. 7 Population projection until 2025.

Nowadays, the number of routs for car's movements is as follows:

ROADS	Length	
	In km	In per cent
total	884	100,0
express	27	3,2
national	22	2,7
regional	42	5,0
district	171	20,3
communal	519	61,5
Others	62	7,3

Tab. 8 Roads specification.

Gdańsk bierze udział w szeregu projektów i programów dotyczących mobilności. Urzędnicy zaczynają dostrzegać potrzeby rowerzystów oraz znaczenie mobilności aktywnej i transportu publicznego. Badania natężenia ruchu rowerowego wykazują, że liczba rowerzystów w Gdańsku zwiększa się. W ciągu ostatniego roku ruch rowerowy wzrósł o 12 proc. Głównymi arteriami rowerowymi miasta codziennie przemieszczają się tysiące rowerzystów.

Sześć i pół tysiąca rowerzystów na al. Zwycięstwa, ponad dziesięć tysięcy w pasie nadmorskim - to dobowe rekordy zanotowane w trakcie pomiarów natężenia ruchu rowerowego. Nowe przedsięwzięcia poprawiają sytuację rowerzystów i użytkowników komunikacji miejskiej. Obecna ilość dróg przeznaczonych do ruch samochodowego w Gdańsku:

DROGI	Długość	
	W km	W odsetkach
ogółem	884	100,0
ekspresowe	27	3,2
krajowe	22	2,7
wojewódzkie	42	5,0
powiatowe	171	20,3
gminne	519	61,5
Pozostałe	62	7,3

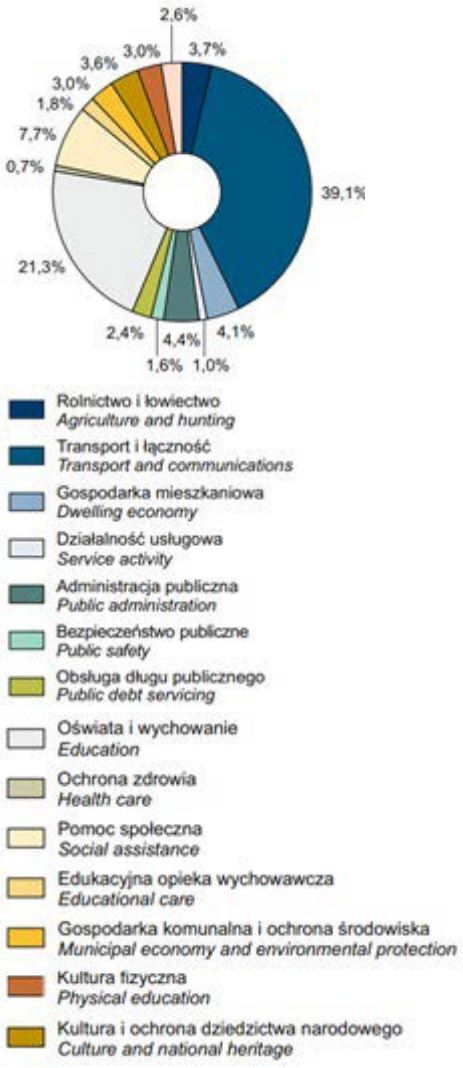
Tab. 8 Specyfikacja dróg.

Transport miejski w Gdańsku, w latach 2000-2012 (Liczba pasażerów w milionach osób):

rok	liczba	rok	liczba
2000	184,3	2006	160,8
2001	185,5	2007	159,6
2002	172,9	2008	151,3
2003	165,8	2009	147,8
2004	155,8	2010	157,9
2005	142,5	2011	157,1

Tab. 9 Transport miejski w Gdańsku 2000-2012.

all figures:
wszystkie dane liczbowe:
Source: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2012 rok, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk 2013.
Information on social and economic situation of Gdansk for the year 2012, Statistical Office in Gdansk, City Hall of Gdansk, Gdansk 2013.



Pic. 5 Expenditure of city budget in 2012.
Wydatki budżetu miasta w roku 2012.
Source: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2012 rok, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk 2013.
Information on social and economic situation of Gdansk for the year 2012, Statistical Office in Gdansk, City Hall of Gdansk, Gdansk 2013.

The city of Gdansk is a participant of several mobility projects and programs. City councils starts to see cyclist needs and the significance of the active mobility and public transport. The intensity of cycling research show that the number of cyclists in Gdansk is still increasing. Over the last year, cycling increased by 12 percent. The main streets of the city the daily cycling moving come out thousands of cyclists. Six and a half thousand cyclists at the Zwyciestwa street and over records recorded during the measurementof the intensity of cycling. The network of cycle routes in Gdansk becomes denser. The number of bicycle parking areas is also a much greater than a few years ago.

The urban transport in Gdansk in the years 2000-2012 (The number of passengers [million per.]):

year	the number	year	the number
2000	184,3	2006	160,8
2001	185,5	2007	159,6
2002	172,9	2008	151,3
2003	165,8	2009	147,8
2004	155,8	2010	157,9
2005	142,5	2011	157,1

Tab. 9 Urban Transport in Gdańsk 2000-2012.

The fleet of Urban Transport in Gdansk is as follows:

SPECIFICATION	2012
Buses (all low-floor)	224
trams	102
of which low-floor	77
Transport of passengersin millionperson	162,3

Tabor Gdańskiego Zakladu Kominikacji Miejskiej:

SPECYFIKACJA	2012
Autobusy	224
tramwaje	102
w tym niskopodłogowe	77
Przewozy pasażerów w mln osób	162,3

Tab. 10 Specyfikacja Taboru ZKM w Gdańsku.

W lipcu 2014 roku ukazała się zaktualizowana mapa rowerowa Gdańska. Jest ona bardziej dokładna niż poprzednie wersje, nowością jest propozycja „pętli rekreacyjnych", czyli opisanych tras, którymi można poruszać się rekreacyjnie - np. między zbiornikami retencyjnymi na Gdańsku Południe, siłowniami „pod chmurką", po Lasach Oliwskich, czy na Wyspie Sobieszewskiej. Sieć tras rowerowych w Gdańsku liczy łącznie 470 km. Mapa wydana została w 16 tys. egzemplarzy i jest dostępna bezpłatnie, również w wersji elektronicznej. Rowerowa mapa Gdańska powstała w ramach realizacji projektu abc. multimodal, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach programu Południowy Bałtyk.

Mieszkańcy Gdańska mogą poruszać się rowerem „pod prąd" 127 ulicach jednokierunkowych. Kontra ruch to wygodne i bezpieczne rozwiązanie zapewniające spójność gdańskiej sieci tras rowerowych. Gdańsk jest w Polsce liderem pod względem długości dróg jednokierunkowych, po których rowerzyści mogą jeździć „pod prąd". Obecnie mieszkańcy Gdańska mają do dyspozycji ponad 24 km takich ulic. Gdańsk wzoruje się na rozwiązaniach stosowanych w Belgii, gdzie na wszystkich drogach o szerokości powyżej 3 m wprowadzenie pasa ruchu rowerowego „pod prąd" jest obowiązkowe. Wszystkie ulice jednokierunkowe z możliwością jazdy rowerem zaznaczone są na mapie rowerowej Gdańska. Pięć południowobałtyckich państw podjęło wspólnie kroki mające na celu rozpowszechnienie podróży rowerowych i dołączenie ich do multimodalnego systemu transportowego. Celem miasta Gdańsk jest polepszenie warunków podróżowania dla rowerzystów oraz zwiększenie popularności proekologicznych środków transportu. Konkretne cele jakie postawiło przed sobą miasto to:

- uczynienie Gdańska "miastem modelowym" w Polsce, liderem w zakresie mobilności aktywnej;
- podniesienie jakości oraz odstępności

all figures:
wszystkie dane liczbowe:
Source: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2012 rok, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk 2013.
Information on social and economic situation of Gdansk for the year 2012, Statistical Office in Gdansk, City Hall of Gdansk, Gdansk 2013.

Tab. 10 Specification of the fleet of Urban Transport in Gdańsk.

City of Gdansk undertakes a number of initiatives aimed at improving mobility. There is a lot of action and programs that improve the situation of cyclists and users of public transport. In July 2014 came out another, updated edition of the paper cycling map of Gdansk. It is even more accurate than before, innovation is the proposal of a "recreational loop" (described recreational routes eg. between storage reservoirs at Gdansk South and Oliwa Forests or Sobieszewska Island. Map is printed in 16 thousand copies and is available free of charge. Map of the electronic version is also available on the Internet. Cycling map of Gdansk is an element of the project abc.multimodal co-financed by the European Union from the European Regional Development Fund in the framework of the South Baltic Programme. The people of Gdansk can move by bike contra flow in 127 streets. It is a convenient and secure solution that ensures the consistency of a network of bicycle paths.In Poland Gdansk is the leader in the area of length of one-way roads, in which cyclists can ride contra flow. At present residents of Gdansk are able to use 24 km of such streets.Gdansk follows the solutions used in Belgium, where in all roads wider than 3 the contra flow cycling is mandatory. All one-way streets with the possibility of cycling contra flow are marked on the Cycling Map of Gdansk. Five partners in the South Baltic Region cooperate in this project until 2014 to integrate cycling into multimodal transport system and mobility culture.In the abc-project the city of Gdańsk wants to improve cycling conditions and enhance the importance of the environmental friendly transport modes. The pilot actions will be disseminated in the whole region and beyond, demonstrating the development opportunities for cities to become more attractive for residents, visitors and investors. The City of Gdansk takes leadership for component 4. The city will approach people employed in the mass media industry. Our Goals to be achieved by the programme:

- Gdansk as leader of new mobility culture in Poland, a model city in terms of sustainable transport.
- High quality and available to all public space.
- Life quality of the highest level among large Polish cities.
- Sustainable effective and safe transport network with public transportation priority.
- High share of active forms of transport in every day trips.
- Low use of private car use in every day trips about the city.

The promoting of cycling and walking as

wszystkich przestrzeni publicznych;
- Gdańsk jako miasto o największej jakości życia pośród wszystkich miast polskich;
- zrównoważona, wydajna i bezpieczna sieć transportowa z priorytetem dla transportu publicznego;
- coraz większa ilość udziału aktywnych form mobilności w codziennym życiu Gdańszczan;
- rzadsze użytkowanie prywatnych samochodów jako środka codziennej komunikacji.

Założeniem realizowanego przez Miasto Gdańsk projektu o nazwie SWITCH jest promowanie jazdy na rowerze i chodzenia pieszo jako alternatywy do codziennych podróży samochodem. Projekt ma promować zmianę trybu życia mieszkańców na zdrowszy oraz poprawę stanu środowiska poprzez zmniejszenie emisji spalin.

Najważniejszym zadaniem Gdańska jest zachęcenie grupy około dwóch tysięcy osób do korzystania z nowoczesnych technologii (np. aplikacji na smartfony) przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów. Budżet całego przedsięwzięcia to 1 690 072 €, z czego 109 348 € ma pochodzić z budżetu miasta. W opublikowanym 26. czerwca 2014 roku Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Wrzeszcza pojawiły się po raz pierwszy zapisy regulujące ilość miejsc parkingowych dla rowerów przy budynkach mieszkalnych oraz usługowych.

> § 2.(...) 11) miejsce postojowe dla rowerów – miejsce zlokalizowane w częściach wspólnych nieruchomości, dostępne bezpośrednio z poziomu terenu lub za pomocą pochylni(...)Miejsca postojowe dla rowerów powinny być usytuowane możliwie jak najbliżej wejścia do budynku.(...)
> w § 5 obok wskaźników dotyczących ilości miejsc dla samochodów (ustala się maksymalną ich ilość) pojawił się zapis dotyczący ilości miejsc dla rowerów - i tu podaje się ilość minimalną.

Korzystając ze środków unijnych Gdańsk stara się poprawić jakość transportu zbiorowego. Obecnie miasto rozbudowuje sieć tramwajową. Powstało nowe połączenie na Chełm, powstaje nowa linia na Morenę, ponadto wiele tras jest modernizowanych. Co roku zakupywane są również nowe jednostki w celu unowocześnienia taboru. Wszystkie nowe tramwaje są niskopodłogowe.

Zarząd Transportu Miejskiego prowadzi dwa programy mające na celu ułatwienie przemieszczania i uatrakcyjnienie oferty.

all figures:
wszystkie dane liczbowe:
Source: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2012 rok, Urząd Statystyczny w Gdańsku,Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk 2013
Information on social and economic situation of Gdansk for the year 2012, Statistical Office in Gdansk, City Hall of Gdansk, Gdansk 2013

2.Tramway to Morena being built.
Budowa linii tramwajowej na Morenę.
Author: www.trojmiasto.pl [August 2014]

Pic.6 PKM stations plan.
Plan przystanków PKM.
Author: www.pkm-sa.pl [August 2014]

3. New "bike-friendly" station of PKM being built.
Budowa nowej stacji PKM z udogodnieniami dla rowerów.
Author: The Mobility Boosters

an alternative to daily car trips is the goal of The SWITCH Program fulfilled by the city of Gdańsk. The project aims to promote the population's lifestyle changes for a healthier and improve the environment by reducing the air pollution emissions. The most important task of Gdansk is to promote walking and cycling using modern technology (eg. Applications for smartphones) for a group of at least two thousand people. The budget of the entire project is 1 690 072 Euro. The City of Gdansk for its implementation will allocate 109 348 Euro. In the published 26. June 2014 Official Journal of the Pomeranian Voivodeship on passing the area development plan for the city appeared for the first time provisions governing the number of parking spaces for bicycles near the residential and service buildings.

> § 2.(...) 11) parking space for bicycles - a place located in the common part of building, available directly from the ground level or via the ramp. (...). Parking space for bicycles should be located as near as possible to the main entrance.
> § 5: In addition to the figure of car's parking spaces (The maximum number is determined) appeared a record of the number of places for bicycles - (and here the minimum number is determined).

Specific figures of bike parking spaces are as follows:

Multi-family buildings	1apartment	MIN. 0,8
Student dorms, dormitories	10 rooms	MIN. 10
Commercial buildings smaller than 2000 m2	1000 m^2 of sales area	MIN. 10
Commercial buildings bigger than 2000 m2	1000 m2 of sales area	MIN. 5 but no fewer than 20
Restaurats, cofeehouses, pubs	100 seats	MIN. 6
Offices, post offices, banks	100 m2 of usable area	MIN. 1
cinames	100 seats	MIN. 4

Program „Duża Gdańska Rodzina" pozwala rodzinom z co najmniej trójką dzieci otrzymać kartę uprawniającą do bezpłatnych przejazdów siecią ZTM. ZTM oferuje również przewóz osób niepełnosprawnych specjalnie przystosowanymi do tego mikrobusami. Niestety korzystanie z normalnej oferty gdańskiego transportu publicznego jest dla osób niepełnosprawnych wyzwaniem. Wiele pojazdów nie jest przystosowanych do potrzeb osób poruszających się na wózku inwalidzkim. Dojścia do przystanków z tuneli podziemnych są zbyt strome, co może zniechęcać zarówno niepełnosprawnych, jak i rodziców z wózkami dziecięcymi.

PKM

Pomorska Kolej Metropolitalna to spółka akcyjna powołana przez samorząd województwa pomorskiego w celu budowy linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Port Lotniczy - Gdańsk Osowa/Rębiechowo, która pozwoli mieszkańcom peryferyjnych dzielnic Gdańska na sprawniejsze dostawanie się do jego centrum. Planowany termin oddania linii do użytkuto lipiec 2015 roku. Jest to największa kolejowa inwestycja na Pomorzu. PKM, jako inwestycja nowoczesna jest również przystosowana do transportu intermodalnego, przy nowo budowanych przystankach powstają drogi i parkingi rowerowe.

ANKIETA MOBILNOŚCI

Celem przeprowadzonej przez grupę The Mobility Boosters ankiety było poznanie opinii publicznej na temat mobilności w Gdańsku. W ankiecie wzięło udział 281 osób z różnych grup wiekowych i o zróżnicowanym poziomie wykształcenia, przy czym większość ankietowanych to osoby młode, w wieku do 24 lat (52%) oraz osoby z wykształceniem wyższym (60%) Respondentom zadano szereg pytań jedno- i wielokrotnego wyboru dotyczących preferowanego środka transportu w zadanych sytuacjach oraz powód takiego wyboru. Pytaliśmy również o opinie na temat konkretnych aspektów poszczególnych typów komunikacji oraz infrastruktury im towarzyszącej. Zostały też zadane pytania otwarte o sugestie dotyczące poprawy mobilności w Gdańsku, jak również o związek między łatwą komunikacją a jakością życia w mieście. Na podstawie wyników ankiety mieliśmy możliwość poznania oczekiwań odnośnie systemu transportowego w Gdańsku, jego mocnych stron oraz zagadnień wymagających poprawy.

KOMUNIKACJA MIEJSKA

Najwięcej ankietowanych z grupy wiekowej od 16 do 24 lat wybiera komunikację publiczną jako najbardziej popularny środek transportu

all figures:
wszystkie dane liczbowe:
Source: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2012 rok, Urząd Statystyczny w Gdańsku,Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk 2013.
Information on social and economic situation of Gdansk for the year 2012, Statistical Office in Gdansk, City Hall of Gdansk, Gdansk 2013.

Przykładowe wskaźniki wyglądają następująco:

Budynki mieszkalne wielorodzinne	1 mieszkanie	MIN. 0,8
Domy studenckie, internaty	10 pokoi	MIN. 10
Obiekty handlowe do 2000 m2	1000 m2pow.sprzedaży	MIN. 10
Obiekty handlowe powyżej 2000 m2	1000 m2pow.sprzedaży	MIN. 5 ale nie mniej niż20
Restauracje, kawiarnie, bary	100 miejsc konsumpcyjnych	MIN. 6
Biura, urzędy, poczty, banki	100 m2pow. użytkowej	MIN. 1
Kina	100 miejsc siedzących	MIN. 4
Szkoły podstawowe	1 pomieszczenie do nauki	MIN. 3
Gimnazja	1 pomieszczenie do nauki	MIN. 5
Szkoły średnie	1 pomieszczenie do nauki	MIN. 6
Uniwersytety	1 pomieszczenie do nauki	MIN. 6

Tab. 11 Specyfikacja miejsc parkingowych.

Primary schools	1 classroom	MIN. 3
Middle schools	1 classroom	MIN. 5
High schools	1 classroom	MIN. 6
Universities	1 classroom	MIN. 6

Tab. 11 Specification of parking spaces.

Making use of the money provided by European Union, Gdańsk is trying to increasy the quality of it's public transport. Using the EU funds, the city is currently upgrading the tram system. There is a new line to the disctrict of Chełm, also one to Morena is being built. Multiple routes are being modernized. New trams are also being bought every year. ZTM holds two programs to help handicapped people in the city and to make their offer more attractive. „Duża Gdańska Rodzina" programme (what can be translated to „Big Gdańsk Family" allows families with at least 3 children get a card allowing them to travel with no cost. ZTM also provides special microbuses for disabled people. Unfortunately, disabled people may often have problems when using the „normal" ZTM system. Some of the vehicles are still not adapted for the use of disable people. Also some of the stops and stations don't have appropiate elevators or approach routes. This may disencourage not only the disabled, but also the families with baby carriers.

PKM

Pomorska Kolej Metropolitalna is a stock-offering company, appointed by the voievodeship government to build a new train route from Gdańsk Wrzeszcz, through Gdańsk Airport to Gdańsk Osowa. It will allow people from the outskirts of Gdańsk to get to the city center swfiter. It is planned to be finished in July, 2015. It is the biggest railway investment in the northern Poland. PKM, being a modern investment is bike-friendly itself. New bike parkings and routes are being built with the new stations.

MOBILITY SURVEY

The goal of our survey was to learn public opinion about mobility in Gdansk. We questioned 281 people from different age groups and with different level of education. Most of our respondents were people in the age of 16-24 (52%) and people with higher education (60%). The survey contained various single and multiple choice questions about preferable mean of transport and reasons of such answer. We also asked for opinions about specific aspects of types of transportation and their infrastructure. In the end of the survey there were open questions about suggestions for improving w podróżach do pracy, na uczelnię czy na spotkania towarzyskie i wydarzenia kulturowe. W pytaniu o ocenę poszczególnych aspektów komunikacji miejskiej najlepiej oceniona została jakość pojazdów. 49 % ankietowanych oceniła ją jako dobrą lub bardzo dobrą. 40 % pozytywnie ocenia punktualność komunikacji miejskiej. Dalej w rankingu plasują się kolejno: komfort podróży, częstotliwość kursowania, koszt podróży. W pytaniu otwartym ankietowani najchętniej wypowiadali się na temat transportu publicznego. Przeważającym postulatem jest ujednolicenie systemu komunikacji miejskiej na terenie całego Trójmiasta, rozumianej jako wprowadzenie jednego biletu na wszystkie rodzaje transportu publicznego, jak i możliwość podróżowania w obrębie całej metropolii używając jednego biletu. Zwracana jest uwaga na problem dostępności komunikacji w obszarach peryferyjnych miasta. Wielu respondentów wyraża potrzebę rozbudowy tras tramwajowych i autobusowych oraz większej częstotliwości kursowania pojazdów, zwłaszcza w przypadku obrzeży miast oraz w nocy. Jednocześnie zwraca się uwagę na konieczność analizowania i, w razie potrzeby, zmian w kursowaniu niektórych linii autobusowych, tak, aby były one dopasowane do zapotrzebowania. Problemem jest również brak synchronizacji różnych rodzajów transportu publicznego na różnych trasach, co powoduje długie oczekiwanie na przyjazd pojazdu i inne niedogodności, jeżeli w trakcie podróży konieczne są przesiadki. Jedną z powtarzających się sugestii jest stworzenie węzłów przesiadkowych umożliwiających komfortową zmianę środka podróży. Wielu ankietowanych uważa, że należy uatrakcyjnić ofertę biletów, zarówno w kwestii finansowej, jak i różnorodności opcji do wyboru (np.: bilety trzy- lub siedmiodniowe, bilety dla turystów ze zniżkami do muzeów). Ważna jest również dostępność biletów i dostęp do informacji dotyczących tras komunikacji miejskiej (np. automaty do planowania podróży na przystankach).

SAMOCHODY

Samochód jest na trzecim miejscu najczęściej wybieranego środka transportu wśród osób w wieku do 24 lat, z czego większość to osoby mieszkające poza Gdańskiem. 36% podróżuje zazwyczaj samochodem do pracy lub na uczelnię, a 27% na wydarzenia kulturalne i spotkania towarzyskie. Średnio 40% ankietowanych negatywnie ocenia poszczególne aspekty infrastruktury drogowej, takie jak jakość dróg i ich przepustowość. Mimo to, 40 % respondentów pozytywnie postrzega rozwój transportu.

W pytaniu otwartym ankietowani użytkownicy samochodów wyrażają potrzebę poprawy infrastruktury drogowej w aspektach takich jak lepszy stan dróg, niefunkcjonalnych skrzyżowań czy dostęp do aktualnej informacji o stanie

4. Literally every undeveloped space is a possible parking spot.
Dosłownie każde niezagospodarowane miejsce może być parkingiem.
Author: The Mobility Boosters

mobility and about the connection between mobility and quality of life. Based on our results we get to acknowledge needs and expectations of citizens for transportation system in Gdansk.

PUBLIC TRANSPORT

Among our respondents in the age group of 16-24 the most common mean of transport in everyday travel to work or school and in traveling for cultural or social events, is public transportation. In one of the questions we asked for opinion about various aspects of public transport . The best evaluation got quality of vehicles , 49% of respondents think that is good or very good. Positive evaluation from 40% gets punctuality. Following positions in this rankig took comfort of travel, frequency and cost of travel. Public transportation was the matter repeated many timers in the open questions. Prevalent issue was the need for unification of public transport in the whole Tricity. Another problem is accessibility of public transport in suburban areas. Many respondents suggest that there should be a development of lines of public transport as well as increasing it's frequency. Following issue is that there should be recurring evaluation of public transport requirements in specific areas, and adaptation public transportation schedule to this needs. Other matter brought up by our survey is lack of synchronization in different means of public transport. The suggestion is to create transfer hubs, which would enable comfortable change of the mean of transport. Moreover many of the respondents think that the ticket offer should be improved (prices and various options, also for turists) as well as accessibility of travel information (for example by electronical travel guide on stations).

CARS

In the age group of 16-24, car is on the third place of most common mean of transport in everyday travel. 36% of this group travel by car to school or work and 27% to cultural and social events. What is important, is the fact that majority of car users in this age group , are people who lives in suburban areas. Average of 40% of survey negatively evaluate specific aspects of car infrastructure, such as quality of roads and throughput. Even though 40% of responders regard development of transportation system as positive. In the open question car users claim the necessity of amendment car infrastructure in the matters such as; better quality of roads, solving unfunctional crossroads or car traffic information. There are some suggestions about increasing number of car parking spaces however, most of them are about park& ride types which could became a part of sustainable transportation in Gdansk, expediting travel especially for commuters from suburban areas. Even though car is still sometimes perceived dróg. Pojawiają się sugestie zwiększenia liczby miejsc parkingowych, ale co istotne, większość z nich dotyczy parkingów typu park&ride, które mogłyby stać się elementem zrównoważonego transportu w mieście, ułatwiając podróże osobom dojeżdżającym z obszarów peryferyjnych.

Chociaż w dalszym ciągu obecny jest pogląd, że samochód stanowi swojego rodzaju wyznacznik statusu społecznego i sytuacji materialnej, to jednak większość ankietowanych uważa, że zmniejszenie ilości samochodów korzystnie wpłynęłoby na jakość życia w mieście. Transport publiczny oraz aktywne formy mobilności powinny być bardziej uprzywilejowane niż samochody, szczególnie, że ruch pieszy jest drugim w kolejności najczęściej wybieranym środkiem transportu wśród ankietowanych z grupy wiekowej od 16 do 24 lat.

INFRASTRUKTURA ROWEROWA

Rower najczęściej używany jest do jazdy rekreacyjnej, tą odpowiedź wybrało 64% respondentów. Do pracy lub na uczelnię jeździ nim około 20 % ankietowanych. Infrastrukturę rowerową w pytaniu zamkniętym 45% ankietowanych oceniło pozytywnie, jednak w pytaniu otwartym dużo jest głosów mówiących o zbyt małej ilości ścieżek rowerowych oraz o braku konsekwentnego połączenia tych istniejących. Respondenci chcieliby, aby nie tylko centrum miasta było dobrze skomunikowane siecią tras rowerowych, ale żeby pojawiło się również więcej połączeń z dzielnicami peryferyjnymi. Ankietowani chcieliby wygodnych przejazdów rowerowych, śluz rowerowych, zielonej fali dla rowerów, jak i innych rozwiązań zapewniających możliwość płynnej jazdy rowerem bez konieczności ciągłego zatrzymywania się, przechodzenia z rowerem na drugą stronę jezdni, a także udogodnień dla rowerzystów, takich jak szyny do wprowadzenia rowerów po schodach, prysznice miejscu pracy i możliwość transportu roweru komunikacją miejską. Przede wszystkim potrzeba większej ilości parkingów rowerowych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na bezpieczeństwo takich miejsc.

MOBILNOŚĆ A JAKOŚĆ ŻYCIA

Wszyscy ankietowani, którzy wypowiedzieli się na temat związku między mobilnością a jakością życia w mieście uważają, że istnieje taka zależność. Jako najważniejsze czynniki sprawnego systemu komunikacji pozytywnie wpływające na jakość życia podają zaoszczędzony czas, mniejszy stres przy codziennych podróżach, a co za tym idzie lepsze samopoczucie i większy komfort życia. Łatwość w przemieszczaniu się po mieście bezpośrednio wpływa na dostępność szerokiego wachlarza usług, zmniejsza poczucie odizolowania osób

5. Lack of consequence bike lane construction and planning.
5 Brak konsekwentnego planowania i tworzenia ścieżek rowerowych.
Author: The Mobility Boosters

6. Citizens of Gdańsk travel by bike for example to the cinema.
6 Mieszkańcy Gdanska podrózują rowerem, np. do kina.
Author: The Mobility Boosters

as a kind of indicator of social status, most of our respondents believe that reducing number of cars would have the positive impact on quality of life in the city. What is more , majority of survey claims that public transportation and active forms of mobility should be more privileged than cars , especially that walking is the second most popular mean of transport among our responders in the age group of 16-24.

BIKE INFRASTRUCTURE

Bicycle is still mostly use for recreation purposes ,only about 20% of surveys use it in everyday travel to work or to school. Bicycle infrastructure was positively evaluated in single-choice question by 45% of respondents. However in the open questions there were plenty of voices that it's still needs development, especially in suburban areas. Moreover our surveys claim that existing bicycle lines should be more consequently connected and that there should be more solutions in road infrastructure which would help fluent travel bybicycle across the city as well as facilities for bike users such as showers in work places, or possibility to travel with bike by public transport. What is the most important issues according to our respondents, is to increase the number of safe bicycle parking spaces.

MOBILITY AND QUALITY OF LIFE

In the open question about the relation between quality of life and the mobility in the city, the surveys claims that mobility has a strong impact on quality of life. Mostly because good mobility not only helps to save time, which makes every day travel less stressful, but it also increases the accessibility for services that city has to offer. Moreover , when the whole city is well connected, people that lives in suburban areas feel less isolated. Our resondents feels that active form of mobility as well as public transportation should be privileged and promoted . What is important is that respondents also notice that the transportation offer in the city should be diversified, so that the choice of mean of transport could be suitable to current needs and situation.

SOFT ACTIONS IN GDAŃSK

In Tricity, especially in Gdańsk there are numerous social campaigns organised by city council as well as local authorities' iniciatives.

BICYCLE MAY

It is a campaign in which 25 schools from Gdańsk are competing with each other. Its goal is to promote active mobility among children.

mieszkających w dzielnicach peryferyjnych, a także, w niektórych przypadkach, jest niezbędna do wykonywania pracy.
Ankietowani uważają, że aktywne formy mobilności oraz komunikacja publiczna powinny być uprzywilejowane i promowane, a oferta komunikacyjna powinna być zróżnicowana tak, aby można było dostosować wybór środka transportu do indywidualnych potrzeb i sytuacji.

AKCJE MIĘKKIE W GDAŃSKU

W Trójmieście, a szczególnie w Gdańsku, jest wiele kampanii społecznych organizowanych zarówno przez władze miasta jak i inicjatywy społeczne.

ROWEROWY MAJ

Rowerowy maj to kampania, w której wzięło udział 25 szkół z Gdańska. Jej celem jest promowanie aktywnej mobilności wśród dzieci. W czasie 11 dni sprawdzono, ile procent uczniów z każdej klasy przyjeżdża do szkoły rowerem. Za najlepszy wynik uczniów czekały atrakcyjne nagrody. Bardzo aktywnie do uczestnictwa nastawieni byli rodzice i nauczyciele. Wynikiem akcji, oprócz nagród dla uczniów, była stacja samoobsługowa dla zwycięskiej szkoły. Procent dzieci, które wzięły udział w kampanii był większy niż ten odnotowywany w Kopenhadze czy Amsterdamie.[4]

MASA ROWEROWA

W wieczorne piątki cykliści z Gdyni wyjeżdżają rowerami na ulicę, by pokazać, że też są uczestnikami ruchu, oraz że ten sposób przemieszczania się jest dużo bardziej efektywny.[5]

ROWEREM DO SKLEPU

W ramach tej kampanii zachęca się właścicieli sklepów do montowania stojaków na rowery, które stanowią istotne uzupełnienie infrastruktury rowerowej w Gdańsku. Najważniejsze, żeby te rozwiązania były funkcjonalne, gdyż w innym wypadku klienci rezygnują z usług w danym miejscu. Według notowań zachodnich krajów taka strategia znacząco zwiększa sprzedaż. List z apelem oraz wytycznymi został podpisany przez prezydenta miasta i rozesłany do ponad 200 przedsiębiorców.[6]

ODPICUJ SWÓJ ROWER

W Gdyni na skwerze Kościuszki przeprowadzono cykl otwartych warsztatów, podczas których rowerzyści uczyli się konserwacji swoich jednośladów.[7]

WIDZIMY SIĘ NA DRODZE

Akcja zorganizowana przez portal Trójmiasto.pl,

7. School full of bikes.
Szkoła pełna rowerów.
Source: Wyjeździli sobie zwycięstwo! [May 2014]

8. Shop by bike.
Rowerem do sklepu.
Source: Rowerem do sklepu - Rowerowy Gdańsk [February 2014]

The percentage of kids riding to school by bike is collected during 11 days of the campaign. Fot the best result pupils are rewarded with attractive prizes. Teachers and parents participate actively. The result of this event are the awards for pupils and self service bike repair station for the winning school.[4]

BIKE MASS

On Friday evenings cyclists from Gdynia ride the streets to show that bikers are also taking part in traffic and that this mean of transport is more efficient.[5]

SHOP BY BIKE

As part of this event shop owners are encouraged to build bike stands which are complementing the bicycle infrastructure in Gdańsk. According to research taken place in west countries that strategy proves to increase selings. The most important matter is that the bike stand are functional otherwise customers will not choose particular service.
A plea and instructions signed by the mayor is sent to over 200 company owners.[6]

PIMP MY BIKE

In Gdynia on Kościuszki square there were performed several workshops during which cyclist learned how to take care of their bikes[7]

SEE YOU ON THE ROAD

The campaign organised by Trójmiasto.pl portal which promotes riding a bike by giving away lights set for everyone interested. Five hundred people got their sets.[8]

BIKE TO WORK

Annual event involving workers of local companies going to work by bike and their attendance is counted. The winners are awarded with light set for their bikes. This is a great opportunity for companies and has positive feedback.[9]

In addition the city council of Gdańsk organised a competition for the best bike themed photo which is awarded with a bike[10], in schools and tourist information stands bike maps of Gdańsk are given[11], furthermore for a safe bike parking u-locks are given away for cyclists[12]. There are bike themed conferences and meetings: "Why Polish bike capital lack cyclists?"[13], "Velorution Conference, a thing about bikes"[14] and Bike festival in Gdańsk[15]. These event are highly attended by bike enthusiasts and encourage many to change their habits. który promuje jazdę na rowerze rozdając zestawy oświetlenia rowerowego dla wszystkich chętnych. W akcji tej wzięło udział ponad 500 osób.[8]

ROWEREM DO PRACY

Coroczna kampania, w której biorą udział pracownicy lokalnych firm. Przez 5 dni liczona jest frekwencja pracowników dojeżdżających do pracy rowerem. Laureaci otrzymują nagrody w postaci zestawów oświetlenia rowerowego. Akcja stanowi świetną reklamę dla firm i spotyka się z bardzo pozytywną reakcją.[9]

Innymi przykładami akcji miękkich, organizowanych przez władze miasta, są: konkurs na najlepsze zdjęcie z tematyką rowerową,[10] rozdawanie map rowerowych Gdańska w szkołach i informacjach turystycznych,[11] rozdawanie u-locków na rowery w celu promowania bezpiecznego przypinania rowerów do stojaków.[12] Organizowane są konferencje i spotkania o tematyce rowerowej, m.in.: "Dlaczego w rowerowej stolicy Polski brakuje rowerzystów?"[13] "Konferencja Velorution, czyli rzecz o rowerach"[14] oraz Festiwal Rowerowy w Gdańsku.[15] Wydarzenia te przyciągają fanów dwóch kółek oraz zachęcają wielu do zmiany nawyków dojazdowych.

4Source: Rowerowy Maj - Rowerowy Gdańsk, http://www.rowerowygdansk.pl [May 2014]

5 Source: Listopadowa masa rowerowa, http://www.trojmiasto.pl [November 2012]

6 Source: Rowerem do sklepu - Rowerowy Gdańsk, http://www.rowerowygdansk.pl [February 2014]

7 Source: Odpicuj swój rower, http://www.trojmiasto.pl [September 2013]

8 Source: Widzimy się na drodze. Lampki rowerowe od trojmiasto.pl, http://www.trojmiasto.pl [August 2014]

9 Source: Rowerem do pracy – w 5 dni dookoła świata!, http://www.rowerowygdansk.pl [June 2014]

10 Source: Prześlij zdjecie, wygraj rower!, http://www.rowerowygdansk.pl [January 2014]

11 Source: Możesz odebrać mapę rowerową, http://www.rowerowygdansk.pl [September 2013]

12 Source: 100 gdańszczan dostało u-locki w prezencie, http://www.rowerowygdansk.pl [January 2014]

Pic. 7 Why there is lack of cyclists in Polands bicycle capital?
Dlaczego w rowerowej stolicy Polski brakuje rowerzystów?
Source: Dlaczego w rowerowej stolicy Polski brakuje rowerzystów? Gdańsk, http://nauka.trojmiasto.pl [September 2012]

[14]Source: Konferencja Velorution, czyli rzecz o rowerach, http://nauka.trojmiasto.pl [July 2011]

[15]Source: II Festiwal Rowerowy w Gdańsku, http://www.rowerowygdansk.pl [March 2014]

IMPLEMENTING STRATEGIES

The initial research on active mobility and public transport in five European cities shows an important diversity of possible projects and initiatives to improve alternative mobility, intermodal exchange and to reduce the need for transport of the citizens by providing proximity services. The following research on today's Gdansk situation and the feedback from the citizens through a first survey indicates the main trends, problems and expectations for the future mobility systems and offer. But where and how to start? With soft actions or investments in hard infrastructure? Focusing on short term or long term effects? Which strategy to reach and maybe overpass the expected objectives? To illustrate a possible approach, we characterized the proposed actions by three criteria: the temporality (necessary time to implement the actions), its spatial impact (expected impact on the neighbourhood, the district or the whole city) and thirdly the typology of the action (on infrastructure, on soft values, on politics).

For example, as low cost actions with an immediate effect, mobile bike recycling station could be setup in different neighbourhoods at specific times and run by enthusiast repair teams. Citizens will be encouraged to bring out their old bicycles from the basements or garages, either for reparation, tuning or to offer them to new users. These mobile recycling stations should be set up in spring, with the start of the first sunny days to have an immediate effect. Besides targeting the active mobility they can also be places for meeting, discussion and social life in the neighbourhoods, for instance with a mobile coffee bike.

On a medium term the necessity of bike parking spaces with e-bike charging station could be tackled. It could be done through public investments in infrastructure, but also through encouragement of private investments. In housing, office and retail projects, investors who provide a certain amount of secured and innovative bike parking space with e-bike charging stations could be privileged in the attributions of building permits or rights. Through urban planning and building policies the objective is to create an impact on a large scale, the scale of the Tri-city, and to encourage private investments which after a few realizations will become a standard part of every project.

If the private sector can be implicated on the level of the buildings, the creating of a bike friendly environment in public space and streets will stay the domain of the public authorities. It should be seen as a long term project, with impact on all scales from the neighbourhood to the metropolitan area. Its effect is sometimes immediate, as

WDRAŻANIE STRATEGII

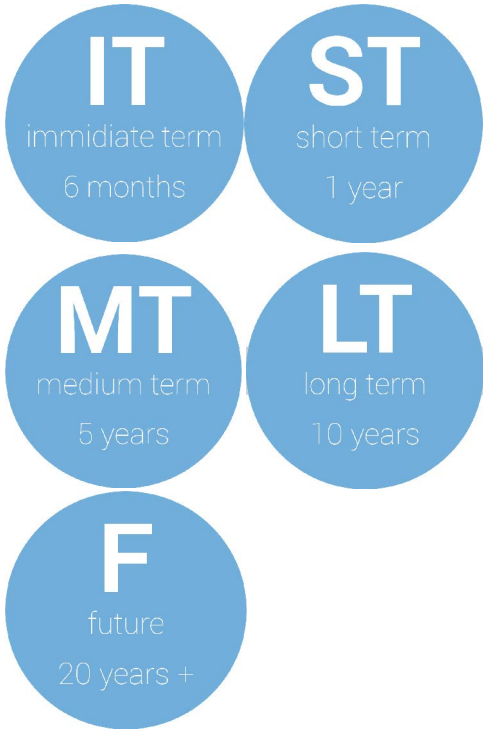
Wstępne badanie pięciu miast europejskich pod względem mobilności aktywnej i transportu publicznego wykazało istotne zróżnicowanie wdrażanych projektów i inicjatyw, które wprowadziły i rozpowszechniły alternatywne dla samochodu formy transportu i zmniejszyły zapotrzebowanie mieszkańców na transport dzięki bliskości niezbędnych usług. Przeprowadzone badanie obecnej sytuacji Gdańska oraz opinie zebrane od mieszkańców w ankiecie pokazują główne trendy, problemy oraz oczekiwania wobec przyszłego systemu mobilności. Od czego zacząć? Od akcji miękkich czy inwestycji w trwałą infrastrukturę? Skupić się na krótko-, czy długoterminowych wynikach? Którą strategię obrać i jak osiągnąć oczekiwane rezultaty? Żeby zilustrować możliwe schematy działań zaproponowaliśmy podział według trzech kryteriów: okres realizacji (czas potrzebny na wprowadzenie propozycji w życie), zasięg wpływu (oczekiwany wpływ na sąsiedztwo, dzielnicę lub całe miasto) i jako trzecia kategoria - typ akcji (wprowadzenie infrastruktury, miękka akcja, planowanie przestrzenne)

Jednym z przykładów niskobudżetowej akcji z natychmiastowym efektem jest otwarcie stacji recyklingu rowerów, które mogą powstać na kilku osiedlach w różnym czasie i mogą być obsługiwane przez entuzjastów rowerowych. Mieszkańcy będą zachęcani do przynoszenia starych rowerów z piwnic i garaży, aby je naprawić, ulepszyć albo oddać nowemu właścicielowi. Takie stacje recyklingu rowerów powinny być uruchamiane wiosną wraz z pierwszymi cieplejszymi dniami, żeby efekt był natychmiastowy. Poza funkcjonowaniem jako centrum rowerowe mogą stanowić miejsca spotkań i dyskusji dla lokalnej społeczności, z dodatkowymi atrakcjami jak np. mobilnym rower do kawy.

„Termin średni" realizacji stanowi potrzeba parkingów rowerowych ze stacjami ładowania rowerów elektrycznych. Można je zrealizować poprzez publiczną zbiórkę pieniędzy albo zachęcenie lokalnych prywatnych inwestorów. W mieszkaniach, biurach i lokalnych sklepach można wprowadzić pewne ulgi i dofinansowania dla inwestorów, którzy zdecydują się wprowadzić określoną liczbę nowatorskich i bezpiecznych parkingów dla rowerów i ładowarek dla rowerów elektrycznych. Poprzez współpracę z prywatnymi inwestorami i stworzenie kilku realizacji zawierających innowacyjne rozwiązania, powinno się stopniowo wprowadzać nowoczesną politykę budowlaną na trenie całego Trójmiasta.

Za realizację założeń dotyczących prawa budowlanego odpowiada przede wszystkim sektor prywatny, natomiast stworzenie przyjaznego rowerzystom środowiska

Pic. 8 Location of the researched cities
Rys. 8 Lokalizacje badanych miast
Author: The Mobility Boosters



Pic. 9 The temporality.
(necessary time to implement the actions)
Rys. 9 Okres realizacji .
(czas potrzebny na wprowadzenie propozycji w życie)
Author: The Mobility Boosters

a new street design can be used immediately. But as all networks, its main impact will emerge on the medium and long term, when the whole network starts to take form and a certain expansion is reached. A network linking the different part of the city, offering different possibilities for slower and faster users of active mobility and interconnecting active mobility with public transport and car users. Looking back on the last twenty years has also thought us that adoptions are necessary, as habitats change, shifting for examples street design from separated lanes to shared spaces, or by taking into account the increasing sales of e-bikes.

We propose that a general strategy should include actions with short time and educational effects, showing the usefulness of the investments and gaining the necessity support of the public for the long term investments. Medium and long term action should be engaged in parallel by the public and private sector with showing its impacts later on the larger scale with higher investments. This complementary combination of action of different temporality and characteristics is essential for a successful implementation, as we have seen in our case studies.

RÉSUMÉ

If we look back on today's' successful and attractive cities in Europe, we realize that many of them have been precursor in working on transport issues through the encouragement of active mobility and public transport. It is not the only factor of city development and maybe not the main one, but it is undeniable that a healthy environment, a city of short distances, social cohesion through contacts in public space and similar issues linked the alternative mobility have an essential impact on the quality of life in a city and finally on the choice of people and companies where to settle down. And the return of investment in active mobility should not be underestimated. As writes the Landscape Institute in 2013 about Creating Healthy Places "In Scotland's former capital of steel production, Motherwell, a 7km cycleway is changing lives. A recent study showed that the benefits of increased exercise, a safer, greener community, and the opportunity for people to learn new skills, are delivering a social return of £7 for every £1 invested." [16] With this research work, we wish to encourage the cities of Gdansk, Gdynia and Sopot to set up a common mobility and attractive city strategy for the whole Tri-City metropoly and we are looking forward to keep on contributing to this objective.

w miejscach publicznych i na ulicach leży w rękach władz miejskich. Powinien to być długoterminowy projekt z szerokim zasięgiem wpływów, od społeczności sąsiedzkich do całej metropolii. Efekty niektórych działań (np. nowa ulica) widoczne są od razu. Jednak główny efekt będzie widoczny dopiero, kiedy cała sieć dróg nabierze odpowiedniego, ostatecznego kształtu - powstanie sieć łącząca różne części miasta, oferująca kilka możliwości transportu, od mobilności aktywnej, przez transport publiczny, aż po użytkowanie samochodów prywatnych. Obserwacja przeszłości pozwala dostrzec wagę adaptacji i rewitalizacji istniejących przestrzeni. Naturalnym efektem zmian otoczenia oraz zachodzących zmian socjologicznych powinna być restrukturyzacja istniejących dróg i szlaków komunikacyjnych.

Proponujemy, aby ogólna strategia zawierała akcje krótkoterminowe z efektem edukacyjnym, które pokazują użyteczność inwestycji oraz zdobywają wsparcie opinii publicznej dla długoterminowych inwestycji. Średnio- i długoterminowe akcje powinny być wprowadzane równocześnie przez miasto, jak i przez prywatnych inwestorów. Takie współdziałanie na różnych płaszczyznach jest konieczne do pomyślnego wprowadzenia nowych pomysłów, strategii i rozwiązań, tak jak widzieliśmy to w badanych miastach.

PODSUMOWANIE

Jeśli spojrzymy na dzisiejsze atrakcyjne miasta Europy, dochodzimy do wniosku, że każde z nich było prekursorem w rozwiązywaniu kwestii transportowych poprzez zachęcanie do aktywnej mobilności i korzystania z transportu publicznego. To nie jedyny czynnik rozwoju miast i na pewno nie najważniejszy, ale jest niezaprzeczalne, że zdrowe środowisko, miasto krótkich dystansów, spójność społeczna poprzez kontakt w miejscach publicznych oraz podobne kwestie połączone z alternatywną mobilnością mają bardzo istotny wpływ na jakość życia w mieście i ostatecznie, na wybór miejsca do osiedlenia się przez firmy oraz ludzi. Landscape Institute w 2013 roku napisał o Tworzeniu Zdrowych Miejsc: "W byłej Szkockiej stolicy produkcji metali, Motherwell, siedmiokilometrowa trasa rowerowa zmienia życia. Ostatnie badanie pokazało, że korzyści ze zwiększonego ruchu fizycznego, bezpiecznej i bardziej "zielonej" społeczności oraz możliwości nabycia nowych umiejętności dostarczają siedem funtów zwrotu za każdy jeden funt zainwestowany." [16] Pracą badawczą The Mobility Boosters: Poprawa zrównoważonego rozwoju mamy nadzieję zachęcić miasta Gdańsk, Gdynię oraz Sopot, by ustanowić wspólną strategię mobilności i atrakcyjności dla całej Metropolii Trójmiejskiej i z niecierpliwością czekamy na pierwsze efekty naszej pracy.

[16]Source: Landscape Institute [August 2014]

9. Hovenring in Holland.
Hovenring w Holandii.
|Source: Novini.bg.

3

GRAPHISOFT
WSC

MENTOR: Alexander Boakye Marful
Alicja Baranowska, Maria Dembska, Joanna Jaczewska, Agnieszka Kozielska, Krzysztof Stefaniak, Igor Szóstakowski

SMART INFRASTRUCTURE: case study of Gdynia, waterfront city

INTELIGENTNA INFRASTRUKTURA: studium przypadku Gdyni, miasta nadwodnego

The aim of this work was researching and analysing the state of smart infrastructure in a chosen waterfront city and finding optimisation possibilities or new solutions. A case study of Gdynia was chosen - a young city with a maritime history, looking boldly into the future of technological solutions.

The first part of the analysis was preparing a theoretical background. Following questions have been answered:

- what does SMART mean?
- what is INFRASTRUCTURE?
- what constitutes a WATERFRONT?

The next step was to analyse the condition s for smart infrastructure development on three levels: Tricity, Poland and European Union. After assessing the current trends in this area, the team followed on to the research on the state of community in Gdynia. Information in 6 thematic areas was gathered:

- development history,
- natural environment,
- land use & housing,
- transportation system,
- public utilities,
- socio-economic conditions.

During this phase it was possible to identify areas for possible improvement.

Building on the base of the previous analyses, a set of proposals for smart improvement had been developed. The following paper focuses on presenting those proposals.

Celem tej pracy było zbadanie stanu smart infrastruktury w wybranym mieście nadwodnym i znalezienie możliwych optymalizujących rozwiązań lub zaproponowanie nowych. Do analizy wybrano Gdynię - młode miasto o portowych korzeniach, śmiało patrzące w przyszłość, stawiające na nowoczesne technologie i przedsiębiorczość.

Pierwszym krokiem było przygotowanie podstaw teoretycznych, w postaci odpowiedzi na pytania:

- co oznacza SMART?
- czym jest INFRASTRUKTURA?
- jak zdefiniować WATERFRONT?

Następnie przeanalizowano warunki dla rozwoju inteligentnej infrastruktury na trzech poziomach: Trójmiasta, Polski i Unii Europejskiej. Po zdiagnozowaniu obecnych trendów w tej dziedzinie, kolejnym etapem było zebranie informacji na temat dzisiejszej Gdyni w ramach sześciu tematów:

- historia rozwoju,
- środowisko naturalne,
- użytkowanie terenu i mieszkalnictwo,
- transport,
- gospodarka komunalna,
- warunki społeczno-ekonomiczne.

W ten sposób zidentyfikowane zostały obszary wymagające poprawy.

Podpierając się wcześniejszymi analizami, przygotowano zestaw proponowanych smart rozwiązań. Poniższy artykuł koncentruje się na prezentacji tychże propozycji.

PROPOSALS

1. TRANSPORT INFRASTRUCTURE

1.1. INTERMITTENT BUS LANES

Because of the seashore location, the road system in Gdynia is based on two main roads in NS directions: Tricity Beltway and string Morska St.- Śląska St. – Zwycięstwa St, which causes a lot of traffic in the rush hours. Moreover, most of the residential areas are located in the west side of the city, while the city centre with most of workplaces is near the sea shore. This situation results in congestion during the morning hours towards the city centre and in the afternoons in the outside

PROPOZYCJE

1. TRANSPORT

1.1. DYNAMICZNE PASY AUTOBUSOWE

Ze względu na nadmorskie położenie, system drogowy w Gdyni jest oparty na dwóch głównych ciągach komunikacyjnych w kierunku północ-południe: Obwodnicy Trójmiasta i ciągu ulic Morskiej, Śląskiej i Alei Zwycięstwa. Taka sytuacja powoduje duże zagęszczenie ruchu w godzinach szczytu. Co więcej, większość terenów mieszkaniowych położona jest w zachodniej części miasta, podczas gdy miejsca pracy najczęściej zlokalizowane są w części przybrzeżnej. Rezultatem takiego

1. Intermittent Bus Lanes – introducing in Lisbon.
Dynamiczne pasy autobusowe w Lizbonie.
Source: www.edroga.pl/inzynieria-ruchu/ [09.2014]

direction on every road, which connects the seafront part with the residential area. During the rest of the day there are few traffic problems, so the level of road use is very diversed.

One of the solutions could be introducing the intermittent bus lanes - temporary lanes for buses and trolleys, which change when it is needed. This gives the priority for the public transport, which is more ecological and environmentally friendly than individual cars. Dynamic bus lanes are separated for a short time, just for the bus crossing. They are activated when the speed of the bus is lower than the accepted one, which is necessary to ride between the bus stops according to the schedule. If the speed is lower than expected, the ITS system starts flashing LED lamps that are mounted in the road. On main streets (Morska-Śląska-Zwycięstwa) and the connectors between the residential areas and the city centre, which have more than 1 lane, there would be a system of informational boards above the lanes as well as interactive light marks on the ground level. This system would be integrated with the Tristar system, so the situation on the roads will be continuously monitored, enabling the changes to be introduced whenever needed.

1.2. PUBLIC BICYCLE SERVICE SYSTEM

Gdynia has good conditions for development of cycling considering its long coastline and picturesque location. Despite this, there is no bike rental system which could allow the transportation structure in the city to change. Public Bicycle Service System should be part of Public Transport Authority of Gdynia and be funded from the city budget. System would consist of two subsystems:

- bike stations that would allow to commute from residential areas to the town center,
- bike stations located downtown and along the coast, which would be dedicated mainly for tourists.

Hiring a bike could be free of charge for citizens of Gdynia who hold a valid season ticket for public transport. The fee could also be paid using contactless city card. Tourists would be obliged to pay the fee for renting a bike through a pre-paid service, mobile app or via SMS. Bicycle parking and station would be located next to major transport hubs and residential areas, which would allow residents to commute by the city bike to the nearest Rapid Urban Railway station or bus stop. All Public Bicycle Service System stations should be powered by solar energy and be integrated with Tristar System which would

układu przestrzennego jest bardzo duży ruch na wszystkich drogach łączących wschodnią i zachodnią część miasta – w kierunku centrum w godzinach porannych i w kierunku przeciwnym w godzinach popołudniowych. W innych godzinach utrudnienia w ruchu praktycznie nie występują, natężenie ruchu jest silnie zróżnicowane.

Jednym z rozwiązań wyżej wymienionych problemów mogłyby być dynamiczne pasy autobusowe – pasy dla autobusów i trolejbusów wydzielane tylko w razie potrzeby. W ten sposób bardziej ekologiczny i przyjazny środowisku transport publiczny miałby priorytet nad prywatnymi pojazdami. Dynamiczne buspasy są wyznaczane na krótki czas, potrzebny do przejazdu autobusu. System jest aktywowany gdy prędkość autobusu jest niższa niż określona, konieczna do zgodnego z rozkładem przejazdu miedzy przystankami. W takiej sytuacji system ITS uruchamia sygnalizację świetlną. Na głównych drogach (ul. Morska, Aleja Zwycięstwa) i drogach (co najmniej dwupasmowych) łączących tereny mieszkalne z centrum konieczne byłoby zamontowanie tablic informacyjnych nad pasami oraz interaktywnych oznaczeń świetlnych na poziomie gruntu. System taki powinien być zintegrowany z systemem Tristar, aby sytuacja na drogach mogła być stale monitorowana, umożliwiając interwencje w razie konieczności.

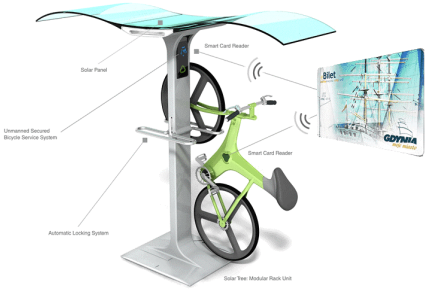
1.2. GDYŃSKI ROWER MIEJSKI

Gdynia ma dobre warunki dla rozwoju transportu rowerowego ze względu na długa linię brzegową i malownicze położenie. Mimo tych atutów, wciąż nie istnieje tam miejski system wypożyczania rowerów, który mógłby wpłynąć na zmianę struktury transportu w mieście. System Gdyńskiego Roweru Miejskiego powinien podlegać Zarządowi Komunikacji Miejskiej w Gdyni i być dofinansowany z budżetu miasta. System składałby się z dwóch podsystemów:

- stacji rowerowych, które pozwalałyby na komunikację między terenami mieszkalnymi a centrum miasta,
- stacji rowerowych zlokalizowanych w centrum i wzdłuż wybrzeża, przeznaczone głównie dla turystów.

Wypożyczenie rowerów mogłoby być bezpłatne dla osób posiadających ważny bilet miesięczny na komunikację miejską. Opłaty mogłyby być też uiszczane przy pomocy zbliżeniowej karty miejskiej. Turyści musieliby zapłacić za wypożyczenie rowerów przez system pre-paid, aplikację na telefon komórkowy lub przez SMS. Stacje rowerowe byłyby zlokalizowane w pobliżu istotnych węzłów przesiadkowych i terenów mieszkalnych, co umożliwiłoby mieszkańcom szybkie dotarcie do najbliższej stacji SKM lub przystanku autobusowego. Wszystkie stacje

2. Intermittent Bus Lanes – introducing in Lisbon.
Dynamiczne pasy autobusowe w Lizbonie.
Source: www.edroga.pl/inzynieria-ruchu/ [09.2014]



3. Public Bicycle Service System docking station.
Stacja Roweru Miejskiego.
Source: www. continuuminnovation.com [08.2014]

allow the availability of bicycles to be controlled in various parts of the city. In addition, residents should be able to check their availability, to report their absence or malfunction via a mobile app.

1.3. PARKING SYSTEM

To support changes in the behaviour of the inhabitants in the urban space it is proposed to build a park&ride type parkings. Parkings would be located in the major interchanges. In this way, access from the suburbs to the nearest interchange would be allowed and onward travel using public transport. This will improve the environment, reduce noise, and relieve the streets in the city. Paid parking zone should be maintained so that there are free parking spaces in the city centre. Existing and new parking spaces should be integrated into the Tristar system. Thanks to that everyone could check availability of free parking spaces via mobile app or on a dedicated website. System should be supplemented by a set of tables that would inform about the number of free parking spaces in city from the drivers' perspective.

1.4. WATER TRANSPORTATION

Existing water transportation system should be supplemented by a water taxi. This type of transport would allow for quick movement from the coastal areas, avoiding the most congested streets.

Water taxi could also allow travelling between the towns of Tricity Agglomeration. It could be managed either by the Public Transport Authority of Gdynia or the Gdansk Metropolitan Area. Residents would be able to use the services on the basis of season tickets and tourists could buy them in every ticket machine. The system could be integrated with Gdańsk water tram in the district of Nowy Port, which would create a coherent water transportation system allowing to travel throughout the Tricity.

Proposed water taxi stops:

- Gdynia – Babie Doły, Oksywie, Waterfront; (existing Molo Rybackie), South Pier, Seaside Boulevard, Orłowo;
- Sopot – Pier;
- Gdańsk – Jelitkowo, Brzeźno, Nowy Port.

1.5. PASSENGER INFORMATION SYSTEM

Passenger Information System should be supplemented with screens that would

powinny być zasilane energią słoneczną i zintegrowane z systemem Tristar, co pozwoliłoby na zdalne sprawdzenie dostępności rowerów w danej stacji, zgłoszenie ich braku lub usterki przez aplikację na telefon.

1.3. SYSTEM PARKINGÓW P&R

Aby wspierać zmiany w zachowaniach użytkowników przestrzeni miejskiej, proponujemy stworzenie systemu park&ride. Parkingi powinny być zlokalizowane przy istotnych węzłach przesiadkowych. W ten sposób możliwe byłoby dotarcie z terenów podmiejskich do parkingu i dalsza podróż komunikacją miejską. Wpłynęłoby to pozytywnie na środowisko, zmniejszenie hałasu i ruchu w mieście. Strefa płatnego parkowania powinna zostać utrzymana co najmniej w obecnej formie by zmniejszyć ilość aut wjeżdżających od centrum, a zarówno istniejące jak i planowane miejsca parkingowe powinny zostać włączone do systemu Tristar, aby umożliwić zdalne sprawdzenie ilości wolnych miejsc poprzez stronę internetową lub aplikację na telefon komórkowy. Uzupełnieniem systemu byłyby tablice informacyjne wyświetlające liczbę wolnych miejsc na najbliższych parkingach.

1.4. GDYŃSKI TRAMWAJ WODNY

Istniejący system transportu wodnego powinien zostać uzupełniony przez tramwaj wodny. Ten środek transportu pozwoliłby na szybkie przemieszczanie się między terenami przybrzeżnymi, unikając najbardziej zakorkowanych ulic.

Tramwaj wodny mógłby również umożliwić podróżowanie pomiędzy miastami Aglomeracji Trójmiejskiej. Zarządzaniem tym środkiem transportu mógłby zająć się ZKM w Gdyni lub odpowiedni organ Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego. Mieszkańcy mogliby podróżować używając Karty Miejskiej lub, tak jak turyści, kupując bilet w dowolnym automacie biletowym. System ten mógłby zostać połączony z gdańskimi liniami tramwaju wodnego w dzielnicy Nowy Port, co pozwoliłoby na stworzenie spójnego systemu transportu wodnego wewnątrz Trojmiasta.

Proponowane przystanki:

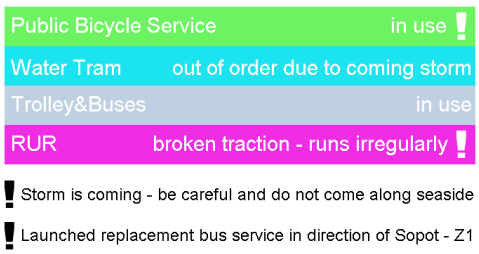
- Gdynia – Babie Doły, Oksywie, Waterfront ; (Molo Rybackie), Molo Południowe, Bulwar ; Nadmorski, Orłowo;
- Sopot – Molo;
- Gdańsk – Jelitkowo, Brzeźno, Nowy Port.

1.5. SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ/DROGOWEJ

System Informacji Pasażerskiej powinien być wyposażony w ekrany wyświetlające informacje

4. Parking system signs – examples.
Tabiice informacyjne.
Author: Krzysztof Stefaniak.

5. Water Taxi in New York City.
Tramwaj wodny w Nowym Jorku.
Source: www.theprosaictraveller.com [08.2014]



6. Passenger Information System – example of screen.
System Informacji Pasażerskiej – przykład ekranu.
Author: Krzysztof Stefaniak.

display current information about the functioning of public transport. The screens would also display tips and warnings for the passengers. Screens should be installed next to the biggest bus stops and in the city centre.

Very similar screens should be installed along the main roads in Gdynia. Both of the systems should be integrated with the Tristar system and allow to check the current road conditions online and via mobile app. All public transport services should be paid by city card. It means that travelling by buses and trolleybuses, renting a bike, paying in paid parking zone is possible by one card – city card.

1.6. FASTER BY CAR

According to research made for Targeo website using data from 2011, driver who drives to work every day in Gdańsk loses about 6 hours and 14 minutes per month stuck in traffic jams. Average car user loses 2488 PLN per year this way. There are many solutions for this problem - and one which seems to be really futuristic is the one that could become a real breakthrough. In some cities (especially in Germany) cars for rent are very popular. People who want to use a car can find the closest one by smartphone app and using a special card or just a credit card rent it. But renting cars alone does not solve the problem. What could solve it, is the next concept which is planned to be applied in Göteborg (Sweden) by Volvo (Sweden car producer). Volvo intents to implement a system of cars that don't need driver interference. According to Volvo, in 3 years there will be about 50 km of possible routes. Automatic driving can minimize traffic jams – cars that don't depend on the driver can react faster, drive smoother and be safer for all traffic users (many traffic jams are due to accidents which can block traffic in a big area of city).

na temat bieżącej sytuacji transportu publicznego, jak również wskazówki i ostrzeżenia dla pasażerów. Takie ekrany powinny zostać zainstalowane przy największych przystankach komunikacji miejskiej w centrum Gdyni.

Podobne ekrany powinny być zamontowane również wzdłuż głównych dróg w mieście. Oba systemy powinny być zintegrowane z systemem Tristar i pozwalać na sprawdzenie obecnej sytuacji na drogach przez Internet. Wszystkie usługi komunikacji miejskiej powinny być opłacane przy pomocy Karty Miejskiej – zarówno podróżowanie autobusami, trolejbusami, jak i wypożyczanie rowerów oraz miejsce w strefie płatnego parkowania.

1.6. SAMOCHODEM – SZYBCIEJ?

Według badań przeprowadzonych dla portalu Targeo przy pomocy danych z 2011 roku, gdański kierowca podróżujący do pracy samochodem spędza około 6 godzin i 44 minut stojąc w korkach, tracąc przez to 2488 zł rocznie. Istnieje wiele potencjalnych rozwiązań dla tego problemu. Jedno z nich, mimo że może wydawać się futurystyczne, mogłoby stać się prawdziwym przełomem. W niektórych miastach (zwłaszcza w Niemczech) bardzo popularne są systemy wypożyczalni samochodowych. Osoby chcące skorzystać z samochodu mogą zlokalizować najbliższy przy pomocy aplikacji na telefon komórkowy i wypożyczyć go przy pomocy dedykowanej lub standardowej karty płatniczej. Same wypożyczalnie nie są jednak rozwiązaniem problemu korków na drodze. Rozwiązanie mógłby stanowić nowy system, który ma być wprowadzony w Goteborgu (Szwecja) przez Volvo. Firma planuje wprowadzić do wypożyczalni samochody które nie wymagają kierowcy. Według materiałów Volvo, za trzy lata udostępnione ma być 50 km tras. Wprowadzenie automatycznych samochodów mogłoby zmniejszyć ilość zatorów w ruchu – pojazdy nie wymagające kierowcy mają krótszy niż człowiek czas reakcji, jeżdżą płynniej i są bezpieczniejsze dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego (wiele zatorów wynika z wypadków drogowych, które mogą zablokować ruch w dużej części miasta).

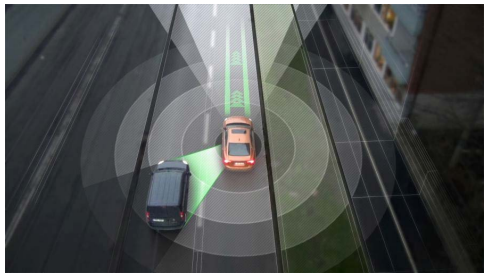
Road Information System:

Morska Street	passable !
Kwiatkowski Route	overcrowded
No free parking spaces in downtown	
Tricity Beltway	accident in direction of Gdynia !

! Storm is coming - be careful due to slippery surface

! Tricity Beltway - exit at the junction of the Chwaszczynska

7. Road Information System – example of screen.
System Informacji Drogowej – przykład ekranu.
Author: Krzysztof Stefaniak.



8. Volvo autonomous driving pilot project.
Pilotażowy projekt automatycznych samochodów Volvo.
Source: www.caradvice.com.au/wp-content/uploads/2013/12/Volvo-autonomous-driving-pilot-project-2.jpg [08.2014]

2. BASIC SUPPLY INFRASTRUCTURE

2.1. RENEWABLE ENERGY GENERATORS IN PIPELINES

Because of the terrain height differences in Gdynia, the pipeline network is conducted on various levels under the ground. There is a possibility to make a use of that – a new

2. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

2.1. ENERGIA ODNAWIALNA Z RUR

Z powodu dużych różnic poziomu terenu w Gdyni, rurociągi są prowadzone na różnych poziomach pod ziemią. Możliwe byłoby wykorzystanie tej sytuacji do produkcji energii dzięki nowym

in-conduit hydropower technology. This technology recaptures energy from the fast-flowing water in the large-diameter and gravity-fed pipelines so as a result a low-cost energy is produced without carbon emission. The system is based on turbines inside the pipes, which spin as water passes through them, without disrupting the water transfer. This solution was introduced by industrial users in USA, but it can easily be implemented in Gdynia's municipal pipelines network.

2.2. EFFICIENT SHOWER SYSTEMS

Gdynia has beautiful beaches within its borders, but there are still some problems with their infrastructural facilities. This also concerns showers. However, the traditional showers are one of the largest sources of water use in European homes. There is a solution for this situation – efficient shower systems. This water recycling technology purifies grey water to drinking quality level, then pumps it back into the system, reuses it and discards after shower session is ended. Similar solution was introduced in Sweden by Orbital System and the result is that it usually saves up to 90% of water and 80% of energy during the showering session. Locating this type of showers near the public beaches in Gdynia would not affect the environment negatively and could help meeting the residents and tourists needs.

2.3. WIND-SOLAR STREET LED LIGHTS

Because of the climate characteristics, Polish shore is one of the best places in the

urządzeniom instalowanym wewnątrz kanałów. W proponowanym rozwiązaniu energia płynów szybko płynących w rurach o dużej średnicy zasilanych grawitacyjnie jest przetwarzana w energię elektryczną – niskim kosztem i bez dodatkowej emisji dwutlenku węgla. System jest oparty na turbinach zamontowanych wewnątrz rur, które są wprawiane w ruch przez płynącą wodę, bez zaburzania jej przepływu. Takie rozwiązanie zostało wprowadzone przez odbiorców przemysłowych w Stanach Zjednoczonych, ale mogłoby być łatwo wprowadzone w gdyńskiej sieci miejskiej.

2.2. WYDAJNE SYSTEMY NATRYSKOWE

Na terenie Gdyni znajdują się piękne plaże, jednak wciąż występują problemy z infrastrukturą dla ich użytkowników. Jednym z nich jest bardzo niewielka liczba pryszniców dostępnych dla plażowiczów. Tradycyjne instalacje natryskowe są jednak jednym z głównych winowajców nadmiernego zużycia wody w europejskich domach. Potencjalnym rozwiązaniem mogłyby być inteligentne systemy natryskowe. W proponowanej technologii szara woda jest oczyszczana do wody zdatnej do picia, a następnie używana ponownie podczas tej samej kąpieli – dopiero po jej zakończeniu woda jest kierowana do ścieku. Podobne rozwiązanie wprowadzone w Szwecji przez Orbital System udowodniło, że w ten sposób można zaoszczędzić do 90% wody i 80% energii (ponownie użyta woda nie wymaga już podgrzewania) podczas jednej kąpieli. Zainstalowanie tego typu pryszniców w pobliżu publicznych plaż w Gdyni nie miałoby negatywnego wpływu na środowisko, a zarazem stanowiłoby wyjście naprzeciw potrzebom mieszkańców i turystów.

2.3. WIATR, SŁOŃCE I SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

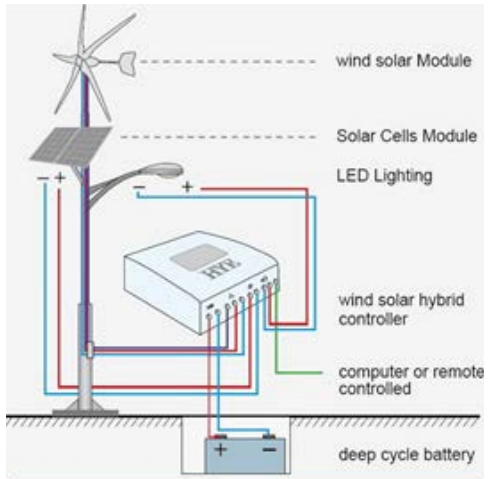
Ze względu na warunki klimatyczne polskie wybrzeże jest jednym z najlepszych miejsc w kraju na lokalizację urządzeń wykorzystujących energię słoneczną i wiatrową. Tego typu rozwiązania mogłyby zostać wprowadzone na gdyńskie ulice w postaci hybrydowo zasilanej sygnalizacji świetlnej.

Proponowane urządzenia sygnalizacji świetlnej posiadają zarówno panele solarne jak i niewielkie turbiny wiatrowe. Instalacja pobiera energię z obu źródeł i kumuluje ją w akumulatorach głębokiego rozładowania, by mogła zostać wykorzystana w razie potrzeby, a podwójne źródło energii pozwala na ciągły pobór energii. System ten mógłby również, po wyposażeniu w odpowiednie czujniki, monitorować ilość światła dziennego i uruchamiać oświetlenie uliczne w razie potrzeb, a nie o z góry ustalonych porach. Pozwoliłoby to na oszczędność energii i reagowanie na bieżące zapotrzebowanie.

<<
9. Volvo auto parking.
System automatycznego parkowania Volvo.
Source: http://www.euroinfrastructure.eu/wp-content/uploads/2014/05/volvo-auto-parking.jpg [08.2014]

10a., 10b. LucidEnergy pipes – the example of energy generators in pipelines.
Rury LucidEnergy – przykład generatorów energii w rurociągach.
Source: Report Sustainia, 2013.

<<
11. Iconographic visualization of efficient shower.
Wizualizacja wydajnego system natryskowego.
Source: Report Sustainia, 2014.



12. Visualization of the smart lightning system and an example of the lamp.
Wizualizacja inteligentnego system oświetlenia I przykład lampy.
Source: www.hyenergy.com [07.2014]

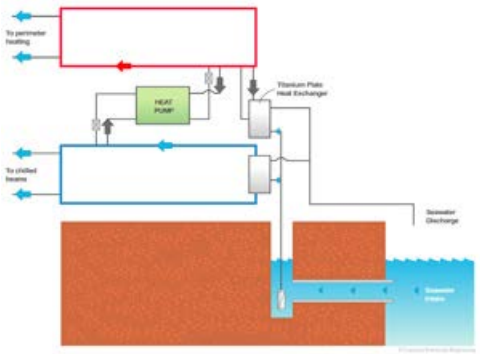
country to locate the facilities which make use of solar and wind energy. This type of solution can be implemented on Gdynia's streets by wind-solar hybrid street lightning.

This type of lights consists of solar modules and small wind turbines. This system harvests energy from both sources and store it in deep cycle batteries to power street lights when it is needed. This dual source can provide permanent flow of power. This system can also be equipped with special sensors, which can monitor the outdoor sunlight and light the lamps, when it is needed, and not like nowadays – between some particular hours of the day. This can help to avoid the energy waste and respond to the current needs.

2.4. HARBOUR HEAT PUMPS

It is a mechanical system which draws heating and cooling from the adherent seashore. The method uses sea water passing along the titanium heat exchanger to avoid corrosion from the seawater. Heat pumps pull the cooling or heating from circulation loop, as needed and send it to perimeter heating/ cooling in the building. This method should easily reduce cost of heating houses. In winter, temperatures near the bottom of the sea (South side of Baltic) are 5-6 Celsius.

The project of Zira Island in Azerbaijan shows a more ambitious approach. The building on the island will be using heat pump (connected to the Caspian Sea). Waste and storm water will be recycled - they will be routed to a waste water treatment plant, processed and (in case of storm water) reused for irrigation. The solid rests are composted, processed, and used for fertilizing the land.



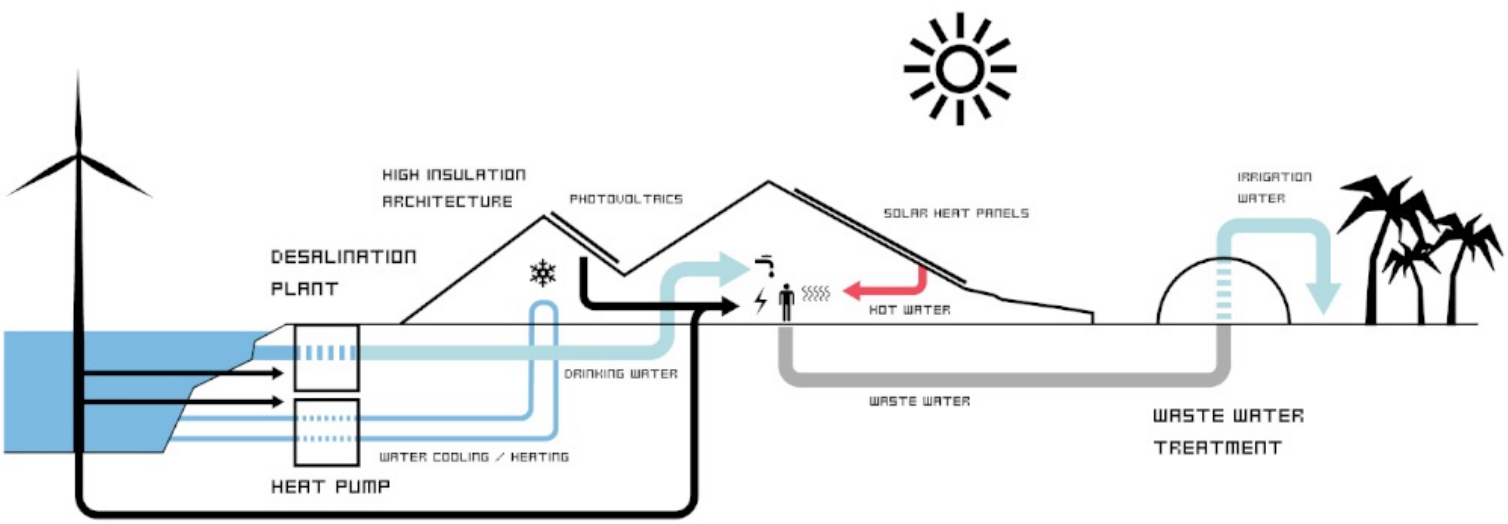
13. Harbour heat pumps.
Schemat przybrzeżnej pompy ciepła.
Source: http://www.enermodal.com/enews-external/Client-Newsletter-Mar2012_R12.html

2.4. PRZYBRZEŻNE POMPY CIEPŁA

Jest to mechaniczny system pobierający energię potrzebną do ogrzewania i chłodzenia z wody morskiej. Proponowana metoda zakłada użycie tytanowego wymiennika ciepła by uniknąć korozji spowodowanej wodą morską. Pompy ciepła pobierają energię z instalacji wymiennika i wysyłają ją do obsługiwanych budynków. Ta metoda pozwala na zmniejszenie kosztów ogrzewania budynków mieszkalnych. Zimą, temperatury przy dnie morza (południowe wybrzeże Bałtyku) wynoszą 5-6 st. C.

Projekt Zira Island w Azerbejdżanie jest przykładem bardziej ambitnego podejścia. Budynki na wyspie będą używać pomp ciepła (połączonych z Morzem Kaspijskim). Woda ściekowa i opadowa będą kierowane do oczyszczalni, a następnie ponownie użyte – np. do nawadniania okolicznych terenów. Odpady stałe będą kompostowane, przetwarzane i używane do użyźniania gruntów.

14. The vision for Zira Island.
Wizja projektu Zira Island.
Source: http://www.robaid.com/tech/green-architecture-zira-island-in-azerbaijan.htm [07.2014]

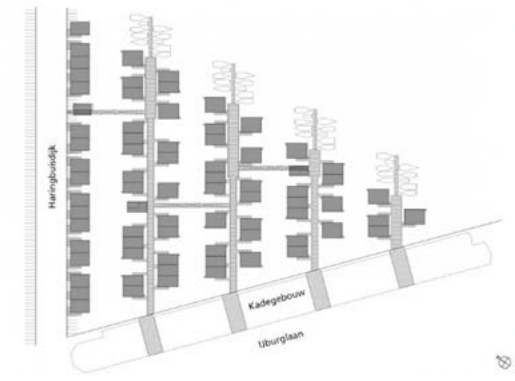


2.5. FLOATING HOUSES

In recent years, floating houses have become one of the solutions to contemporary housing needs. Gdynia as a waterfront city should also be able to offer such opportunities. This requires a smart marina – for hosting floating residential units, with the necessary media, ready for connection. Many examples of this type of housing can be found in Netherlands, where whole neighbourhoods are formed by floating houses, but floating hotels and restaurants can also be seen.

2.6. ENERGY FROM WAVES

Energy from waves is a renewable and environment friendly source of power, it is also widely available. The Searaser system uses a vertical piston between two buoys. One of them floats on the surface of the water, the other is attached to the bottom of the sea. As the water moves, the buoyancy pushes the upper buoy up, and gravity pulls it back down. The connected piston pumps pressurised seawater via the pipes to a turbine situated on the shore - this way energy is produced. However, before using this technology, the potential effects on marine ecosystem and possibilities of disturbance for ships and other vessels should be considered.



3. SOCIAL INFRASTRUCTURE

Just as the alarm phone number 112 works in every country in the EU, as well as in some other countries, more programmes and systems connecting different cities and countries could be introduced. Implementation of similar solutions in different places could create a new network, through which people from all over the world could cooperate. A small example could be knowledge about water, which in Gdynia is so close to the city, but often not known well enough. Not only marine education could be introduced, but also education on sailing, safety during swimming, benefits that the location provides etc. In that case, Gdynia

2.5. PŁYWAJĄCE DOMY

W ostatnich latach pływające domy stały się jednym z rozwiązań problemu współczesnych potrzeb mieszkaniowych. Gdynia jako miasto nadmorskie powinna również dawać mieszkańcom takie możliwości. Wymagałoby to budowy „smart mariny", przy której jednostki mieszkalne mogłyby cumować i pobierać z niej niezbędne media. Wiele przykładów tego typu domów znajduje się w Holandii, gdzie całe osiedla tworzone są przez pływające domy, a spotkać można również pływające hotele lub restauracje.

2.6. ENERGIA Z FAL

Energia fal jest odnawialnym i szeroko dostępnym źródłem energii. System Searaser używa pionowego tłoka między dwiema bojami. Jedna z nich unosi się na powierzchni wody, podczas gdy druga zakotwiczona jest do dna morskiego. W wyniku ruchu wody siła wyporu unosi górną boję, a grawitacja sprowadza ją z powrotem w dół, co wprawia w ruch tłok pompujący wodę morską pod ciśnieniem do znajdującej się na brzegu turbiny. W ten sposób wytwarzana jest energia. Przed użyciem tej technologii należałoby jednak zbadać jej potencjalny wpływ na morski ekosystem i możliwość zakłócenia ruchu wodnego.

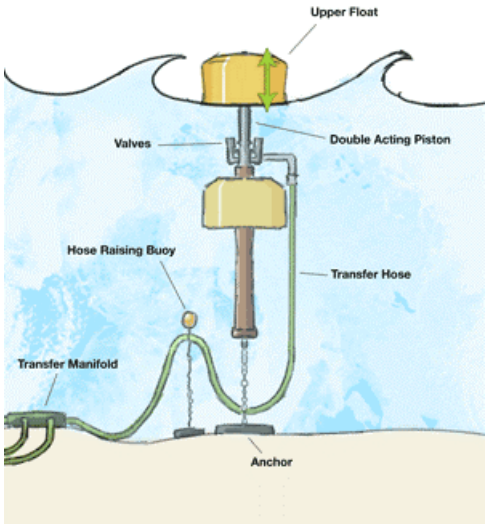
3. INFRASTRUKTURA SPOŁECZNA

Tak jak telefon alarmowy 112 działa w każdym kraju Unii Europejskiej i innych krajach, inne systemy i programy łączące odległe miasta i kraje powinny być stopniowo wprowadzane. Implementacja podobnych rozwiązań w różnych miejscach pozwoliłoby stworzyć sieć, dzięki której ludzie z całego świata mogliby współpracować. Przykład mogłaby stanowić np. edukacja dotycząca wody – wody, która w Gdyni jest tak bliska miasta, jednak często nieznana. Wprowadzić należałoby nie tylko klasyczną edukację morską, ale również kursy dotyczące żeglowania, bezpieczeństwa nad wodą oraz potencjalnych korzyści

15. Floating houses - mobile and modular technology.
Pływające domy – mobilna I modułowa technologia.
Source: www.floatinghouses.eu [07.2014]

<<
16. Dutch floating houses district, Amsterdam, Holland.
Holenderska dzielnica pływających domów, Amsterdam, Holandia.
Source: www.beautiful-houses.net/2011/06/dutch-floating-houses-district.html [08.2014]

17. Seamill – scheme.
Schemat działania systemu.
Source: www.ecotricity.co.uk/our-green-energy/our-green-electricity/and-the-sea/seamills [08.2014]



should cooperate with other cities in countries surrounding the Baltic Sea. Similar programs are implemented in some cities, for example Program Edukacji Morskiej (Marine Education Program) in Gdańsk. Unfortunately they often work on their own. The real smart solution would require all of the programs (not only about Baltic Sea) to work similarly in different cities around the country, continent or even the world. Network, cooperation and using new technologies are key elements to bringing educational system on a higher level. Sharing experience and gathering information from all over the world (or region) are really important for new generation of students, which should be prepared for functioning in a 'global village'.

4. PUBLIC ORDER AND PROTECTION

4.1. SMART METERS AND SENSORS WITH APPLICATIONS BASED ON DATA

Every smart system is based on data. This is the reason why smart meters and sensors should be implemented in many areas of everyday life in Gdynia. Traditional meters count the energy or water amount consumed by users, give the number of cars which drive a particular street or number of pedestrians in a particular place. Smart meters and sensors are digital, they communicate with other network elements and give the active information about the situation to the system, which can adapt to various circumstances. Users can have access to this data and react for situation changes as well. The users themselves can also provide data – e.g. the real-time monitoring of pedestrians traffic based on the signal from mobile phones or on-going information about destination of taxi orders. Nevertheless, data is not a solution in itself. It can lead to new solutions like applications based on it. For instance - an application monitoring the energy efficiency. The whole model of energy analytics and model of every building in Gdynia as well as possible energy savings could be showed. Another field, which could be changed by smart applications, is the monitoring and modelling of water distribution system, hydraulics and water quality as well as detection of water leaks and pipe bursts events. This can also be used for the irrigation system – agricultural in the western parts of Gdynia and public areas, like parks and lawns. It can be connected with the local weather forecast as well as sensors, which monitor the humidity of the ground.

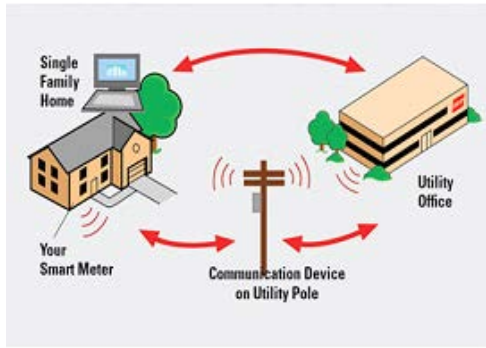
z nadmorskiej lokalizacji etc. Gdynia powinna w tych staraniach współpracować z innymi miastami nadbałtyckimi. Podobne programy są już uruchamiane, np. Program Edukacji Morskiej w Gdańsku. Niestety, często działają one tylko w jednym miejscu. Rozwiązanie prawdziwie inteligentne wymagałoby od wszystkich tego typu programów (nie tylko w obrębie Morza Bałtyckiego), aby funkcjonowały podobnie w różnych miastach, krajach, czy nawet na różnych kontynentach. Połączenia, współpraca i korzystanie z najnowszych technologii są elementami kluczowymi dla podniesienia poziomu edukacji. Dzielenie się doświadczeniami i zbieranie informacji z całego świata (lub choćby regionu) są niezwykle ważne dla nowego pokolenia uczniów i studentów, którzy powinni być przygotowani do życia w "globalnej wiosce".

4. PORZĄDEK PUBLICZNY I BEZPIECZEŃSTWO

4.1. INTELIGENTNE MIERNIKI I CZUJNIKI ORAZ UŻYCIE DANYCH

Każdy inteligentny system jest oparty na zbieraniu i przetwarzaniu danych. Z tego powodu wiele aspektów codziennego życia w Gdyni powinno zostać zmierzone i zbadane przez inteligentne liczniki i czujniki. Tradycyjne liczniki mierzą ilość zużytej energii lub wody, podają liczbę samochodów przejeżdżających daną ulicą lub ilość pieszych w danym miejscu. Inteligentne liczniki są cyfrowe, komunikują się z innymi elementami sieci i podają informacje o obecnej sytuacji do systemu, który jest w stanie przystosować się do danych okoliczności. Użytkownicy mogą zarówno mieć dostęp do zebranych danych i samodzielnie zareagować, jak i dostarczać nowych informacji – np. poprzez monitoring ruchu pieszych na podstawie sygnału telefonów komórkowych lub bieżących zamówień taksówek. Nie można jednak zapomnieć, że dane nie są rozwiązaniem samym w sobie, jednak ich przetwarzanie i analiza może prowadzić do nowych rozwiązań, jak na przykład – monitorowanie efektywności energetycznej. Dzięki inteligentnym licznikom dla każdego budynku w Gdyni mógłby powstać model zużycia energii, jak również propozycja wprowadzenia konkretnych zmian i oszczędności. Dane dostępne dzięki inteligentnym systemom mogłyby również zmienić sposób monitoringu i modelowania systemów dystrybucji wody, jakości wody, a nawet wspomagać wykrywanie wycieków lub pękniętych instalacji. Poprzez takie systemy możliwe byłoby też zarządzanie systemem nawadniania – na terenach rolnych w zachodniej części Gdyni oraz w publicznych parkach i na skwerach – połączonym z lokalną prognozą pogody oraz miernikami wilgotności gruntu.

18. Seamill – photo.
Boja na powierzchni wody.
Source: www.conserve-energy-future.com/Advantages_Disadvantages_WaveEnergy [08.2014]



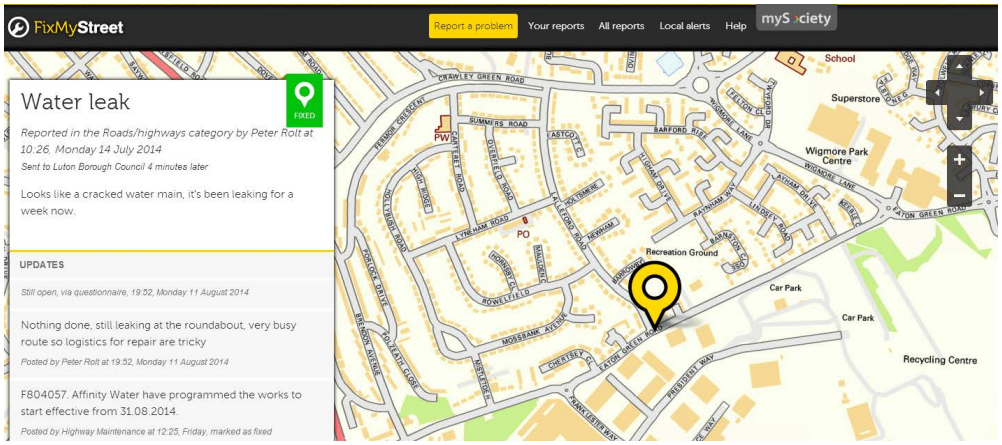
19. Smart metering and smart irrigation system .
Inteligentne systemy.
Source: www.tongapower.to; Report Sustainia, 2014

4.2. FIXMYSTREET PLATFORM & WI-FI

One of the websites that aim to help people in their everyday life is FixMyStreet platform. Using this webpage every citizen can report any infrastructure-related problem: a pothole, lamp that doesn't work or graffiti on a traffic sign, and these messages are then sent to local authorities. The system is already working in the UK, Switzerland, Sweden and Malaysia. The authors encourage citizens of other countries to create their own versions of the platform – process of starting a new FixMyStreet is described on the platform's website. Using these applications would be much easier with free WiFi in city. According to Gdynia's website, city has already provided hotspots in the most popular places: beach, marina, boulevard, Kościuszko's Square, Park Rady Europy. Creating hotspots in public transport (buses, trolleys) would be an even greater convenience for both the residents and tourists.

4.2. PLATFORMA FIXMYSTREET I DOSTĘP DO WI-FI

FixMyStreet jest jedną z wielu platform internetowych których celem jest pomaganie użytkownikom w ich codziennym życiu. Dzięki niej każdy mieszkaniec danego miasta może zgłosić zaistniały problem – dziurawą nawierzchnię, niedziałającą latarnię uliczną, znak drogowy zniszczony przez wandali, a informacje te zostaną przesłane dalej, do władz miejskich. System ten działa już w Wielkiej Brytanii, Szwajcarii, Szwecji i Malezji. Autorzy FixMyStreet zachęcają obywateli innych krajów do tworzenia jej własnych wersji – proces tworzenia nowej platformy jest opisany na stronie. Aby wygodnie używać tego typu stron i aplikacji niezbędny jest dostęp do darmowej, miejskiej sieci wi-fi. Według strony internetowej miasta, w Gdyni powstały już hotspoty w najpopularniejszych lokalizacjach, takich jak plaża, marina, Bulwar Nadmorski, Skwer Kościuszki czy Park Rady Europy. Dostęp do sieci w środkach komunikacji miejskiej (autobusach, trolejbusach) byłby jeszcze większym udogodnieniem zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów.



<<
20. Screen from website FixMyStreet in UK.
Strona FixMyStreet w Wielkiej Brytanii.
Source: www.fixmystreet.com [07.2014]

4.3. ACTION FOR PROTECTING THE SEASHORE

In the idea of being smart and creating a smart city, the environment is a very important element. One of the most popular places in Gdynia is Orłowo district, famous mainly for an active cliff. Natural water erosion has been changing it for many years. As the coastal cliffs collapse, the shoreline recedes inland. For Orłowo it is about 1 m per year (Subotowicz, 1984).

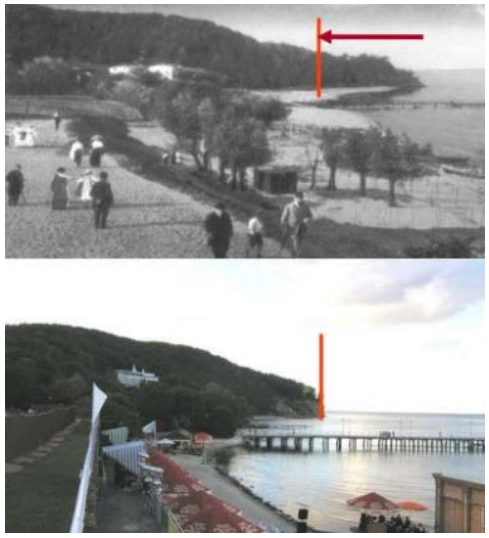
It is a natural process and we cannot stop it, but we can protect the shoreline by hydrotechnical structures. In 2006 an underwater threshold was built at the bottom of the bay, near the shore. It is constructed of stone blocks with a diameter of 0.7 to 1.5 meters, consisting of three segments (Urząd Morski w Gdyni).

4.3. OCHRONA LINII BRZEGOWEJ

Dbałość o środowisko naturalne jest ważną częścią tworzenia inteligentnego miasta. Orłowo jest jedną z najpopularniejszych dzielnic Gdyni, przez turystów znaną głównie ze względu na aktywny klif. Naturalna erozja zmienia jego kształt od wielu lat. W wyniku działalności fal linia brzegowa przesuwa się w głąb lądu – w Orłowie prędkość przesuwania wynosi ok. 1 m rocznie.

Jest to naturalny proces, którego nie jesteśmy w stanie zatrzymać, możemy jednak spowolnić go przez odpowiednie konstrukcje hydrotechniczne. W 2006 roku na dnie zatoki zbudowano z kamiennych bloków podwodny próg. Kamienie o średnicy 0,7 do 1,5 m tworzą trzy segmenty tego specyficznego

21. Receeding of the shoreline: year 1900 and 2004.
Zmiana linii brzegowej: rok 1900 i 2004
Source: Monitoring erozji i osuwisk w strefie brzegowej Bałtyku, PiG.



According to Kruk-Dowgiałło (2009) the biological studies conducted in the second and third year since the building of the threshold have shown that this solution is conductive to sustainable and environmentally friendly. Being smart is not only about creating new techniques, but also about reusing – e.g. an old bunker on the verge of collapsing had been pushed down the cliff and moved into a position to work as an additional breakwater.

5. ECONOMIC INFRASTRUCTURE

5.1. DEVELOPING WATERFRONT CITY MORE CONCENTRICALLY

Gdynia is flanked by big massifs of terrain from the west and south-east side, which allows the growth of the city mainly along the coast. Already at the very beginning of the growth of Gdynia, the planners have been debating this issue - a general plan from 1935 had planned building of satellite neighbourhoods radiating from the city centre.

Gdynia should consider possibilities of expansion in the seaside direction. It is for sure one of the boldest ideas, but a self-sufficient floating district-city like Dubai, or a stable island similar to the new districts (Zeeburgereiland) in Amsterdam could be a solution for Gdynia's development.

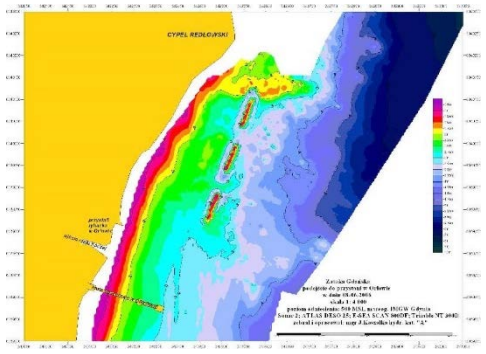
falochronu. Według Kruk-Dowgiałło (2009) badania prowadzone w drugim i trzecim roku od konstrukcji progu pokazały, że rozwiązanie to, zgodnie z założeniami, jest przyjaznym dla środowiska sposobem ochrony linii brzegowej. Bycie „smart" to jednak nie tylko tworzenie nowych technologii, ale również recycling – bunkier, który stojąc na klifie groził zawaleniem został zepchnięty z klifu i ustawiony przy nabrzeżu tak, aby również chronić linię brzegową.

5. INFRASTRUKTURA EKONOMICZNA

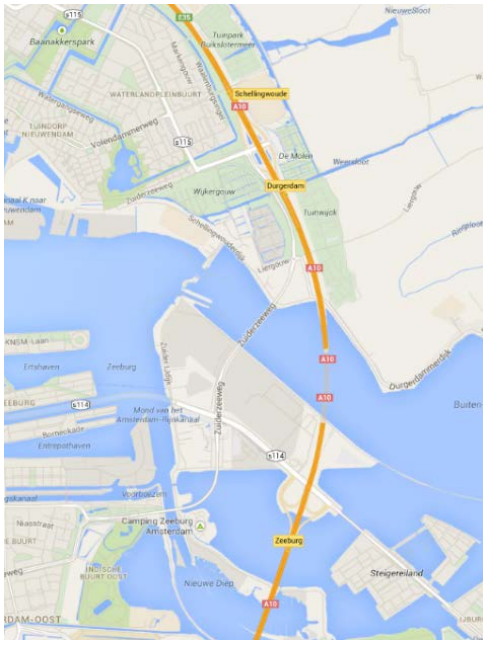
5.1. KONCENTRYCZNY ROZWÓJ MIASTA

Gdynia jest od strony zachodniej i południowo-wschodniej otoczona masywami terenu, które determinują jej rozwój przestrzenny wzdłuż linii brzegowej. Już w początkach miasta planiści rozważali ten problem – w planie zabudowy z 1935 r. zakładano budowę satelitarnych osiedli rozłożonych promieniście w stosunku do centrum.

W Gdyni należałoby rozważyć możliwość rozbudowy w kierunku morza. Jest to niewątpliwie odważny koncept, jednak idea podobna do samowystarczalnej pływającej dzielnicy z Dubaju czy stabilnej wyspy Zeeburgereiland w Amsterdamie mogłaby stanowić rozwiązanie dla przyszłego rozwoju Gdyni.

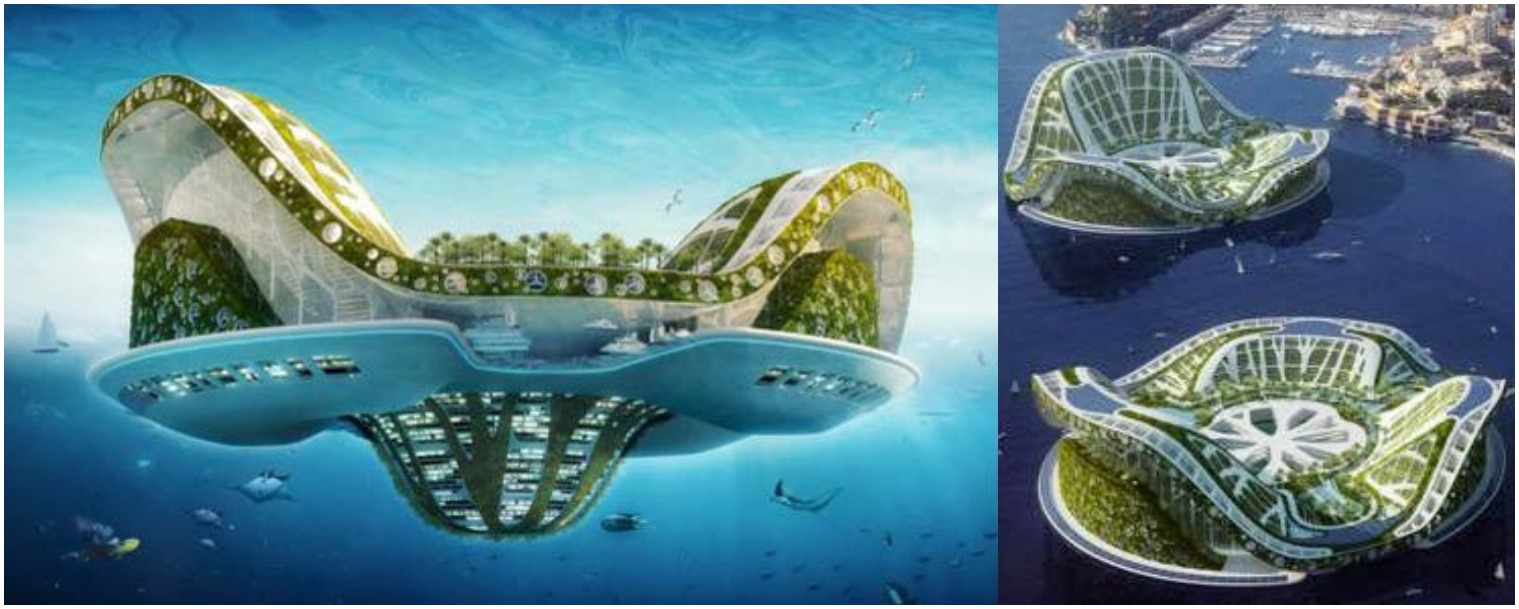


22. Bathymetry chart of the litoral zone in Gdynia Orłowo, with the underwater breakwater structure visible.
Plan batymetryczny akwenu w strefie przybrzeżnej Gdynia-Orłowo, z widocznym falochronem podwodnym (wyk. Wydział Pomiarów Morskich, 08.06.2006 r.).
Source: http://www.umgdy.gov.pl/pium/aktualnosci/podglad?kod=20y78lezw2.rg4rlrezw1&typ=n [08.2014]



23. Localization of Zeeburgereiland.
Lokalizacja wyspy Zeeburgereiland.
Source: www.maps.google.com [08.2014]

<<
24. Visualization of Zeeburgereiland.
Wizualizacja wyspy Zeeburgereiland.
Source: www.zeeburgereiland.nl/vrijekavels/locatie/zeeburgereiland [08.2014]



25. Visualization of DUBAI Lilypad Floating City.
Wizualizacja pływającej dzielnicy w Dubaju.
Source: www.inhabitat.com/lilypad-floating-cities-in-the-age-of-global-warming/ [09.2014]

5.2. DEVELOPMENT OF MARINE BIOTECHNOLOGY

Marine biotechnology, so-called blue biotechnology, is a very interesting branch of sciences. Blue biotechnology is the study of a variety of marine organisms and their potential usability to create new materials. The marine species have adapted to the extreme conditions of the life in the sea, so the study of marine biodiversity may allow us to develop new drugs or industrial enzymes that can operate in extreme conditions and which are of great economic importance. Estimates predict a growth in the sector in the coming years.

CONCLUSION

In an attempt for the European Union to improve waterfront development and communities through its waterfront project launched in the North Sea, sustainability and social inclusion was the fulcrum. However, in order to achieve this vital goal, these communities shall have to incorporate smart solutions. These waterfront cities will need to accurately measure current conditions and model the future with the environment and the welfare of the people in mind. Nonetheless, the infrastructure, which constitutes an underlying structure that supports the systems and is inherently hidden, is often overlooked.

Smartness is all about the timely use of information - getting the information at the right time and place so that informed decisions can be made. 'Smart infrastructure' responds intelligently to changes in its environment, including user demands and other infrastructure,

5.2. ROZWÓJ BIOTECHNOLOGII MORSKIEJ

Biotechnologia morska, nazywana również niebieską jest ciekawą gałęzią nauki, zajmuje się badaniem organizmów morskich i potencjalnych możliwości wykorzystania ich przy tworzeniu nowych materiałów. Gatunki żyjące w morzu przystosowały się do ekstremalnych warunków podwodnych, możemy więc poprzez badanie ich odkryć np. nowe leki lub enzymy przemysłowe o dużym znaczeniu ekonomicznym. Szacunki ekspertów przewidują wzrost w tym sektorze w najbliższych latach.

PODSUMOWANIE

W unijnym projekcie na wybrzeżach Morza Północnego dążącym do rozwoju miast nadmorskich i warunków życia ich mieszkańców, największy nacisk położono na zrównoważony rozwój i włączenie społeczne. By jednak osiągnąć te cele, społeczności te musiałyby zainwestować w inteligentne rozwiązania, by dokładnie zmierzyć i zbadać obecną rzeczywistość oraz zaplanować przyszłość – dbając o dobrobyt ludzi i środowisko. Niestety, często infrastruktura, mimo że stanowi szkielet na którym wspiera się funkcjonowanie społeczeństwa, jest pomijana w rozważaniach.

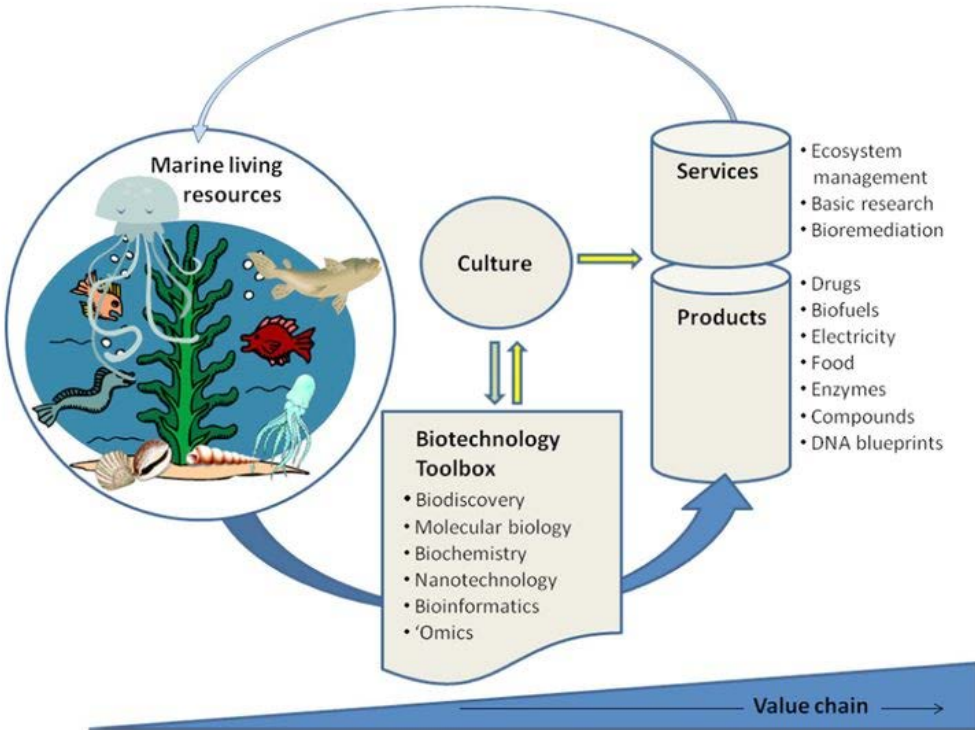
Kwintesencją bycia „smart" jest zdobycie i użycie informacji w odpowiednim momencie, by móc na ich podstawie podjąć adekwatne decyzje. Inteligentna infrastruktura reaguje na zmiany w swoim otoczeniu, w tym m.in. wymagania użytkowników i inne systemy

to achieve an improved performance. Sensors and technological controls embedded within new and retrofitted community systems could monitor existing conditions and provide real-time feedback in case modifications are needed. Hence the research on Smart Infrastructure for waterfront cities, the case of Gdynia is an expository one that allows us to look at what could be done to ensure that the EU vision for the waterfront cities remain relevant in the digital age. Even though Gdynia is currently developing some smart infrastructure projects, it doesn't mean that today's smart solutions will stay so forever. Smart needs to be constantly reactive to the demands of its environment, constantly optimising the processes it's involved in. What is also important, we need to remember that sometimes smartening something may not require adding something new, as we have shown. Sometimes it is taking something away, simplifying it.

And what can we gain, if we make our cities smarter? Better quality of life, better knowledge of the city. Both economical and ecological advantages, working towards sustainable development. Being smart changes the image of the city in the world, and aims at facilitating daily life of the everyday people.

infrastrukturalne, by poprawić swoje działanie. Czujniki i elementy kontrolujące zarówno nowe, jak i unowocześnione systemy mogą monitorować panujące warunki i dostarczać informacji na ich temat w czasie rzeczywistym, jeśli potrzebne są usprawnienia. Właśnie dlatego zaprezentowane wyżej badanie przedstawia propozycje tego co można zmienić, by unijna wizja rozwoju miast nadwodnych mogła być nadal realizowana w dobie cyfryzacji. Mimo że Gdynia bierze obecnie udział w projektach rozwijających inteligentną infrastrukturę, nie możemy zapominać, że rozwiązania które sprawdzają się dziś, mogą zawieść w przyszłości. Systemy muszą stale reagować na potrzeby ich otoczenia, stale optymalizując procesy, które nadzorują. Należy również pamiętać, że czasem tworzenie inteligentnych rozwiązań nie wymaga wprowadzania nowych technologii, a zmianę, uproszczenie działającego systemu.

Jakie korzyści przynosi miastu bycie „smart"? Poprawę jakości życia, większą wiedzę o samym mieście. Zarówno korzyści ekonomiczne, jak i ekologiczne, co wspomaga dążenie do zrównoważonego rozwoju. Bycie „smart" zmienia postrzeganie miasta w świecie i dąży do ułatwienia życia jego mieszkańcom.



25. Examples of products and services developed by technological applications using marine bioresources.
Przykłady produktów I usług rozwiniętych dzięki wykorzystaniu biotechnologii morskiej.
Source: www.vliz.be/wiki/Portal:Marine_Biotechnology#cite_note-faoillustration-1 [08.2014]

Sources:

1. Beciri D. (2009) Green architecture – Zira Island in Azerbaijan, www.robaid.com/tech/green-architecture-zira-island-in-azerbaijan.htm [2009]
2. Chapa J. (2008) LILYPAD: Floating City for Climate Change Refugees, www.inhabitat.com/lilypad-floating-cities-in-the-age-of-global-warming/ [2008]
3. Conserve energy future. (2014) Wave energy, www.conserve-energy-future.com/Advantages_Disadvantages_WaveEnergy.php [2014]
4. Continuum. (2014), www.continuuminnovation.com [2014]
5. Ecotricity. (2014) Seamills, www.ecotricity.co.uk/our-green-energy/our-green-electricity/and-the-sea/seamills [2014]
6. Edroga. (2014), www.edroga.pl [2014]
7. Floating houses, www.floatinghouses.eu/ [2014]
8. Kruk-Dowgiałło L., Brzeska P., Błeńska M., Opioła R., Kuliński M., Osowiecki A.. (2009) DOES COAST PROTECTION DETERIORATE BOTTOM HABITATS? CASE STUDY-UNDERWATER BREAKWATERS IN GDYNIA ORŁOWO. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk, www.wis.pol.lublin.pl/kongres3/tom3/14.pdf [2009]
9. Polacy stoją w korkach nawet 9 godzin miesięcznie, www.wprost.pl/ar/311465/Polacy-stoja-w-korkach-nawet-9-godzin-miesiecznie/ [2012]
10. Report Sustainia 2013.
11. Report Sustainia 2014.
12. Subotowicz W. (1984) 'Brzegi klifowe', in B. Augustowski (red.), Pobrzeże pomorskie. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, pp. 121-149.
13. Szopowski Z. (1961) 'Zarys historyczny zniszczeń polskich morskich brzegów klifowych', in Materiały do monografii polskiego brzegu morskiego, z. 1, Wybrane zagadnienia dynamiki brzegu morskiego. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Gdańsk, pp. 5-36.
14. The most beautiful houses. (2011) Dutch floating houses district, Amsterdam, Holland, www.beautiful-houses.net/2011/06/dutch-floating-houses-district.html [2011]
15. The prosaic traveller. (2014), www.theprosaictraveller.com [2014]
16. Tonga Power Limited, www.tongapower.to [2014]
17. Urząd Morski w Gdyni, www.umgdy.gov.pl [2014]
18. Vlaams Instituut Voor De Zee. (2012) Marine Biotechnology, www.vliz.be/wiki/Portal:Marine_Biotechnology#cite_note-faoillustration-1 [2012]
19. Zeeburgereiland. (2014), www.zeeburgereiland.nl/vrijekavels/locatie/zeeburgereiland [2014]

4

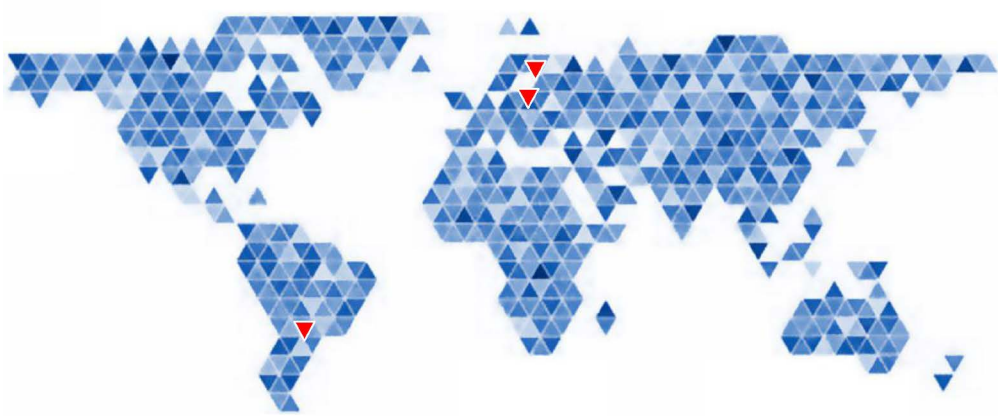
110 LAT
POLITECHNIKA GDAŃSKA
South Baltic Conference on New Technologies and Recent Developments in Flood Protection

MENTOR: Oscar Bragos
Agata Hinca, Piotr Smolnicki, Beata Tranda, Anna Wilde, Anna Wolska, Karolina Zajączkowska,
from Gdansk Univerity Of Technology and University of Gdańsk
with cooperation Of: Germán Hein, Federico Sileo, Mauro Livolti, Agustina Rostán from National University Of Rosario

WHAT KIND OF CITY ARE WE BUILDING? WHAT KIND OF CITY DO WE WANT TO BUILD? Re-viewing three different urban developments in metropolitan areas

Jakie miasta budujemy? Jakie miasta chcemy budować?

Przegląd trzech różnych kierunków rozwoju urbanistycznego w obszarze metropolitalnym



INTRODUCTION

Almost thirty years ago, United Nations alerted about future human development explaining the concept of sustainable development. In the report "Our common future", known as Brundtland report, it is said:

> „Humanity has the ability to make development sustainable to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. The concept of sustainable development does imply limits – not absolute limits but limitations imposed by the present state of technology and social organization on environmental resources and by the ability of the biosphere to absorb the effects of human activities. But technology and social organization can be both managed and improved to make way for a new era of economic growth. The Commission believes that widespread poverty is no longer inevitable. Poverty is not only an evil in itself, but sustainable development requires meeting the basic needs of all and extending to all the opportunity to fulfill their aspirations for a better life. A world in which

WPROWADZENIE

Prawie trzydzieści lat temu, ONZ poruszył problem rozwoju ludzkości wyjaśniając koncepcję zrównoważonego rozwoju. W raporcie "Nasza wspólna przyszłość" (Brundtland Report) czytamy:

> "Na obecnym poziomie cywilizacyjnym możliwy jest rozwój zrównoważony, to jest taki rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie. Koncepcja zrównoważonego rozwoju zakłada ograniczenia (wynikające z obecnego postępu technologicznego i systemu społecznego oraz zdolności biosfery do absorbowania skutków działalności człowieka) na wykorzystanie zasobów środowiska. Zarówno technologia jak i system organizacji społecznej mogą być zarządzane i udoskonalane tak, aby stały się częścią nowej ery w gospodarce. Komisja uważa, że powszechne ubóstwo nie jest nieuniknione. Ubóstwo jest złem samym w sobie i jego eliminacja leży u podstaw zrównoważonego rozwoju, który zakłada dążenie do zaspokojenia podstawowych potrzeb wszystkich ludzi oraz wyrównanie

1 "Our Common Future" ("Brundtland Report"), United Nations World Commission on Environment and Development (WCED), 1987.

poverty is endemic will always be prone to ecological and other catastrophes."[1]

Limitations and social conditions of development are ones of the main ideas of the concept of sustainability. Even they have been presented many years ago, they still prevails. During the last years of XX Century, urban development and sustainability were in discussion. The advantages and disadvantages of two models, the dispersed city and the compact city, were in the center of the debate. Javier Monclús, Francesco Indovina and other recognized town planners and urban researchers pointed out the main effects of a scattered urban development:

1. Dispersion of urban areas in the region;
2. Social and functional segregation;
3. High consume of resource land;
4. High consume of energy;
5. High emission of pollutants;
6. High cost of maintenance and operation.

Closer to present days, Bernardo Secchi, another renowned urban planner, noted that the challenges for city management are sustainability, social inclusion and mobility.

And these are the questions that are present in the research carried out during these summer months. Therefore, this research proposes to analyze three recent urban developments in metropolitan areas (ryc. 2) that correspond to three different contexts of social and economic development.

The research tries to focus on sustainable urban development. For this study, it is assumed that sustainable urban development means:

4. an efficient use of resource land and of energy;
5. the development of public transport;
6. an effective and a correct urban growth management.

The three cases show three different ways of answering the demands involving the extension of the built-up areas. Some of them are closer to a sustainable urban development, other more distant, significantly further away. And in all three cases we will find the articulation (and the lack of articulation) between political, design and technical definitions. In all three cases, by action or omission, it is put in value the need to program the growth of the city in accordance with a project and not only with generic urban regulations.

ich szans na lepsze życie. Świat, w którym ubóstwo jest endemiczne zawsze będzie narażony na różnego rodzaju katastrofy, w tym ekologiczne" [1]

Ograniczenia i warunki społeczne rozwoju są jednymi z głównych idei koncepcji zrównoważonego rozwoju. Wciąż są one najistotniejsze, nawet jeżeli zostały wygłoszone wiele lat temu. W ostatnich latach XX wieku rozprawiano na temat kierunku urbanistyki i zrównoważonego rozwoju miast. Najważniejszym tematem dyskusji były wady i zalety dwóch modeli - rozproszonego i zwartego miasta. Javier Monclús, Francesco Indovina, a także inni uznani planiści i badacze wskazali główne skutki rozwoju miasta rozproszonego.

1. Rozproszenie obszarów miejskich w regionie;
2. Segregacja społeczna i funkcjonalna;
3. Wysokie zużycie zasobów terenu;
4. Wysokie zużycie energii;
5. Wysoka emisja zanieczyszczeń;
6. Wysokie koszty utrzymania i eksploatacji.

Bliżej naszych czasów, inny znany urbanista - Bernardo Secchi, zauważył, że głównym wyzwaniem dla zarządzających miastem są zrównoważony rozwój, integracja społeczna i komunikacja.

Pytania te są obecne w pracy badawczej, przeprowadzonej podczas letnich miesięcy. W niniejszym badaniu poddano analizie trzy rozwijające się miasta w obszarach metropolitalnych (ryc. 2), które odpowiadają trzem różnym kontekstom rozwoju społecznego i ekonomicznego w ostatnich latach.

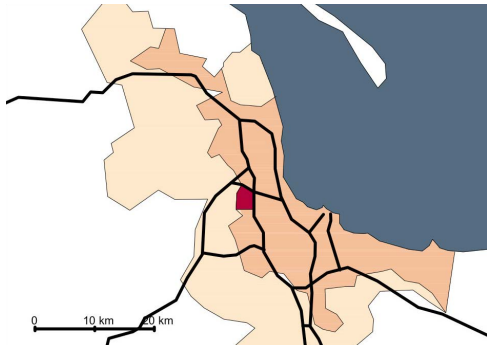
Badanie skupia się na problematyce zrównoważonego rozwoju. Na cele tego opracowania poprzez zrównoważony rozwój rozumie się:

1. efektywne zarządzanie zasobami ziemi i energii;
2. rozwój transporty publicznego;
3. efektywne i poprawne zarządzanie rozwojem miasta.

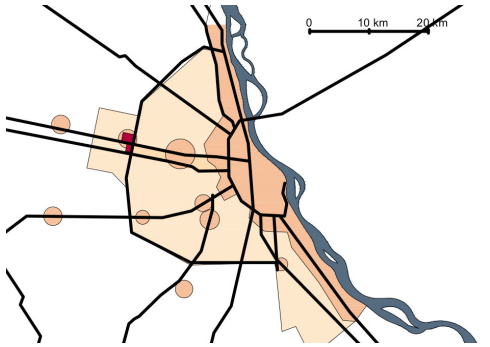
Trzy przykłady analiz pokazują trzy różne odpowiedzi na wymagania występujące na zabudowanych terenach. Niektóre z nich są bliższe ideom zrównoważonego rozwoju, inne zdecydowanie bardziej oddalone. We wszystkich trzech przypadkach znajdziemy wyrażenie relacji (lub braku relacji) pomiędzy politycznymi, projektowymi i technicznymi rozwiązaniami. We wszystkich trzech przypadkach przez wcześniejsze zaniedbanie doceniono potrzebę programu rozwoju przestrzennego miasta w oparciu o projekt, nie tylko ogólne wytyczne.

Analiza trzech przypadków pozwala

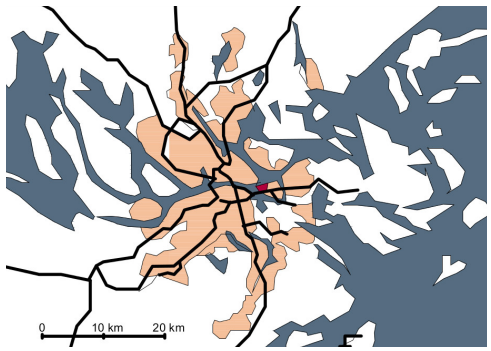
2. Three study cases:
- Osowa, Gdańsk, Poland
- Roldan, Rosario, Argentina
- Hammarby Sjostad, Stockholm, Sweden
Trzy analizowane przykłady
- Osowa, Gdańsk, Polska
- Roldan, Rosario, Argentyna
- Hammarby Sjostad, Stockholm, Szwecja
Author: Piotr Smolnicki



Osowa, Gdańsk, Poland
Osowa, Gdańsk, Polska



Roldan, Rosario, Argentina
Roldan, Rosario, Argentyna



Hammarby Sjostad, Stockholm, Sweden
Hammarby Sjostad, Stockholm, Szwecja
Author: Anna Wilde

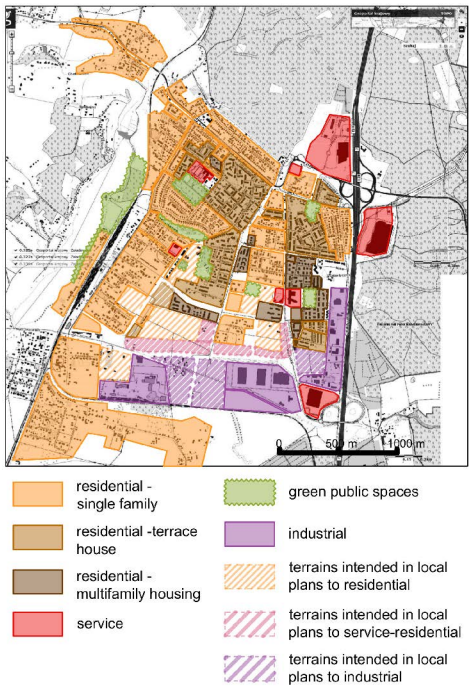
The analysis of the three cases allows us to see what kind of city is being built and, also, to draw some lessons that allow us to specify what type of city we can / want to live in and build.

OSOWA, GDAŃSK, POLAND

LOCALIZATION

District Osowa is located in the north-west edge of the city Gdańsk. From north it is surrounded by the Tricity Landscape Park included in Gdynia and Sopot, from the west it opens to commune Żukowo. Officially the district Osowa has 13,4 km² and counts about 15000 inhabitants. For research the analyzed terrain is limited to the residential-service part of about 6,4 km² omitting the industrial southern part. Osowa is adjacent to the communication hub created by two important roads: Tricity bypass and Oliwa-Chwaszczyno way. The distance between Osowa and center of Gdańsk is the same as to neighbouring Gdynia (c.a. 20 km). Despite of being included in the administrative borders of Gdańsk, Osowa in reality is quite separated. It is a typical "bedroom district".

For the research it was carried out the survey in order to know better the living conditions of the citizens of Osowa.



THE HISTORY

The primal settlements on the terrains of Osowa are villages Wysoka (Wittstock) and

nam zobaczyć jakiego rodzaju miasta są obecnie budowane, oraz także wyciągnąć wnioski i określić jakiego typu miasta możemy/chcemy zamieszkiwać i budować.

OSOWA, GDAŃSK, POLSKA

LOKALIZACJA

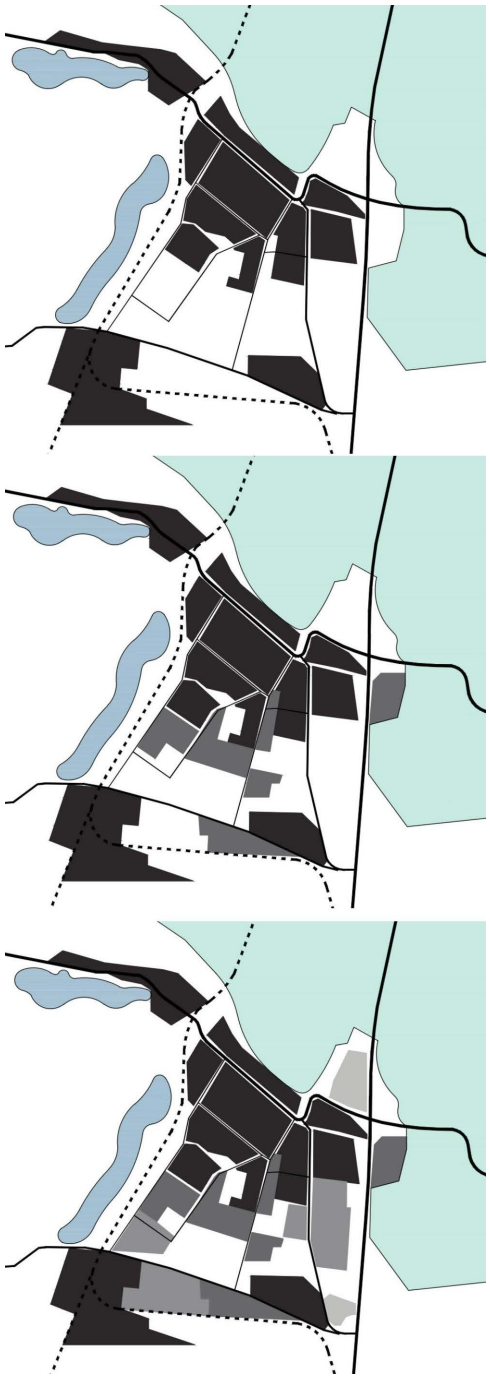
Dzielnica Osowa jest położona na krawędzi, w północno--zachodniej części Gdańska. Otoczona jest od północy i wschodu Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym na granicy z Gdynią i Sopotem, od zachodu zaś otwiera się na gminę Żukowo. Oficjalna wielkość dzielnicy Osowa to około 13,4 km², a liczba mieszkańców wynosi 15 000. Na cele badań ograniczono analizowany obszar do części mieszkalno-usługowej wielkości około 6,4 km², pomijając południową, przemysłową część. Osowa przylega do węzła komunikacyjnego tworzonego przez dwie ważne drogi – obwodnicę trójmiejską oraz trasę Oliwa – Chwaszczyno.Podobna odległość dzieli Osowę od centrum Gdańska jak i od centrum sąsiedniej Gdyni (około 20 km) Osowa mimo iż mieści się w granicach administracyjnych Gdańska w rzeczywistości jest od niego odseparowana. Jest to typowa „dzielnica sypialnia".

Na cele niniejszych badań przeprowadzono na terenie Osowej ankietę, która pozwoliła lepiej poznać warunki życia mieszkańców Osowej.

HISTORIA

Pierwotnymi osadami leżącymi na terenie Osowej była wieś Wysoka (Wittstock) oraz Osowa (Espenkrug) i na południu Barniewice (Barnewitz). W latach 70tych XX wieku dzielnica zaczęła się dynamicznie rozwijać za względu na budowę nowych mieszkań socjalnych, m.in. w roku 1973 Spółdzielcze Zrzeszenie Budowy Domów Jednorodzinnych „Okrętowiec" rozpoczęło na terenie Wysokiej budowę 202 domów jednorodzinnych dla swoich pracowników[2]. Po roku 1989 zauważyć można zjawisko szybkiego rozwoju prywatnego budownictwa mieszkaniowego. Zasadniczym tego powodem był permanentny brak mieszkań, połączony ze skutkami wyżu demograficznego z lat 80. oraz konieczność nadrobienia zaległości, spowodowanych wieloletnią niewydolnością centralnego systemu zarządzania[3]. W latach 90- tych i na początku XXI wieku powstało dużo budynków jednorodzinnych oraz wielorodzinnych. Zwiększa się też ilość wielkopowierzchniowych sklepów.

<<
3. Functional scheme
Schemat funkcjonalny
Author: Anna Wilde



4. Spatial growth of Osowa.
Przestrzenny rozwój Osowej.
Author: Anna Wilde

Osowa (Espenkrug) and in south Barniewice (Barnewitz). In 70ties of XX century the district begun to develop dynamically because of the new social housing, for instance in 1973 Co-operative Association of Housing Construction "Okrętowiec" started the construction of 202 detached houses for its workers.[2] Since 1989 there is a fast development of the private single-family houses. The basic reason of this was the permanent lack of apartments related with the demographic bulge of 80ties and the necessity of making up the inefficiency of the socialistic central management system.[3] In 90ties and in the beginning of XXI century is was build many single-family and multifamily buildings. There is also more large-space shopping malls.

SPATIAL ORDER

The buildings in Osowa are extensive, over 90% of the residential terrains are low detached or semi-detached houses. The individual housing in Osowa can be divided into two types according to the sources of funding:

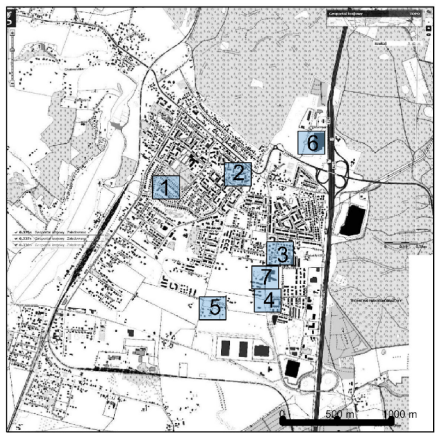
3. single-family estates and terraced houses from 70 and 80ties built by housing cooperatives;
4. individual detached and semi-detached houses.

The first kind of the buildings are spread in relatively large areas (20-24ha). These estates were designed with kind of urban consequence, they keep rhythm and building line. The second kind is mostly spread in southern expanding part of Osowa and differs from the first type. The main differences are:

- lack of one urban project
- lack of coherent guidelines about the appearance of houses. The local plans does not impose the building line, shape and colour of roofs or any other features helping with keeping the visual order.
- lack or bad condition of roads and technical infrastructure. Some roads, even many years after the rising the buildings, are unhardened or are made provisionally, lack of pavements.
- lack of good public space
- Apart from single-family houses in southern-eastern part of analyzed terrains, for example along Wodnika street, many multifamily buildings estates are built, also gated communities. They are not spatially nor functionally connected with neighboring housing developments.

MOBILITY

The main mean of transport of the residents of Osowa is car. a) The public transport of Osowa (pic. 9) bases almost only on bus lines, there is on tram. The exsisting PKP line Gdynia-Kościerzyna currently runs every hour or two, which is not an alternative to the habitants of Osowa. The buses



1 single family social housing (70-ties, 80-ties)

2 terrace housing from 80-ties and 90-ties

3 multifamily houses

4 multifamily housing - private developers

5 single family dwellings - private (from 90-ties till now- 2014)

6 trade centers from late 90-ties and beginning of XXI

7 sites of service buildings (schools, churches, shops, etc.)

ŁAD PRZESTRZENNY

Zabudowa Osowej jest ekstensywna, ponad 90% obszarów zabudowy mieszkaniowej to niskie domy jednorodzinne lub szeregowe. Zabudowę indywidualną w Osowej można podzielić na trzy typy biorąc pod uwagę rodzaj inwestycji:

1. osiedla domków jednorodzinnych i szeregowych z lat 70. i 80 budowane przez spółdzielnie mieszkaniowe;
2. domy jednorodzinne budowane przez prywatnych inwestorów w latach 90 i później.

Pierwszy typ budynków występuje na obszarach o stosunkowo dużych rozmiarach (20 – 24 ha.), Wykazują one pewną konsekwencję urbanistyczną, m. in. zachowują rytmu i linię zabudowy. Drugi typ budynków jednorodzinnych jest najbardziej rozpowszechniony w południowej, wciąż rozbudowywanej części Osowej i różni się znaczenie od pierwszego typu. Główne różnice polegają na:

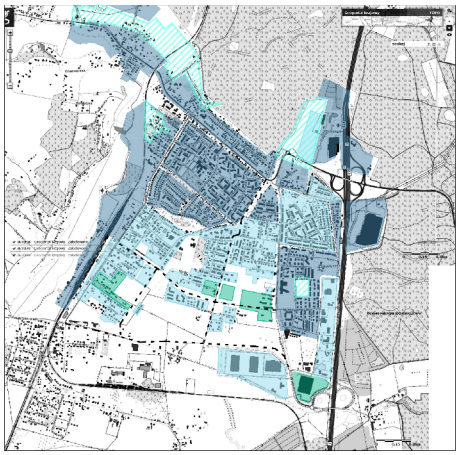
- braku jednej myśli urbanistycznej

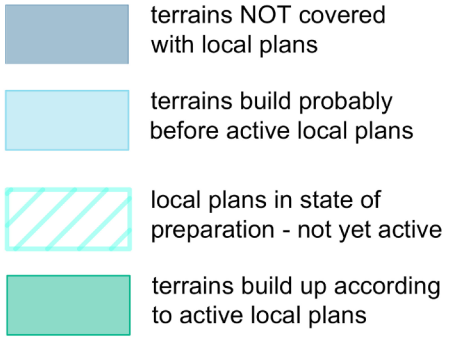
<< 5. Urban tissues. Tkanki miejskie. Author: Anna Wilde

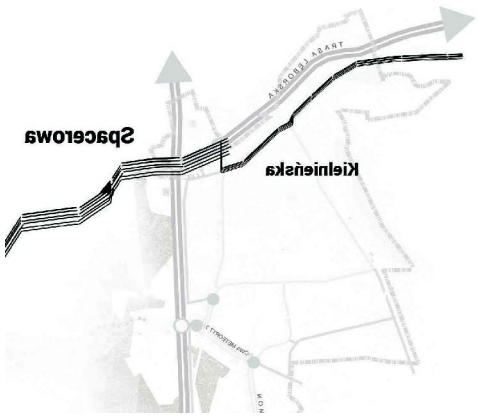
2 http://www.encyklopediagdanska.pl/index.php?title=OSOWA

3„Problem Suburbanizacji", pod red. Piotra Lorensa, wyd. Urbanista, Warszawa 2005.

approximately run every 15 min. the only direct bus to Main City Gdańsk runs every 30 min, the average travel from the centre of Gdynia of Gdańsk takes 1 h or more. Low frequency, lack of variety of means of transport and long distances to the main service and business centres and universities makes the residents of Osowa choose cars. 92 % of the respondents have at least one car in their dwelling, 38 % of them have 2 or more cars. Osowa is dominated by cars which can be seen in daily car traffic, not sufficient car parking places and mental addiction of the citizens to cars (pic. 10).



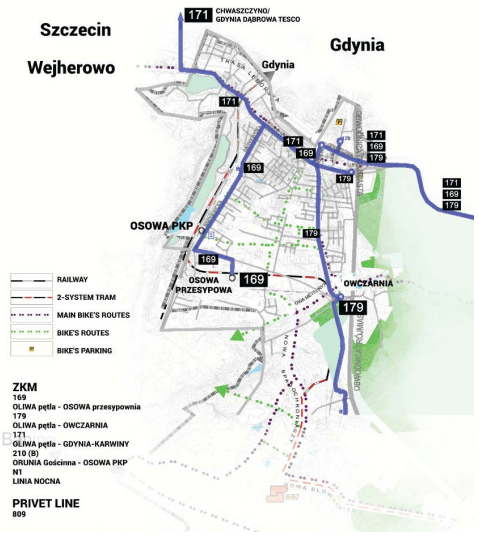




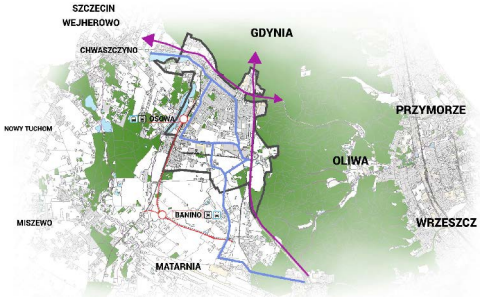
- braku jednolitych wytycznych odnośnie wyglądu indywidualnych domów jednorodzinnych. Plany miejscowe w tych obszarach nie określają obowiązującej linii zabudowy, kształtu i koloru dachu ani innych cech pomagających w zachowaniu porządku wizualnego.
- braku lub złego stanu dróg i infrastruktury technicznej. Niektóre drogi, nawet wiele lat po powstaniu domków, nie są utwardzone lub są utwardzone prowizorycznie, brakuje chodników.
- braku projektu przestrzeni publicznej.
- Oprócz budynków jednorodzinnych w południowo-wschodniej części analizowanych terenów, np. wzdłuż ulicy Wodnika, powstają osiedla wielorodzinne, wśród nich również grodzone. Nie są one przestrzennie ani funkcjonalnie powiązane z sąsiednimi osiedlami.

KOMUNIKACJA

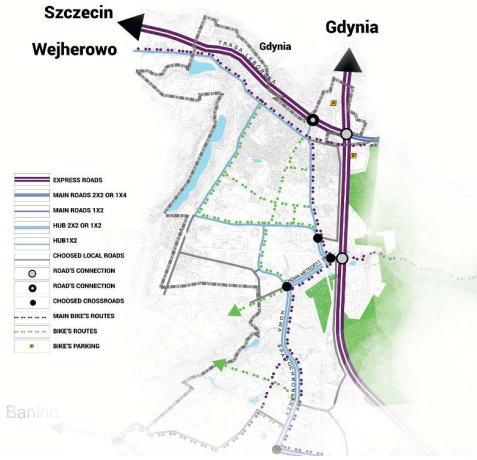
Dominującym środkiem transportu mieszkańców Osowej jest samochód.**a)** Transport publiczny (ryc. 9) Osowej bazuje prawie wyłącznie na liniach autobusowych, dzielnica nie jest skomunikowana linią tramwajową. Istniejąca linia PKP łącząca Gdynię z Kościerzyną w obecnym stanie kursuje z częstotliwością co godzinę lub dwie, co nie stanowi alternatywy komunikacyjnej dla mieszkańców. Autobusy z Osowej kursują średnio co 15min (w godzinach szczytu częściej), jedyny bezpośredni autobus dojeżdżający do Gdańska Głównego jeździ co pół godziny, dojazd z centrum Gdańska lub Gdyni do Osowej zajmuje średnio ok 1h lub więcej. Niska częstotliwość kursów, brak wyboru alternatywnych środków komunikacji miejskiej, oraz duże odległości od głównych ośrodków usługowych i biznesowych oraz uczelni sprawia, że mieszkańcy Osowej wybierają samochód. 92 % ankietowanych



<<
6. .Local plans cover of Osowa.
Schemat pokrycia planami miejscowymi.
Author: Anna Wilde



7. Transportation schemeof Osowa.
Schemat komunikacyjny Osowej.
Author: Karolina Zajączkowska



8. Transportation scheme.
Schemat komunikacyjny.
Author: Karolina Zajączkowska

a) 62 % of respondents of the survey points car as used "always" or "often". So much as 38 % of respondents travels everyday to work/school more than 15 km; 35 % – 5-15 km, 12 % - less than 5 km.
62 % ankietowanych osób wskazuje samochód jako używany „często" lub „zawsze". Aż 38 % ankietowanych dojeżdża codziennie do pracy/szkoły 15 lub więcej kilometrów, 35 % – 5-15 km, 12 % - mniej niż 5 km.
Research survey

4 http://www.pkm-sa.pl/glowna/.

<<
9. Public transport scheme.
Schemat transportu publicznego.
Author: Karolina Zajączkowska

10. Traffic congestion scheme
Schemat największego natężenia ruchu.
Author: Karolina Zajączkowska

POMERANIA METROPOLITAN TRAIN

The current construction of Pomerania Metropolitan Train (ryc. 11) ultimately will connect Inner City of Gdańsk with the airport in Rębiechowo and join the existing train line Gdynia-Kościerzyna. It is planned to build three train stations, also in Osowa. The finish of the construction is planned in 2015.[4] Ultimately PKM is to be linked to Kashubia. The idea of the investment is the system "park&ride" allowing the users to arrive to the train stop with their own car or bike and finish the trip by train.

PUBLIC SPACES

One of the main and most attractive public spaces in Osowa is Park on the Chiron Street („The most beautiful Pomeranian Voivodeship Public Space 2012"). The meeting place for young residents of the district is a small park at Bliźniąt Street, as well as playgrounds at schools. Osowa has no clear center though. Green spaces are scattered across the district. The main street – Wodnik Street is dominated by the service. A place of great potential is the promenade, but it lacks a connection to the rest of the neighborhood. Although Osowa is located near three lakes, in fact the waterfront remains undeveloped and practically not used.

SOCIAL CONDITIONS

The number of Osowa's inhabitants increases each year. Every year the number of residents rises of about 500. Osowa population was 14,419 in 2013.[5] Considering data from 2013 the group of residents of age between 25 – 45 is relatively the biggest. Detailed characteristics of Osowa's inhabitants age shows pic. 12. Osowa's density is 400-1200 people/square meter. It is not the greatest density in Gdańsk. That small rate of density in this city is characteristic for eastern and western districts of Gdańsk. Very important rate of social conditions of urbanization is the number of unemployed. Considering all the districts Osowa maintaines in the middle of the ranking.[6] It informs that the level of unemployment is not distinctive comparing to whole city. Describing the process of suburbanization

posiada w gospodarstwie domowym co najmniej jeden samochód, 38 % posiada ich 2 lub więcej. Osowa jest zdominowana przez samochody, co objawia się m. in. codziennymi korkami, brakiem wystarczającej ilości miejsc parkingowych i mentalnym uzależnieniem większości mieszkańców od samochodu (ryc. 10).

POMORSKA KOLEJ METROPOLITALNA

Budowana aktualnie Pomorska Kolej Metropolitalna (ryc. 11) docelowo ma łączyć Gdańsk Główny z lotniskiem w Rębiechowie i doczepić się do istniejącej linii kolejowej na trasie Gdynia-Kościerzyna. Planowane jest wybudowanie trzech stacji kolejowych na istniejącej linii, m. in. w Osowej. Zakończenie budowy przewiduje się na drugą połowę 2015 roku.[4] Docelowo planuje się rozszerzyć PKM o połączenia z Kaszubami. Całość ma powstać w popularnym w Europie Zachodniej systemie „park&ride", czyli „parkuj i jedź", umożliwiającym dojazd do przystanków PKM własnym autem lub rowerem, pozostawienie go na parkingu i pokonanie dalszej trasy koleją.

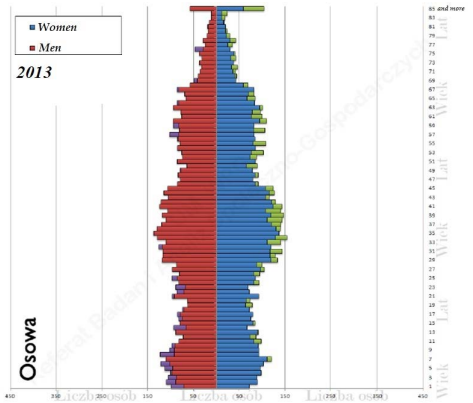
PRZESTRZENIE PUBLICZNE

Jedną z głównych i najbardziej atrakcyjnych przestrzeni publicznych Osowej jest Park przy ulicy Chirona („Najpiękniejsza przestrzeń publiczna Województwa Pomorskiego" w 2012r.). Miejscem spotkań młodych rezydentów dzielnicy jest mały park przy ul. Bliźniąt, a także place zabaw przy szkołach. Osowa nie posiada jednak jednoznacznego centrum. Przestrzenie zielone są rozproszone po dzielnicy. Główna ulica – Wodnika – jest zdominowana przez usługi. Miejscem z wielkim potencjałem jest deptak, jednak brakuje mu połączenia z resztą dzielnicy. Mimo że Osowa jest położona nad trzema jeziorami, w zasadzie nie jest to wykorzystywane – nabrzeże pozostaje niezagospodarowane.

WARUNKI SOCJALNE

Liczba mieszkańców dzielnicy Osowa z roku na rok wzrasta. Z każdym rokiem przybywa około 500 mieszkańców. W roku 2013 populacja Osowy wyniosła 14 419.[5] Mając na uwadze dane z roku 2013 największa grupa wiekowa zawarła się z przedziale 25 – 45 lat. Szczegółową charakterystykę wiekową Osowy przedstawia rycina 12. Analizując gęstość zaludnienia Gdańska). Osowa odznacza się gęstością z przedziale 400-1200 mieszkańców na m2. Jest to wynik stosunkowo mały, charakterystyczny dla dzielnic zachodniej i wschodniej części miasta. Istotnym kryterium w charakterystyce społeczno-ekonomicznej jest liczba bezrobotnych. Biorąc pod uwagę wszystkie dzielnice miasta Osowa znajduje się w środkowej części rankingu.[6] Oznacza to, że poziom bezrobocia

11. Pomerania Metropolitan Train.
Pomorska Kolej Metropolitalna.
Author: Karolina Zajączkowska



12. Age pyramid of Osowa.
Piramida wieku dzielnicy Osowa.
Source: www.gdansk.pl

5 Bank Danych Lokalnych, GUS

6 Powiatowy Urząd Pracy w Gdańsku, www.pup.gda.pl

7 Referat Badań i Analiz Społeczno-Gospodarczych, WPG, Dane demograficzne w podziale na jednostki pomocnicze Gdańska w latach 2005-2013, Source: www.gdansk.pl

in the agglomeration of Gdansk, there should be interpreted changes in the population, taking into internal migration. In 2013 this number for Osowa ranged 51-150.[7] This is an average score equating this to entire city.

ROLDÁN, GREATER ROSARIO, ARGENTINA

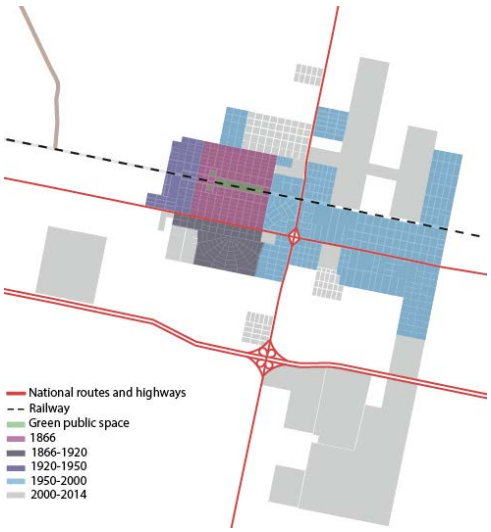
Roldán is a town of about 15.000 inhabitants (2010) located 25 km from Rosario Metropolitan Area. (pic. 14.). In last decade of the twentieth century residents of Rosario started to move to smaller towns close to the main city. Roldán is an example of these fast growth towns in the metropolitan area. Rosario's inhabitants began to choose Roldán as a place to live, still working in Rosario. (pic. 15) shows urban growth of Roldán during the period 1866-2014). In last 14 years Roldán's area increased twice.

HISTORY

Roldán was founded in 1866. The origin of the town is largely due to the development of new means of transport (railway) and to national and provincial immigration policies. The railroad was built in the second half of 19th Century; about 1930 the national road system was built and on the middle of the nineties the construction of Rosario – Córdoba highway started. Roldán was a typical agriculture center of the vast Argentine plain[1]. Over the years, more and more weekend houses arose. At present Roldán became a suburban residential center.[2]

LAND USES AND SERVICES

Most of the area of Roldán is a residential area (pic. 16.) There are few small



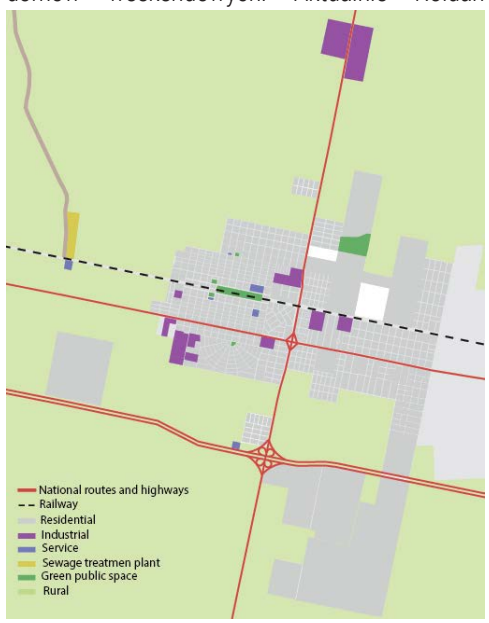
nie jest wyróżniający się na tle całego miasta. Charakteryzując proces suburbanizacji w aglomeracji gdańskiej należy w szczególności zinterpretować zmiany w liczbie ludności biorąc pod uwagę migracje wewnętrzne. Liczba ta w roku 2013 dla Osowy zawarła się w przedziale 51-150.[7] Przyrównując to do całego miasta jest to wynik średni.

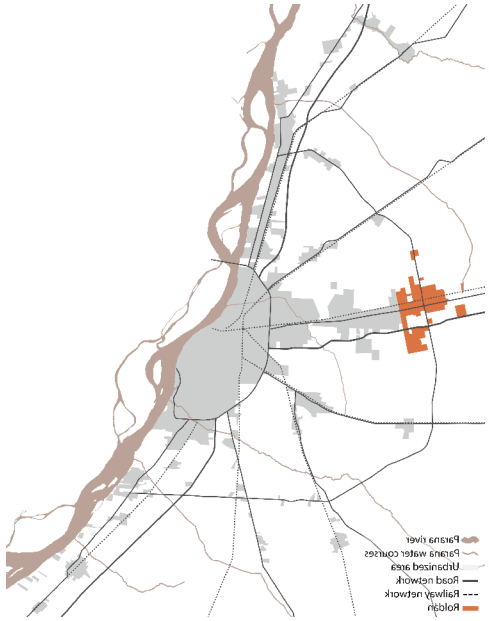
ROLDÁN, METROPOLIA ROSARIO, ARGENTYNA

Roldán mieszka około 15000 mieszkańców (2010), zlokalizowany jest w odległości około 25 km od metropolii Rosario (ryc. 14). W ostatniej dekadzie XX wieku w metropolii Rosario zaczęło rozwijać się zjawisko osiedlania mieszkańców do mniejszych satelitarnych miast. Przykładem takiego właśnie bardzo szybko rozwijającego się miasta jest Roldán. Mieszkańcy Rosario coraz częściej zaczęli wybierać Roldán jako miasto do życia jednak nie porzucając przy tym pracy w głównym mieście. Rycina 15 przedstawia przestrzenny rozwój analizowanego miasta poczynając od roku 1866 do roku 2014.W ciągu ostatnich 14 lat Roldán powiększył swoją powierzchnię dwukrotnie.

HISTORIA

Miasto Roldán zostało założone w 1866 roku. Rozwój miasta w dużej mierze zainicjowało powstanie kolejnych nowych dróg środków transportu. W drugiej połowie XIX wieku poprowadzono kolej, natomiast w połowie lat 90 powstała autostrada łącząca Rosario z Cordobą.[1] Początkowo omawiane miasto charakteryzowała funkcja typowo rolnicza. Na przestrzeni lat powstawało coraz więcej domów weekendowych. Aktualnie Roldán





14. Location of Roldán
(orange – Roldán , gray- Rosario Metropolitan Area)
Położenie Roldán względem metropolii Rosario (kolor pomarańczowy – Roldán , kolor szary – Obszar Metropolitalny Rosario)
Authors: Students from National University of Rosario

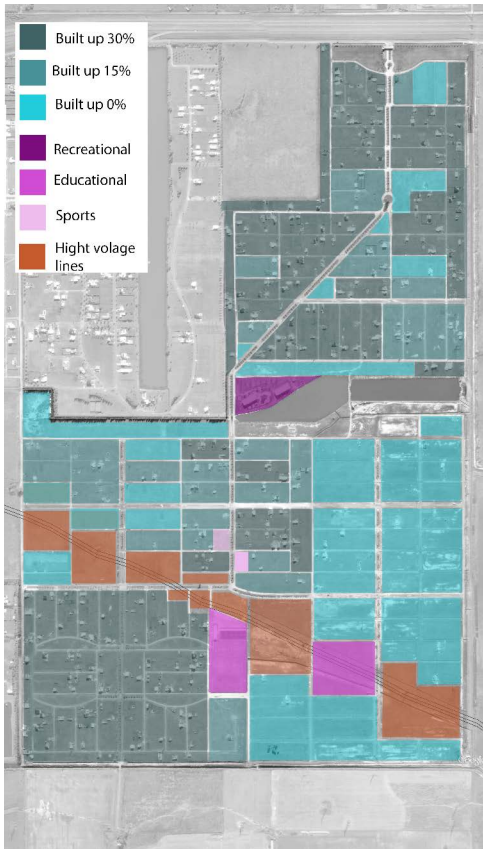
1 Bragos, O. and Gamba, F. (2012) Urban policies, city management and fast urban growth in Argentine cities, in City management and fast urban growth, 48th ISoCaRP Congress.

2 Bragos, O; Mateos, A; Pontoni, S. (2006) Economic integration and urban policies in Rosario Metropolitan Area, 42nd ISoCaRP Congress.
The research was made with the cooperation of the students from National University in Rosario: Agustina Rostán, Germán Hein, Federico Sileo, Mauro Livolti
Badania przeprowadzono przy współpracy ze studentami z Uniwersytetu z Rosario. Agustina Rostán, Germán Hein, Federico Sileo, Mauro Livolti.

<<
15. Urban growth of Roldán.
Rozwój przestrzenny miasta Roldán.
Authors: Students from National University of Rosario

16. Land uses of Roldán.
Użytkowanie gruntów w mieście Roldán.
Authors: Students from National University of Rosario

industries and some services (like schools and hospital). Public spaces are very few and sport facilities are found in different clubs. There are primary schools and a secondary one in Roldán. In Funes, the town close to Roldán, there are also primary and secondary schools (both public and private ones). Anyway, these schools do not satisfy the increasing demand. There is a so called "rural hospital" in Roldán, with very limited care services. There is another hospital of the same condition in Funes. The nearest public hospital is in Rosario (Emergency Hospital), about 25 km far from Roldán.



TIERRA DE SUEÑOS

The construction of the highway was the beginning of the formation of new settlements in the city. Tierra de Sueños is one of the biggest of these new estates. Because of its fast growth, the study focused on it (pic. 15). New housing estates are designed primarily for young couples of medium incomes. The newly-built estate is characterized by: single-family housing, low density and wide-open spaces. Tierra de sueños is an estate that will have almost 15,000 inhabitants when completed under these conditions that express a non-rational use of resource land: almost 30 % of

spełnia funkcję ośrodka mieszkaniowego.[2]

UŻYTKOWANIE GRUNTÓW

Znaczną powierzchnię Roldán zajmują tereny mieszkaniowe (ryc. 16.). Małą część całego miasta zajmuje przemysł, natomiast usługi takie jak szkoły czy szpital stanowią bardzo mały procent powierzchni miasta. W Roldán miejsca publiczne prawie nie istnieją, co ma na pewno negatywny wpływ na jakość życia w mieście. Mieszkańcy Roldán mają do dyspozycji szkoły podstawowe oraz ponadpodstawowe zarówno w mieście jak i w niedaleko położonym Funes (prywatne i publiczne). Jednak placówki te nie zaspokajają ciągle rosnącego popytu na usługi edukacyjne. W mieście Roldán, jak i w Funes znajdują się szpitale z podstawową opieką zdrowotną o ograniczonym charakterze. Najbliższy szpital publiczny znajduje się w odległości 25 km od Roldán.

TIERRA DE SUEÑOS

Najnowsza inwestycja komunikacyjna - budowa autostrady przyczyniła się do powstawania coraz nowszych osiedli w mieście Roldán. Przykładem takiego osiedla jest Tierra de Sueños. Do szczegółowej analizy wybrano akurat tą część miasta ponieważ wykazuje najszybsze tempo rozwoju (ryc.15). Nowe osiedla skierowane są przede wszystkim do młodych par o średnim przychodzie. Nowo powstałe wymarzone osiedla charakteryzują: zabudowa jednorodzinna, mała gęstość zabudowy oraz szeroko otwarte przestrzenie. W samym Tierra de Sueños szacuje się wzrost liczby mieszkańców o 15 000. W najbliższych latach planuje się pokrycie całej powierzchni dzielnicy zabudową mieszkaniową oraz drogami (drogi zajmą prawie 30 % całej dzielnicy) (ryc. 18.). Tereny zielone w dzielnicy planowane są jedynie na terenach, przed które przebiegają linie wysokiego napięcia. Tereny przeznaczone na sport i rekreację są bardzo małe, a obszary przeznaczone na szkoły praktycznie nie istnieją. W przyszłości należy zadbać o rozwój infrastruktury technicznej. Grunty o różnym przeznaczeniu są rozmieszczone losowo. Nie ma ogólnego pomysłu na projekt za wyjątkiem rozplanowania siatki ulic.

KOMUNIKACJA

W Roldan nie ma publicznej kolei. Usługi komunikacyjne pochodzą z lat osiemdziesiątych. Lokalne I krajowe władze planują zbudować nową linię kolejową, ale plan nie jest jeszcze gotowy. Jeśli powstanie kolej, stacja kolejowa będzie oddalona od Tireea de Sueños o 6 km. (8 km od jej południowej części). Autobusy nie kursują z wystarczającą częstotliwością, ponieważ wciąż nowe budynki są słabo zasiedlone. Dlatego wszyscy mieszkańcy

<<
17. Density of development.
Gęstość zabudowy.
Authors: Students from National University of Rosario

18. Hight voltage lines.
Linie wysokiego napięcia.
Authors: Students from National University of Rosario

its area is devoted to streets (pic. 18). Most of the green areas are crossed by high voltage lines. The land devoted to sports and recreation is small and there is no land devoted to retail. The land devoted to schools practically doesn't exist. Infrastructures networks (except electricity and water) have to be built. non-residential land uses are distributed randomly. There is no idea of project, except the grid of streets.

MOBILITY

There is no railway public transportation. The last service is from the eighties. The provincial and national authorities are planning to start with new railroad services, but there is no plan yet. If there would be a railroad service to travel to Rosario, the railway station will be 6 km far from Tierra de Sueños estate (8 km from the far south lot of the estate). Public transportation (buses) doesn´t has a good frequency, because still the new developments are scarcely inhabited. Therefore, all the people living in Tierra de Sueños drive a car to travel in their daily trips to Rosario. It is estimated that, when all the lots be built, there will live about 15.000 new inhabitants in Tierra de Sueños (more or less the same population that the whole Roldán had in 2010). It is also estimated that there will be about 5.000 new cars in this new estate, most of them leaving at the same time for the daily trip to Rosario.

Tierra de Sueños jeżdżą samochodami. Szacuje się że kiedy wszystkie działki będą zabudowane będzie tam mieszkać około 15000 nowych mieszkańców (to mniej więcej tyle, ile całe Roldan posiadało w 2010 roku). Również z szacunków wynika, że przybędzie około 5000 nowych samochodów, większość z nich będzie wyjeżdżała codziennie w tym samym czasie do Rosario.

ZARZĄDZANIE MIASTEM

Wszystkie największe miasta i miejscowości prowincji Sana Fe mają swoje plany zagospodarowania przestrzennego (niektóre z nich również plany strategiczne rozwoju). Większość małych miejscowości nie posiada planów miejscowych, tylko kilka prostych wytycznych odnośnie rozwoju urbanistycznego. Roldán posiada podobny plan, jednak nie jest od uaktualniony. Nie istnieje żaden projekt miasta jako całości. W Roldán (oraz w innych miejscowościach Obszaru Metropolii Rosario) nowe osiedla są inwestycjami deweloperów. Przedstawiają oni projekty nowych osiedli lokalnym władzom, które zatwierdzają je na podstawie aktualnych planów. Podczas ostatnich pięciu lat władze odpowiedzialne za środowisko w prowincji Santa Fe zaczęły wymagać analizy oddziaływania na środowisko oraz projekty sieci odprowadzenia wody i ścieków. Najnowsze

CITY MANAGEMENT

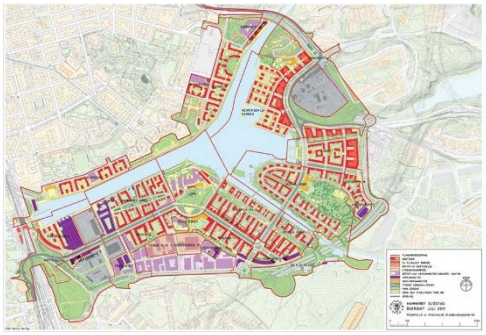
All the biggest cities and towns of Santa Fe Province have their urban development plans (some of them have strategic plans). Most of the small towns do not have urban development plans but some simple rules about new urban developments. Roldán used to have one, but it is not updated. There is not any project of the city as a whole. In Roldán (and in all the small towns of Rosario Metropolitan Area) new estates are initiatives of urban developers. They submit the plan of the new estate to the local authorities, who authorize it in accordance to current rules. During last five years the Environmental Authority of Santa Fe Province started to require the submission of an environmental impact study, and the plan of the drainage system and the sewage network. The newest estates have been authorized with the commitment of doing this works in the future. An amount of money is given as guarantee of compliance of this commitment. All the new estates (in Roldán and in all the small towns of Rosario Metropolitan Area) have the same urban pattern: low density, small / medium lots for family houses (one unit per lot) with garden and yard. The target is young couples of medium incomes. Urban developers only sell lots. Houses are built by the new owners. There is not any policy about urban growth; nor guidelines about the best places for urban expansion in Roldán. Many times local authorities have moved the urban area boundaries according with the projects of new estates. They only have a sort of urban code for new estates which establishes the conditions for new buildings (the same for all the new estates): building coverage, floor ratio area, building height and setbacks.

HAMMARBY SJÖSTAD, STOCKHOLM, SWEDEN

HAMMARBY SJÖSTAD WHY?

This is the best example of residential implemented in accordance to the principles of sustainable development. The plan was to create a comfortable space for residents- not far from the center of Stockholm, with a well-lit apartments surrounded by nature. Ecological approach to urban development assumes that every citizen is part of the eco-cycle, which includes: waste, water waste, water and energy management. Integrated public transportation limited number of cars. The success of such implementation is only possible with the long-term strategy, cooperation of the city authorities and the private sector, as well as the awareness of residents itself.

osiedla zostały zatwierdzone ze zobowiązaniem zrobienia tychże analiz w przyszłości. Gwarantem wywiązania się z umowy miała być wpłacona do urzędu kwota pieniędzy. Wszystkie nowe osiedla (w Roldán i w innych miejscowościach Obszaru Metropolii Rosario) mają podobny wzór urbanistyczny: mała gęstość zabudowy, małe / średnie działki dla domów jednorodzinnych z ogrodem i dziedzińcem. Docelowymi odbiorcami tych działek są młode pary o średnich dochodach. Deweloperzy sprzedają same działki, domy budowane są przez ich właścicieli. Nie istnieje żadna polityka / strategia ani wytyczne urbanistyczne regulujące rozbudowę Roldán. Wiele razy lokalne władze przesuwały granice urbanistyczne dostosowując się do nowych osiedli. Stosują tylko coś w rodzaju szablonu (takiego samego dla wszystkich nowych osiedli) określającego pokrycie zabudową, intensywność zabudowy, wysokość budynku.



HAMMARBY SJÖSTAD, STOCKHOLM, SZWECJA

DLACZEGO HAMMARBY SJOSTAD?

Jest to jeden z najlepszych przykładów osiedli mieszkaniowych powstałych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Celem twórców było stworzenie komfortowej dzielnicy mieszkaniowej, nie daleko od centrum Stockholmu, z jasnymi mieszkaniami otoczonymi przez naturę. Podejście ekologiczne rozwoju urbanistycznego zakłada, że wszyscy mieszkańcy są częścią eko-cyklu, na który składają się zarządzanie: odpadami, wodą, ściekami I energia, zintegrowana komunikacja miejska, ograniczanie liczby samochodów. Sukces takiego przedsięwzięcia był możliwy tylko dzięki długo-terminowej strategii, współpracy lokalnych władz I sektora prywatnego oraz dzięki świadomości samych mieszkańców.

URBANIZACJA

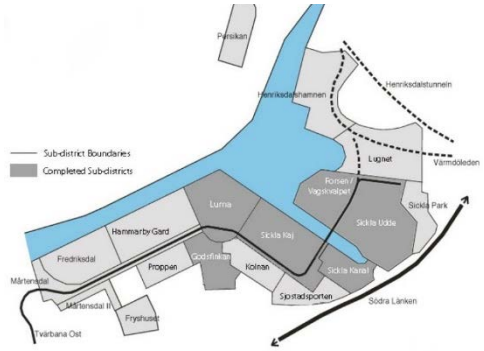
Hammarby Sjöstad obejmuje powierzchnię 180ha. Docelowo w 2016 roku ma znajdować się tam ponad 11.000 mieszkań na południowym brzegu jeziora Hammarby i ponad 2000

<<
19. Urbanization process of Tierra de Sueños.
Proces urbanizacji Tierra de Sueños.
Authors: Students from National University of Rosario

20. Current and future built up of Tierra de Sueños
Obecna i przyszła zabudowa dzielnicy Tierra de Sueños.
Authors: Students from National University of Rosario

<<
21.Hammarby Sjostad Master Plan.
Plan zagospodarowania dzielnicy.
Source: City of Stockholm

22. The masterplan of Hammarby Sjostad consist of roughly twelve development districts.
Plan zagospodarowania Hammarby Sjostad sklada się z dwunastu dzielnic będących kolejnymi etapami rozwoju.
Source: City of Stockholm



23. Green spaces network.
System przestrzeni zielonych.
Source: City of Stockholm

URBANIZATION

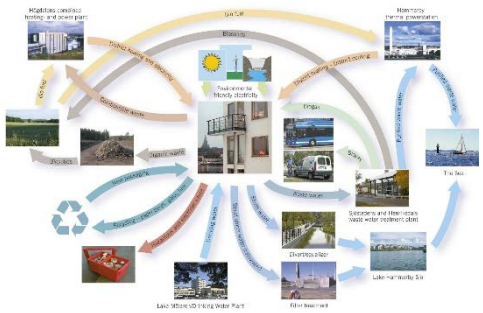
Hammarby Sjöstad covers an area 180ha and will comprise more than 11,000 apartments on the southern shore of Lake Hammarby and more than 2000 apartments on the northern shore (constructed in the 1990s) when construction has been completed in the area in 2016. The apartments are destined for a total of 25,000 residents. At present, Sjöstaden is home to more than 500 businesses with close to 5,000 employees, and this number is eventually expected to reach 15,000.

PUBLIC SPACES

Water is constantly present in Stockholm but in Hammarby Sjöstad it has really been a focus to take advantage of it and "move" the city closer to the water. Buildings are built close to the waterfront and an intimate social environment is created with restaurants and cafés alongside pedestrian walkways on quays. The waterfront has both a more industrial and urban look with stone quays but also a more park like look with wooden piers navigating through reed. Existing qualities has been well integrated with new walkways, parks and playgrounds.

MOBILITY

Trams and other public transport infrastructure are incorporated into the design, and new bus routes and a free ferry across Hammarby Sjöstad are added. For transport, environmental goals are very important. A "Tvärbanan" tramline, connected to the metro network



mieszkań na północnym brzegu (zbudowane w latach 90.). Apartamenty przeznaczone są w sumie dla 25.000 mieszkańców. Obecnie w Sjöstaden swoją siedzibę ma ponad 500 przedsiębiorstw i miejsce pracy znajduje tam blisko 5000 osób. Oczekuje się, że liczba ta osiągnie 15.000.

PRZESTRZENIE PUBLICZNE

Woda jest stale obecna w Sztokholmie. W Hammarby Sjöstad położono szczególny nacisk na to, by z tego skorzystać i „przybliżyć" miasto do wody. Budynki są budowane w pobliżu nabrzeża i razem z restauracjami i kawiarniami rozciągającymi się wzdłuż głównych alei oraz pomostami dla pieszych na nabrzeżach tworzą spójną i przyjazną przestrzeń. Waterfront ma jednocześnie charaker przemysłowy i miejski, tworzony przez kamienne nabrzeża, jak i bardziej naturalny dzięki drewnianym kładkom ciągnącym się wśród trzcin. Istniejące zasoby naturalne zostały doskonale zintegrowane z nowo powstałymi chodnikami, parkami i placami zabaw.

MOBILNOŚĆ

Do projektu rozwoju dzielnicy włączono infrastrukturę transportu publicznego, taką jak nowe linie tramwajowe, autobusowe i darmowe promy przez jezioro Hammarby. Bardzo ważną rolę odgrywa tu dbałość o środowisko. Specjalna szybka linia tramwajowa „Tvärbanan", podłączona do sieci metra w Sztokholmie, biegnie przez Hammarby Sjöstad. Autobusy i promy są napędzane są przu użyciu biogazu. Szczególną uwagę zwraca się tu na pieszych i rowerzystów w celu ograniczenia transportu mechanicznego. Poruszanie się prywatnymi samochodami jest raczej niezalecane, coraz bardziej popularny staje się carpooling, polegający na wspólnym podróżowaniu samochodem prywatnym przez kilka osób.

ŚRODOWISKO

Hammarby Sjöstad posiada swój własny „eko-cykl", w którym określono rozwiązania środowiskowe dotyczące odpadów, energii, wody i ścieków. Ten zintegrowany system znany jest jako Hammarby Model.

<<
24. Wooden piers navigating through reed.
Drewniana kładka rozciągająca się wzdłuż nabrzeża.
Author: Agata Hinca

25. Yacht marina on the waterfront.
Przystań żeglarska przy nabrzeżu.
Author: Agata Hinca

27. The Sjöstad Parterre is the 350-meter long central band of park in HammarbySjöstad.
Sjöstad Parterre jest 350-metrowym zespołem parków.
Author: Agata Hinca

<<
28. Hammarby model.
Source: City of Stockholm

of Stockholm, runs through Hammarby Sjöstad. Busses and ferries are available as public transport too, and run on biogas. Special attention is given to pedestrian and cycling paths, to reduce motorized transportation even more. Private car usage is discouraged and a car pooling system is developed for the area.

ENVIRONMENT

Hammarby Sjöstad has its own eco-cycle, which outlines environmental solutions for waste, energy, water and sewage. This integrated is known as the Hammarby model. The overall goal is that the environmental impact caused by emissions from Hammarby shall be 50% lower than the corresponding level for housing areas from the early 1990s. To obtain these goals, integrated planning, innovative solutions and new technologies have been necessary.

ENERGY

5. Combustible waste is used to generate district heating and electricity.
6. District heating and cooling are both produced using the purified wastewater.
7. Solar energy is converted into electrical power or used to heat water.
8. Biogas is extracted from sewage sludge and food waste.

WATER & SEWAGE

1. Rainwater from the streets is treated locally and does not strain the wastewater treatment plant.
2. Rainwater from courtyards and roofs is led off into Hammarby Sjö.
3. 3. Wastewater is treated and then used in the production of district heating and cooling.
4. Biogas is extracted from biodegraded sewage sludge.
5. The biodegraded sewage sludge is used as fertilizer.

WASTE

4. Combustible waste is converted into district heating and electricity.
5. Food waste is biodegraded to produce biogas that fuels vehicles, whilst the sludge becomes nutrient-rich fertilizer.
6. All material that can be recycled is sent for recycling: newspapers, cardboard, glass, metal, etc.

SOCIAL CONDITIONS

Slowly the commercial and municipal services

Głównym założeniem jest to, aby wpływ na środowisko spowodowany przez emisje z Hammarby wynosił 50% mniej niż na odpowiednim obszarze na początku lat 1990. Aby uzyskać te cele konieczne były zintegrowane planowanie, innowacyjne rozwiązania i nowe technologie.

ENERGIA

1. Odpady palne są przetwarzane i używane do generowania energii elektrycznej i ogrzewania.
2. Do ogrzewania i klimatyzacji wykorzystuje się również oczyszczone ścieki.
3. Energia słoneczna jest przekształcana w energię elektryczną i wykorzystywana do ogrzewania wody.
4. Biogaz jest pobierany z osadów ściekowych i odpadów spożywczych.

WODA I ŚCIEKI

1. Woda deszczowa z dachów jest odprowadzana do oczyszczalni ścieków Hammarby SJO.
2. Woda deszczowa z ulic jest traktowana lokalnie i nie jest odprowadzana oczyszczalni ścieków.
3. Ścieki poddawane są obróbce i następnie wykorzystywane do ogrzewania i klimatyzacji.
4. Poprzez biodegradację osadów ściekowych uzysukje się biogaz.
5. Biodegradacyjne osady ściekowe są wykorzystywane jako nawóz.

ODPADY

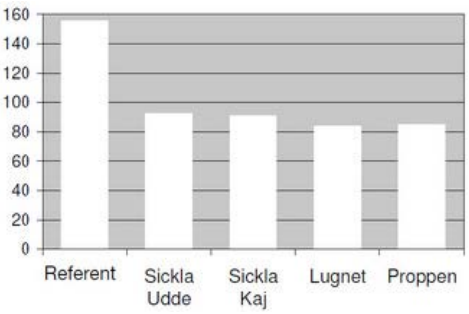
1. Odpady palne przekształca się ogrzewania i energii elektrycznej.
2. Odpady żywnościowe używane są do produkcji biogazu, paliwa pojazdów, podczas gdy osadz nich staje się bogatym w składniki odżywcze nawozem.
3. Wszystkie materiały, które mogą być poddane recyklingowi są przetwarzane: gazety, tektura, szkło, metal, itp.

WARUNKI SPOŁECZNE

Stopniowo w Hammarby Sjöstad rozwijają się

29. Channel for storm water from the streets.
Kanał, którym spływa woda deszczowa z ulic.
Author: Agata Hinca

30. Most bulidings around lake are connected to an underground waste transportation system.
Większośc budynków jest podłączona na podziemnego system transportacji śmieci.
Source: GlasshusEtt



31. Water consumption [m3] in the individual parts of the district and referent.
Zużycie wody [m3] w poszczególnych częściach dzielnicy i przeciętnie.
Source: GlasshusEtt

are developing in Hammarby Sjöstad. From the beginning it featured a number of restaurants and cafés, whereas the general stores where developed more slowly. This may have been an advantage as the expected wealthy senior population was not the dominant resident category in the Hammarby. Instead the Sjöstad mainly attracted young families without or with one child. The result was an initial lack of stores for children and families, municipal services (schools and nurseries) and appropriate green areas. The demographic structure is biased towards young families, which will create peaks of societal needs (daycare > schools > secondary schools > unqualified jobs). Also the cultural diversity is low and the area is highly income-segregated. The Hammarby could also strengthen its social cohesion in order to develop its sustainable lifestyle habits.

CITY MANAGEMENT

There is great emphasis placed on the importance of collaboration and synergistic thinking between diverse actors, each having responsibility for different segments of the closed-loop integrated Hammarby system. The main partners are: the city of Stockholm, environment and health committee of Stockholm, real estate, infrastructure and mobility departments, environmental protection agencies, technical and economic partners (building company, land owners etc.), the Local Investment Programme Council, researchers, urban planning and environmental coordination committee, Stockholm Water Company, Stockholm Waste Management Administration, Birka Energi, the environmental information center (GlashusEtt). GlashusEtt was jointly created by Stockholm Water Company and Stockholm Real Estate Administration Office. The "Hammarby Model" was jointly developed by the water, waste and energy companies; this model binds together the entire environmental program.

SUMMARY

BETWEEN CITY AND REGION

The case of Osowa district is known as suburban development of the city. In general the reason of suburban development is due to cheaper and easier construction on (mostly) late agricultural lands located along existing interconnections (roads, railways) between city and region. Dwellings built up on the edges of the city are an attractive offer for young couples because of relatively good price and countryside landscape and vicinity of the city. **b)** One can say it has bonuses of the life in both: the city and the countryside, but the deeper analysis proves that this picture is not as colourful as seen. Apart from the issue of urban landscape, the urban spread afffects the lifestyle of their citizens.

usługi komercyjne i komunalne. Od początku powstawało wiele restauracji i kawiarni, nieco wolniej rozwijały się sklepy. Wbrew oczekiwaniom bogata starsza populacja nie była dominującą kategoria rezydentów Hammarby. Zamiast tego Sjöstad przyciąga głównie młode rodziny, bez lub z jednym dzieckiem. Wynikiem tego był początkowy niedobór usług komunalnych dla dzieci (szkół i przedszkoli) oraz odpowiednich terenów zielonych. Struktura demograficzna odchyla się w kierunku młodych rodzin, przez co pojawiają się nowe potrzeby społeczne (przedszkola, szkoły, praca niewykwalifikowanych). Bardzo niska jest tu różnorodność kulturowa. Hammarby planuje wzmocnić swoją spójność społeczną w celu rozwijania zrównoważonego trybu życia.

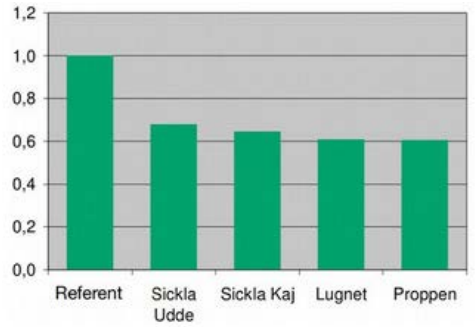
ZARZĄDZANIE MIASTEM

Wielkie znaczenie w zarządzaniu miastem ma współpraca i synergia między różnymi podmiotami, które są odpowiedzialne za różne segmenty zamkniętej pętli zintegrowanego systemu Hammarby. Główne pozycje zajmują: Miasto Sztokholm, Komisja Zdrowia i Środowiska Sztokholmu, Wydziały Nieruchomości, Infrastruktury i Mobilności, Agencji Ochrony Środowiska, partnerzy techniczni i gospodarczy (firmy budowlanej, właściciele gruntów, itp.), Rada Lokalnego Programu Inwestycyjnego, naukowcy, urbaniści i Komitet Koordynacyjny Ochrony Środowiska, Sztokholmsie Spółki Wodne, Sztokholmski Wydział Zarządzania Odpadami, oraz centrum informacji o środowisku (GlashusEtt). GlashusEtt został stworzony wspólnie przez Sztokholmskie Spółki Wodne i Urząd Administracji i Nieruchomości. "Hammarby model" został opracowany wspólnie przez organy zajmujące się wodą, odpadami i energią; model ten łączy ze sobą wszystkie elementy programu ochrony środowiska.

PODSUMOWANIE

MIĘDZY MIASTEM A REGIONEM

Dzielnica Osowa jest typowym przykładem suburbiów miejskich. Głównym powodem rozwoju suburbiów jest tańsza i łatwiejsza budowa na (zazwyczaj) byłych terenach rolniczych mieszczących się wzdłuż istniejących połączeń (dróg, kolei) między miastem i regionem. Mieszkania wybudowane na obszarach w granicach administracyjnych miasta stanowią atrakcyjną ofertę dla młodych rodzin ze względu na swoją przystępną cenę, podmiejski krajobraz i bliskość miasta. **b)** Można powiedzieć, że tego typu dzielnice łączą w sobie zalety życia blisko miasta i wsi, jednak głębsza analiza sprawia, że obraz ten nie jest tak kolorowy jakby się mogło wydawać. Pomijając kwestię wyglądu krajobrazu



32. Emissions into the air, soil and water in the individual parts of the district and referent.
Emisje zanieczyszczeń do powietrza, gleby i wody w poszczególnych częściach dzielnicy i przeciętnie.
Source: GlasshusEtt

b) 65% responders of our survey in Osowa consider they district as very-/fine place to live.
65% biorących udział w Naszej ankiecie na Osowej uważa swoją dzielnicę za bardzo-/miłe miejsce do życia.
Research survey

HOLISTIC VIEW ON QUALITY OF LIFE

The consequences of development of this new suburban structure results in personal and public financial costs and quality of life across the city and beyond. Financial costs appear due to the surface and underground infrastructure development and transit (mostly public budget), and due to the individual transportation needs (private budgets). **1)** The city that needs the car owning for its suburban citizens is called car-centric. **2)** The conducted during this research survey **3)** in Osowa has shown the everyday time wasting which results in even weeks per year spent in cars (and buses) not only staying in traffic during the rush hours but also travelling in almost any occasion. Nowadays the new investment on the metropolitan railway (PKM) passing Osowa could be the hope for the better quality of life in the future. Unfortunately there are still actual plans of continuing old visions of highway infrastructure connecting the region with the city core. Double infrastructure may make both projects risky, especially the cost efficiency of the rail may be in danger.

PLANNING SUBURBS

Developing suburban areas can depend more on private sector than municipality. In Osowa case at the beginning, because of the lack of autochthones and lack of local identity **4)** , the planning process was less oriented on public participation. It resulted in not sufficient quality of master plans. It was the perfect time for developers and individual investors. Unfortunately the result is judged today as chaotic. Furthermore, due to the not enough municipality budget the public investment is many years late comparing to the private development.

THE COMPARISON OF CASE STUDIES

The three case studies: district Osowa in Gdańsk, (Poland), Tierra de Suenos, Roldán (Argentina) and district Hammarby Sjöstad in Stockholm (Sweden) have similar number of citizens and similar area. Between Osowa and Roldán you can notice a lot of similarities, in contrast to Hammarby, which differs significantly from the other two cases. The main similarities between Osowa and Roldán are:

urbanistycznego, rozlewanie się miasta wpływa przede wszystkim na styl życia mieszkańców.

HOLISTYCZNE SPOJRZENIE NA JAKOŚĆ ŻYCIA

Konsekwencje rozwoju tej nowej podmiejskiej struktury przestrzennej wpływają na koszty prywatne i publiczne oraz na jakość życia na przestrzeni całego miasta oraz poza nim. Koszty finansowe pojawiają się m.in. w wyniku rozwoju infrastruktury naziemnej i podziemnej oraz komunikacji (głównie budżet miejski), oraz w wyniku zaspokajanie potrzeby transportu indywidualnego (koszty prywatne). **1)** Miasto, które wymusza od swoich podmiejskich mieszkańców posiadania samochodu nazywa się auto-centrycznym. **2)** Przeprowadzona w trakcie niniejszego badania ankieta **3)** na Osowej pokazała codzienne marnowanie czasu co przekłada się nawet na tygodnie w roku spędzone w samochodach (lub autobusach), nie tylko stojąc w korku w godzinach szczytu, ale i przy każdej nadarzającej się okazji. Aktualnie budowana nowa inwestycja Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), przecinającej Osową, może być nadzieją na poprawę jakości życia w przyszłości. Niestety jednocześnie planowane jest kontynuowanie starych wizji budowy dróg szybkiego ruchu łączących region ze śródmieściem. Podwójna infrastruktura jest ryzykiem dla obu przedsięwzięć, zwłaszcza zagrożona może być wydajność kosztowa kolei.

PLANOWANIE SUBURBIÓW

Rozwój obszarów podmiejskich może zależeć w większym stopniu od sektora prywatnego niż władz miasta. W przypadku Osowej z braku autochtonów i lokalnej tożsamośc **4)** , proces planowania był mniej ukierunkowany na współuczestnictwo społeczeństwa. Skutkiem tego były niezadowalającej jakości plany miejscowe. Był to sprzyjający czas dla deweloperów i inwestycji indywidualnych. Niestety brak jakiejkolwiek kontroli sprawił, że efekt jest dziś oceniany jako chaotyczny. Ponadto, w wyniku niewystarczającego budżetu miejskiego inwestycje publiczne są spóźnione wiele lat w stosunku do rozwoju inwestycji prywatnych.

PORÓWNANIE PRZYPADKÓW

Trzy analizowane przykłady: osiedle Osowa w Gdańsku (Polska), Tierra de Suenos, Roldán, (Argentyna) oraz osiedle Hammarby Sjöstad w Stockholmie (Szwecja) mają podobną liczbę mieszkańców i przybliżoną wielkość. Pomiędzy Osową a Roldán zauważyć można wiele podobieństw, natomiast Hammarby różni się znacząco od pozostałych dwóch przypadków. Główne podobieństwa pomiędzy Osową a Roldán to:

1) 46% of responders live more than 15 km from their work/school.
46% ankietowanych mieszka dalej niż 15 km od pracy/szkoły.
Research survey

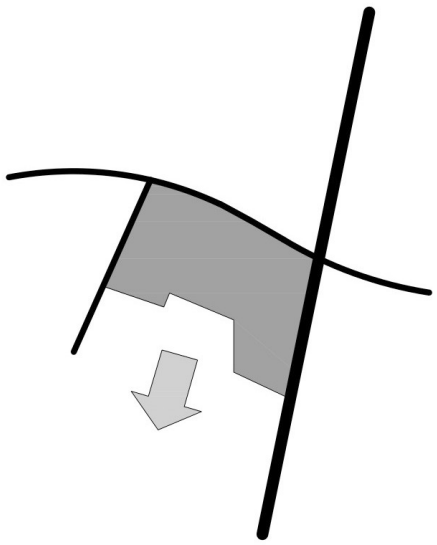
2) 61% of the survey responders travel often or always to/from work/school by car. Only 35% responders use similar time the public transportation even thou 54% of them consider distance to the station for less than 4 minutes.
61% odpowiadających w ankiecie podróżuje często lub zawsze do/z pracy/szkoły samochodem. Tylko 35% odpowiadających używa często lub zawsze transportu publicznego, nawet jeśli 54% określa odległość do przystanku na mniejszą niż 4 minuty!
Research survey

3) Most of the survey responders average everyday travel time in one way is considered up to 30 or 60 minutes, but the longest one way travel time for about half of the citizens is longer than one hour!
Dla większości odpowiadających w ankiecie średni czas podróży w jedną stronę oceniany jest na 15-30 lub 30-60 minut, ale najdłuższe przypadki podróży w jedną stronę dla około połowy mieszkańców bywały dłuższe niż jedna godzina!
Research survey

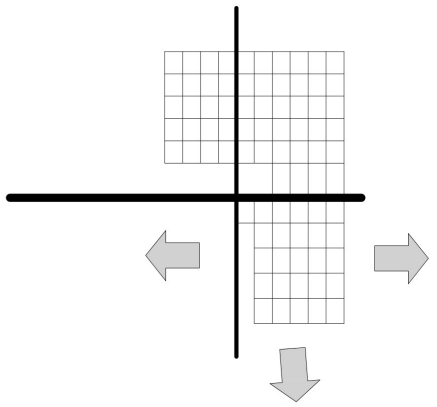
4) According to the mentioned survey already ¼ of Osowa citizens live there over 20 years.
W odniesieniu do przytaczanej ankiety ¼ mieszkańców Osowej mieszka tam już ponad 20 lat.

- Suburban character – the development in some distance from the central area, but with strong correlation with it. Both cases have the same problems with too dense traffic and domination of cars.
- Very fast urban sprawl in recent years.
- Post-agricultural terrains.
- Very low density, the majority of single-family dwellings.
- Chaotic uban ladscape, although caused by slightly different factors.
- In both cases you can see some analogy in the way of expansion. The districts grow mostly by constructing single family houses that appear randomly, in different times and without any order. This phenomenon is even more evident in Roldan, where on large terrain the houses are scattered without any control.
- In both cases it lacks well-developed and friendly public spaces. Suburban or edge districts usually are located in green, post-agricultural areas with recreation potential, nevertheless both Osowa and Roldán do not take advantage from it.
- The next similarity is the lack of cultural and entertainment offer. The inhabitants complain on the absence of the cinema, swimming pool, etc. In Roldán apart from this there are not enough schools.
- Lack of tools that can articulate the public and the private sector for the elaboration of the direction of urban development. This problem applies also to many other places in Poland.
- Lack of some vision of the local authorities for the place.

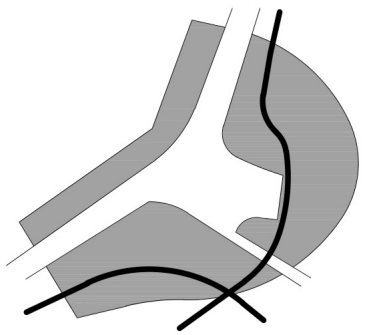
- Podmiejski charakter – rozwój w pewnej odległości od centrum miasta, jednak w ścisłej z nim korelacji. Co za tym idzie oba te przypadki zmagają się z problemem zbyt natężonego ruchu samochodowego i dominacji samochodów.
- Szybki rozwój przestrzenny mający charakter rozlewania podczas ostatnich kilku/kilkunastu lat.
- Są to byłe tereny rolnicze
- Niska intensywność zabudowy, znaczna przewaga domków jednorodzinnych.
- Chaotyczna zabudowa, wynikająca jednak z nieco innych czynników.
- W obu tych przypadkach widać pewne analogie w stosunku do sposobu ekspansji.
- Osiedla rozlewają się głównie poprzez budowę domków jednorodzinnych, które powstają w sposób dowolny, w różnym czasie i bez określonej kolejności, chociaż na zaplanowanej wcześniej siatce ulic. W przypadku Roldán zjawisko to jest jeszcze bardziej jaskrawe, gdyż na dużym terenie działki rozsiane są tam w sposób zupełnie niekontrolowany.
- W obu przypadkach brakuje dobrze rozwiniętych i przyjaznych przestrzeni publicznych. Osiedla podmiejskie lub znajdujące się na skraju miasta zazwyczaj położone są w ładnej okolicy w pobliżu terenów zielonych o dużym potencjale rekreacyjnym, jednak zarówno w Osowej jak i w Roldán nie wykorzystano do tej pory tego potencjału.
- Następnym podobieństwem jest brak oferty kulturalno--rozrywkowej. Mieszkańcy narzekają na brak kina, basenu, itp. W Roldán ponadto brakuje szkół.
- Brak narzędzi pozwalających rozwinąć współpracę pomiędzy sektorem prywatnym i publicznym w celu rozwinięcia kierunku urbanistycznego. Problem ten dotyka nie tylko oba omawiane przykłady lecz także wiele innych miejsc w Polsce.
- Brak wizji miasta na to miejsce.



Osowa



Roldan



Hammarby Sjostad

The main differences between Osowa and Roldán is the variety of the buildings. In Tierra de Sueños the urban tissue is very homogenous, in fact it consists of only one type of buildings – single-family houses. In Osowa you can see more diverse landscape.

In contrast to Osowa and Roldán, Hammarby Sjöstad is the example of a district, in which the idea of sustainability was consequently planned and realized. To fulfill this goal the cooperation of the city and the developers was needed. Hammarby Sjöstad was raised in different circumstances, yet in very similar time as the other two cases.

Both Roldán and Osowa are characterized by the lack of sustainable thinking about developmant and management. It can be seen clearly while

Głównymi różnicami pomiędzy Osową a Roldán jest różnorodność zabudowy. W Tierra de Sueños jest ona bardzo monotonna, składająca się praktycznie z jednego rodzaju budynków – domów jednorodzinnych. W Osowej widać większą różnorodność.

W przeciwieństwie do Osowej i Roldán, Hammarby Sjöstad jest przykładem dzielnicy, w której idea zrównoważonego rozwoju była konsekwentnie zaplanowana i realizowana. Aby osiągnąć ten cel potrzebna była współpraca miasta i deweloperów. Hammarby Sjöstad powstało w innych okolicznościach, jednak w bardzo podobnym czasie jak dwa pozostałe przykłady.

Zarówno Roldán jak i Osowa charakteryzują się brakiem myślenia zrównoważonego w podejściu do rozwoju i zarządzania.

comparing to Hammarby Sjöstad, which was based on sustainable idea. It must be emphasized though, that Osowa and Roldán do not stand out from the rest of the cities in their counties. In Poland and in Argentina the idea of sustainable development is rather a random phenomenon, repressed by more "current" problems. There are still very few housing estates, that are built under the banner of "sustainability".

CONCLUSIONS

To achieve the sustainable goals, that have been listed at the beginning of this article as the most important (reasonable resource management, integrated mobility and controlled urban growth) they should be taken into account at the stage of the project. Nevertheless even in the difficult cases of the existing urban tissues it is possible to acheve good resylts, if there were a consequent policy of the municipality authorities, that promote a graduate change of the lifestyle and the way of thinking of the inhabitants.

Currently projected housing estates in Poland usually are built by private companies, that are directed to profit. Sustainable estates demand to invest much more, than the regular ones. That is why it is the politics of the city and region that should encourage the investors (by some specific actions) to build the cities not only for profit, but above all for people and for future generations.

What kind of cities do we build and what do we want to build? It is practically impossible to answer these questions in one article. Nevertheless on the basis of our research we can conclude that:

- In Poland we should want to build the cities that are sustainable, but we still learn how to achieve it.
- We can implement some of the solutions that are applied in the sustainable cities (for example Stockholm's Hammarby Sjöstad), but we have to be careful, as every city is developed in different circumstances and different cultural background. It wold be wrong to directly copy Hammarby on the field of Roldán. But the citizens and the authorities of Roldán should be aware of the problems of sustainable developments.
- We cannot stop the process of suburbanization in the world, but we are able to control it.
- The society should learn to act with thinking about the future generations – this is the first step to sustainable idea.

Szczególnie wyraźnie widać to w porównaniu z Hammarby Sjöstad, w którym aspekty te są kluczowe i najważniejsze. Trzeba jednak zaznaczyć, że Osowa i Roldán nie wyróżniają się na tle innych miejscowości w swoich krajach. W Polsce i w Argentynie idea zrównoważonego rozwoju wciąż jest zjawiskiem raczej przypadkowym, wypieranym przez inne, bardziej „aktualne" problemy. Jeszcze wciąż w niewielu miejscach w Polsce można spotkać osiedla powstające pod szyldem „zrównoważonych".

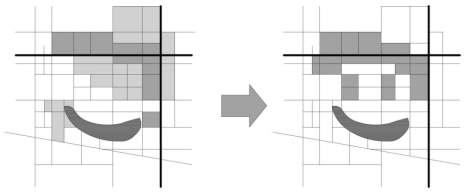
WNIOSKI

W celu osiągnięcia postulatów, które na początku tego artykułu zostały wyróżnione jako najbardziej istotne (dobre zarządzanie zasobami, sprawna komunikacja oraz kontrolowany rozrost miasta), najlepiej już na etapie projektu urbanistycznego mieć je na uwadze. Lecz nawet w trudnych przypadkach istniejącej tkanki można wiele osiągnąć, pod warunkiem, że istnieje konsekwentna polityka miasta promująca stopniową zmianę stylu życia i sposobu myślenia mieszkańców.

Projektowane współcześnie w Polsce osiedla mieszkaniowe w znaczącej większości są budowane przez prywatne firmy deweloperskie, które nastawione są na zysk. Zrównoważone osiedla wymagają zainwestowania znacznie większego kapitału, który zwraca się często po wielu latach. Dlatego to właśnie polityka miasta i regionu powinna zachęcać i ułatwiać inwestorom budowanie miast tak, aby nie powstawały one tylko dla zysku, ale przede wszystkim dla ludzi,

Jakie miasta budujemy I jakie chcemy budować? Jest praktycznie niemożliwe, aby odpowiedzieć na to pytanie w jednym artykule. Niemniej na podstawie naszego badania możemy stwierdzić, że:

- W Polsce powinniśmy chcieć budować zrównoważone miasta, jednak wciąż się tego uczymy
- Możemy przeszczepiać niektóre rozwiązania stosowane w zrównoważonych miastach (np. sztokholmskie Hammarby Sjöstad), jednak musimy być przy tym bardzo ostrożni, ponieważ każde miasto powstawało w innych warunkach i z innym bagażem kulturowym. Byłoby błędem dosłowne kopiowanie na terenie Roldán wszystkich rozwiązań z Hammarby, ale mieszkańcy i władze Roldán powinny być świadome problematyki zrównoważonego rozwoju.
- Nie da się zatrzymać procesu rozwoju przedmieść, można je jedynie kontrolować.
- Społeczeństwo powinno nauczyć się działać z myślą o przyszłych pokoleniach. Jest to pierwszy krok w kierunku idei zrównoważonego rozwoju.



What cities do we build? What cities do we want to build?
Jakie miasta budujemy? Jakie miasta chcemy budować?
Author Anna Wilde

The citation of one of the survey respondents:

> "It is a pity, that in eighties, when Osowa was constructed, there wasn't any masterplan, that would define the center, functional zones , etc. It is a pity, that we had no chance to stick to this plan (the political, social and economic changes are not conducive to the continuity of urban planning). For me an example to follow is Hammarby, where the urban consequence can be clearly seen."

Wypowiedź jednego z uczestników ankiety na pytanie "dlaczego w Osowej warto mieszkać?"

> „Szkoda, że w latach osiemdziesiątych kiedy powstawała Osowa nie udało się stworzyć czegoś na wzór ogólnego planu, który zdefiniowałby centrum, strefy poszczególnych funkcji itp. Szkoda że nie było szans abyśmy trzymali się konsekwentnie tego planu (zmiany ustrojowe, społeczne gospodarcze nie sprzyjają ciągłości planowania). Wzorem jest dla mnie Hammarby gdzie konsekwencja planistyczna jest widoczna."

Research survey

5

3 STEPS
1. Data gathering and evaluation (past and present)
2. Identifying key aspects, concepts, actions, programs
3. More detailed investigation of these key aspects as a toolbox for successful city transformation
LEM-UR

MENTHOR/MENTOR: Markus Appenzeller
Nina Bloch, Monika Dąbrowska, Anna Rubczak, Sylwia Różańska, Bolesław Słociński, Piotr Żelaznowski

MEDIUM SIZE SOUTH BALTIC RIM CITIES – improving by learning from each other

Średnie miasta południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego – rozwój poprzez wzajemną naukę

INTRODUCTION

Globally cities are competing against each other – for investment, for talent and for visitors. Naturally bigger places and places that enjoy long standing recognition are more in the spotlights than smaller and unknown places. The medium size cities at the southern shore of the Baltic Sea fall under the latter category. With between 200.000 and 500.000 inhabitants they are relatively small at global scale and recent history makes it that they are still relatively unknown. 25 years after the fall of the iron curtain, these cities have come quite a way in developing a new identity in a Europe without the big ideological borders. With a quarter of a century passed, it is worthwhile understanding these cities and evaluating what they have been doing so far.

Unlike other regions of the world where neighbouring cities are in fierce competition with each other, the historic context and the overcome divide in Europe could lend itself to a model different from single-handedly competing. They could pursue a model of cooperation and collaboration inspired by the Scandinavian and Hanseatic spirit still very present in the region. By learning from each other and improving collectively, they could become an urban region able to compete successfully. The purpose of the research carried out is to understand the cities Kiel, Lübeck, Rostock, Szczecin, Gdynia, Gdańsk, Kaliningrad and Tallinn and compare them in the most relevant fields. What are their strengths, what are their weaknesses? What noteworthy events, actions and programs have they been undertaking and what are the results of these? The goal of our research in a way is to define a city that combines the best results, measures and goals of all these cities in one. This theoretical 'optimal' Baltic coast city can serve as a reference for all the cities investigated to strive for. Adopting this as a goal, the mid size cities at the southern coast of the Baltic Sea not only would have a collective they adhere to they collectively would put an entire high quality urbanized region on a map. Maybe it could be called 'Baltia'

METHOD

In a first step, the research conducted identified the key fields that collectively characterize a city in general and the cities researched in particular.

WSTĘP

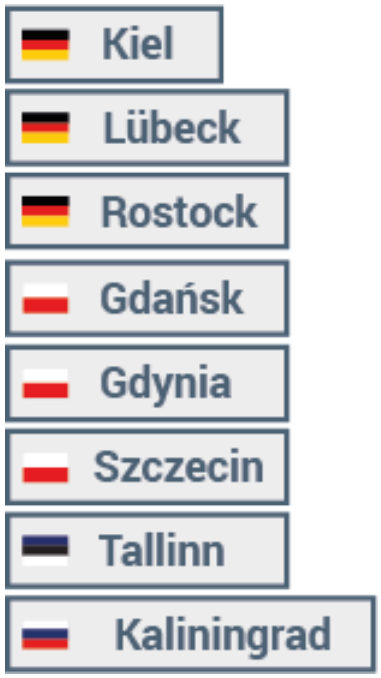
Obecnie miasta konkurują ze sobą na wielu płaszczyznach – o inwestycje, talenty, turystów. Naturalnie większe ośrodki cieszące się wieloletnim uznaniem bezsprzecznie skupiają wokół siebie większe zainteresowanie niż te mniejsze i nieznane. Średniej wielkości miasta zlokalizowane na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego wpisują się do wspomnianej wyżej drugiej kategorii. Populacje z przedziału 200 000 a 500 000 należy zaliczyć jako relatywnie małe w skali globalnej, a ich „świeżość" historyczna powoduje ciągłą nierozpoznawalność. 25 lat po zburzeniu żelaznej kurtyny, ww. miasta odnalazły własną drogę do rozwoju nowej tożsamości na mapie Europy. Okres ćwierćwiecza minął, a zrozumienie oraz ocenienie do czego doszły te regiony nabiera pożądanej wartości.

Jednak zamiast indywidualnej rywalizacji, miasta powinny realizować alternatywny model – model kooperacji i partnerstwa inspirowany Skandynawią i duchem Hanzy, który zdaje się nieustannie być obecnym w regionach objętych badaniem. Poprzez wzajemne uczenie się, a także wspólne umacnianie, mogą utworzyć region zdolny do efektywnej rywalizacji. Celem przeprowadzonego badania jest zrozumienie miast: Kilonia, Lubeka, Rostok, Szczecin, Gdynia, Gdańsk, Kaliningrad, Tallin, oraz porównanie za pomocą najbardziej istotnych dziedzin ich funkcjonowania. Jakie są ich słabe strony, a jakie mocne? Jakie godne uwagi wydarzenia, działania i programy zostały wykorzystane i na jaką ocenę zdały test? Celem naszego badania jest zdefiniowanie miasta, które byłoby swoistą kombinacją najlepszych wyników, użytych środków i wybranych osiągnięć. To hipotetyczne 'idealne miasto nadbałtyckie' miałoby pełnić rolę odniesienia, w kierunku którego inne miasta nadbałtyckie miałyby podążać. Przyjmując to jako cel, średnie miasta południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego nie tylko grałyby w jednym zespole, ale przede wszystkim, w sposób kolektywny, tworzyłyby wysoko zurbanizowany region na mapie świata. Mógłby nazywać się „Baltia".

METODOLOGIA

Pierwszym krokiem było zidentyfikowanie kluczowych dziedzin, które w sposób nierozłączny definiują miasto globalnie

1. Cities In this research.
Badane miasta.
Authors' own work.



In choosing these fields, it was important to cover the broad range of layers that constitute the city as a whole. This meant not only focussing on space or economy but also considering other factors that directly or indirectly are important to the success of a city. In a process of evaluation a broad range of parameters, six fields were singled out that are of key importance in describing the development and position of a city today:

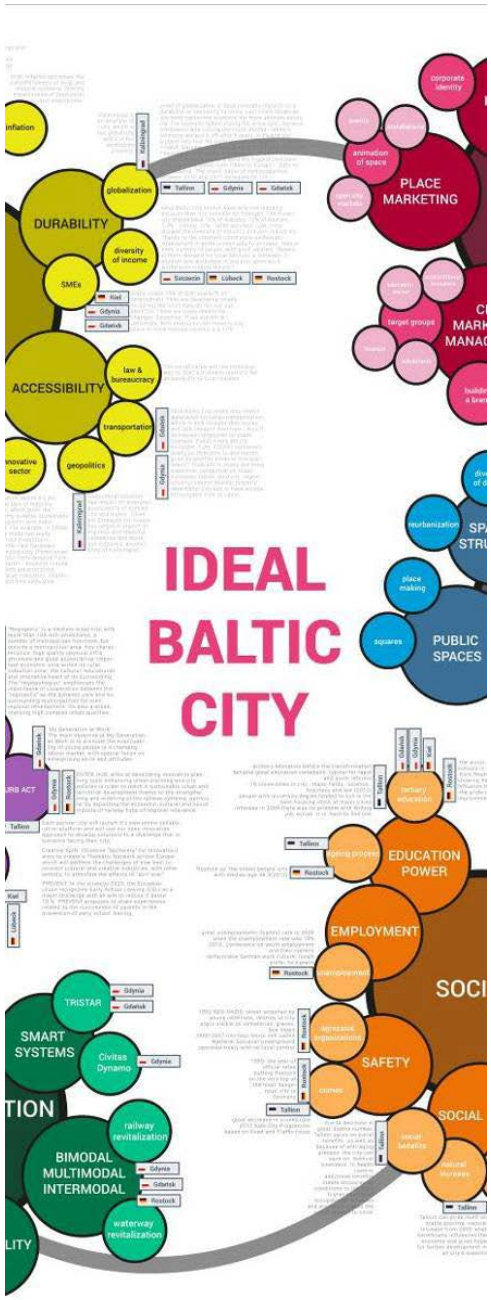
1. administration and collaboration – the way leading the city is organized and how it operates;
2. economy – the economic model of the city, its key sectors of economic activity, its economic strengths and weaknesses and its economic operational model;
3. social fabric – the structure of society and its problems, demographic development and ethnic makeup;
4. urban space – the general spatial makeup of the city, the degree of sprawl and existence of memorable spaces;
5. transportation and mobility – development of the transport system, modal split, key investments in transport infrastructure;
6. branding – how the city presents itself to the outside, what its unique selling points are and how successful are values and the local identity represented in the communication of the brand.

In a next step each of the cities was graded according to the parameters on a scale of 0 to 10 by the research team based on the research carried out. While this system holds a degree of subjectivity, the group discussion, the background knowledge of the team and consistency in the grading process ensure sufficient reliability for the purpose intended. Grading also enables comparing a diverse set of aspects based on overall performance. The best scoring city for a particular aspect always receives the 10 with the others graded lower. The results of this grading give a detailed overview of how the different cities perform in comparison to the other cities investigated. For better communication and to give an overall idea of the level of success of a city the different parameters of a field of research were combined with equal weight into an overall grade and represented in a diagrammatic way for easy digestion of the results and hints where to take action first.

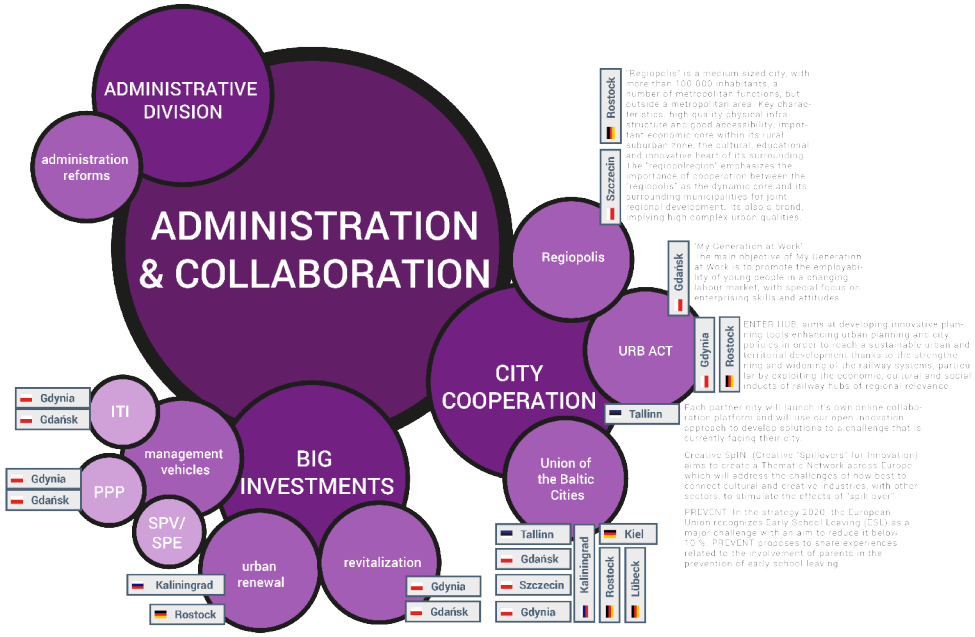
jak i w odniesieniu do omawianych miast nadbałtyckich. Podstawowym kryterium w wyborze dziedzin było objęcie jak największego zakresu warstw, które jednoznacznie określają miasto jako spójną całość. Oznaczało to skupienie się nie tylko na przestrzeni czy gospodarce, ale również zwróceniu uwagi na czynniki, które w sposób bezpośredni lub pośredni okazują się kluczowe w sukcesie miasta. Oceniając szeroki wachlarz parametrów tworzących miasto, wypunktowano sześć następujących dziedzin, najtrafniej opisujących rozwój i pozycję współczesnego miasta:

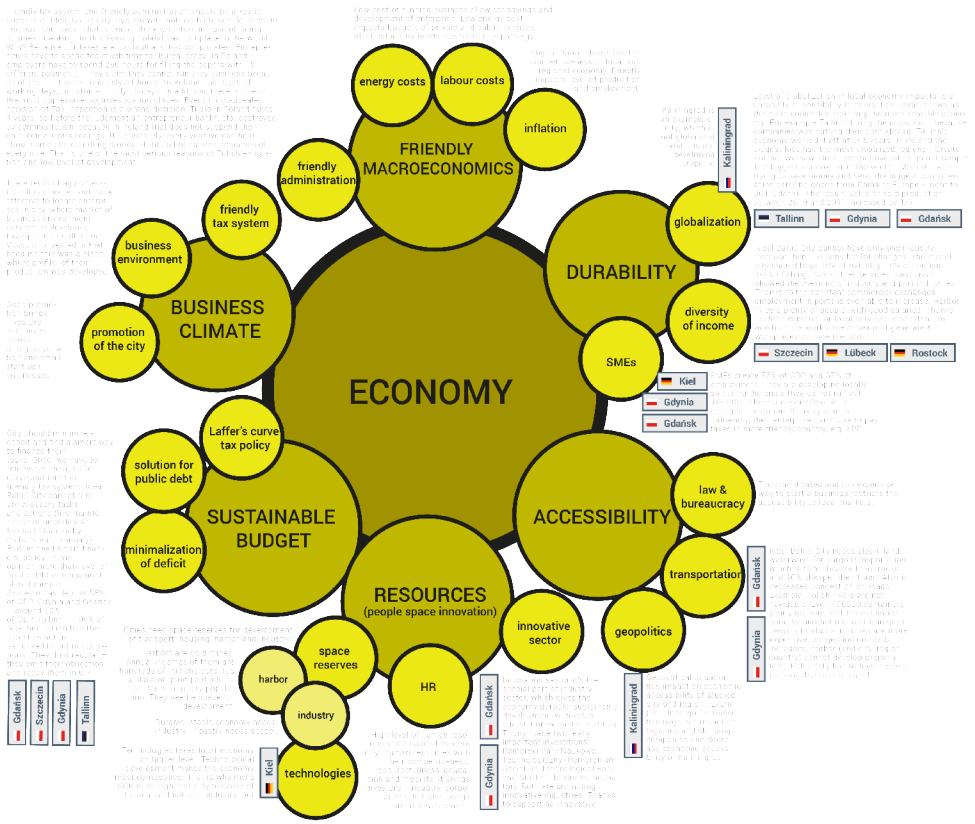
1. administracja i współpraca – sposób kierowania miastem wraz z opisem organizacji i podejmowanych działań;
2. gospodarka – miejski system ekonomiczny, kluczowe sektory działalności gospodarki miejskiej, mocne i słabe strony wraz ze wskazaniem funkcjonalnego modelu;
3. tkanka społeczna – struktura społeczeństwa wraz z istniejącymi problemami, rozwój demograficzny oraz charakterystyka etniczna;
4. przestrzeń miejska – ogólny pogląd na przestrzeń miasta, stopień suburbanizacji i charakter przestrzeni publicznych;
5. transport i mobilność – rozwój systemów transportowych, podział modalny, ważne inwestycje dot. infrastruktury;
6. promocja – sposób prezentacji miasta na arenie światowej, nietypowy profil marketingowy miasta, tożsamość i wartość sukcesu komunikacji promocyjnej;

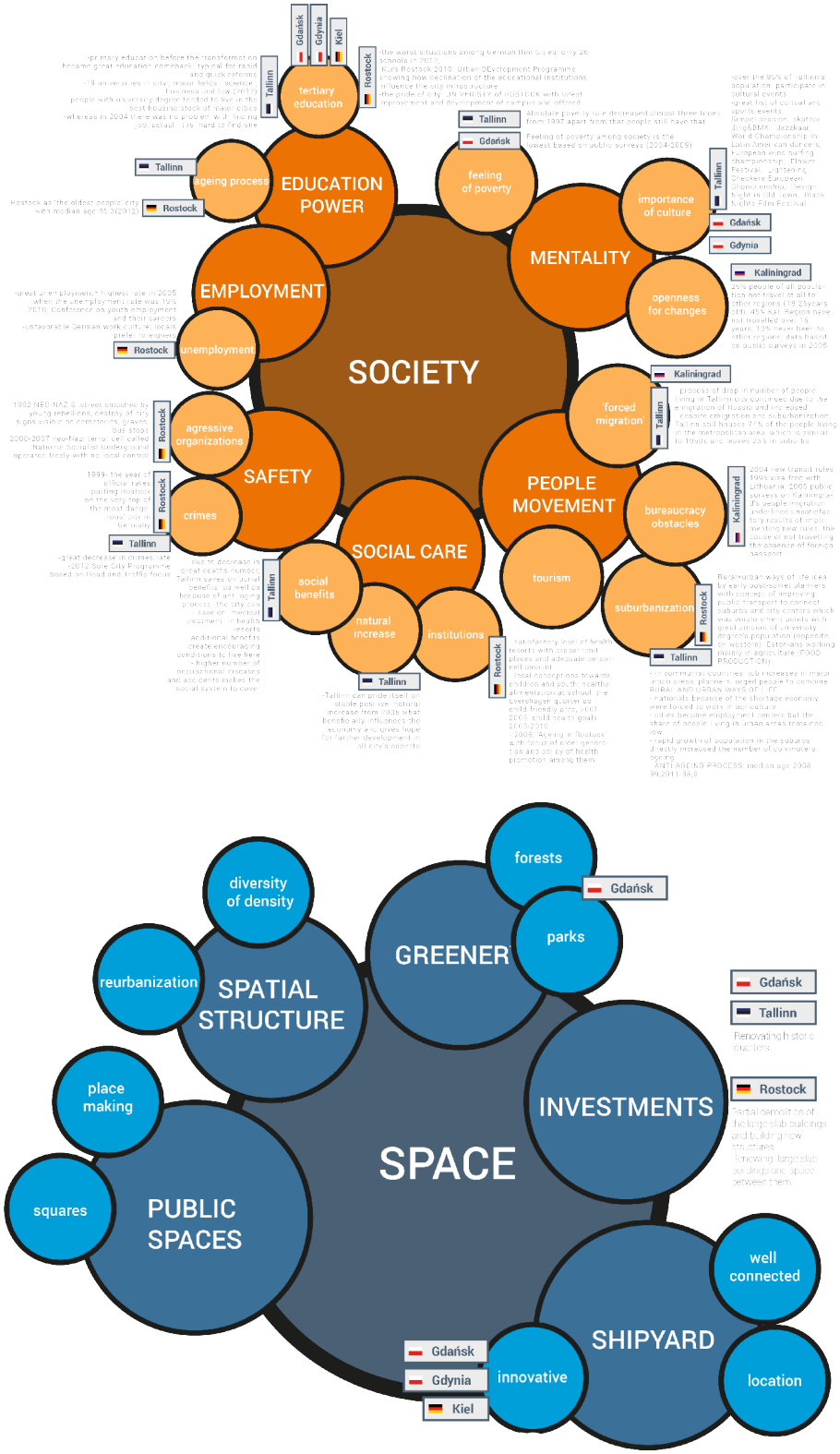
Kolejnym etapem była ocena każdego parametru poddziedzin w skali 1-10 przez autorów przeprowadzających badanie. Mimo iż system charakteryzuje się dużą dozą subiektywności, dyskusje w grupie, posiadana wiedza oparta na ogromnej ilości przestudiowanych materiałów oraz konsekwencja procesu oceny zapewniają wystarczającą wiarygodność projektu. Samo ocenianie umożliwiło porównanie szerokiego spektrum aspektów opartych na ogólnym zarysie. Miasto o najwyższej ocenie dla danego parametru otrzymywało ocenę 10, co automatycznie stawało się punktem odniesienia dla innych ocen. Wynikiem tego systemu oceniania był precyzyjny model ukazujący jak dane miasto radzi sobie w określonym aspekcie w porównaniu do pozostałych. Z zamiarem czytelności oraz klarowności przedstawienia poziomu sukcesu każdego z miast w każdej dziedzinie, autorzy stworzyli wyważone grafiki, wykresy oraz schematy, które w przyjazny dla odbiorcy sposób ukazują istniejące modele miast oraz wskazówki, którą dziedzinę, jaki parametr i w jakim mieście należy poprawić jako pierwszy.



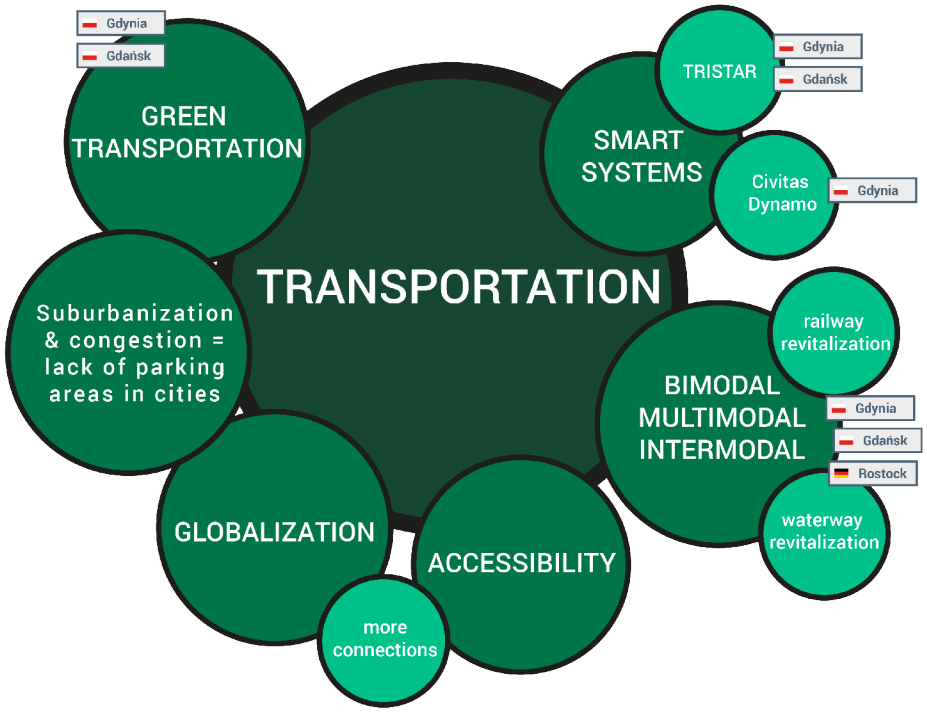
1. Topic s' illustrations.
Zobrazowanie tematów.
Authors' own work


ADMINISTRATIVE DIVISION
administration reforms
ADMINISTRATION & COLLABORATION
Regiopolis
Rostock
Szczecin
CITY COOPERATION
URB ACT
Gdańsk
Gdynia
Rostock
Tallinn
Union of the Baltic Cities
Tallinn
Gdańsk
Szczecin
Gdynia
Kaliningrad
Kiel
Rostock
Lübeck
BIG INVESTMENTS
ITI
Gdynia
Gdańsk
management vehicles
PPP
Gdynia
Gdańsk
SPV/ SPE
urban renewal
Kaliningrad
Rostock
revitalization
Gdynia
Gdańsk


ECONOMY
FRIENDLY MACROECONOMICS
energy costs
labour costs
inflation
friendly administration
BUSINESS CLIMATE
friendly tax system
business environment
promotion of the city
DURABILITY
globalization
Kaliningrad
Tallinn
Gdynia
Gdańsk
diversity of income
SMEs
Szczecin
Lübeck
Rostock
Kiel
Gdynia
Gdańsk
SUSTAINABLE BUDGET
Laffer's curve tax policy
solution for public debt
minimalization of deficit
ACCESSIBILITY
law & bureaucracy
transportation
Gdańsk
Gdynia
geopolitics
Kaliningrad
innovative sector
RESOURCES (people space innovation)
space reserves
harbor
industry
HR
technologies
Kiel
Gdańsk
Gdynia
Gdańsk
Szczecin
Gdynia
Tallinn



3. Topic s' illustrations.
Zobrazowanie tematów .
Authors' own work



CITIES AND CRITERIA IN DETAIL

The tables below give an overview of the criteria chosen, what they consider and what is considered good and bad performance for each of the points.

MIASTA I KRYTERIA - SZCZEGÓŁY

Poniższe tabele dają pogląd na wy-brane kryteria, wskazując co i dlacze-go brane jest pod uwagę, oraz sposób oceny poszczególnych kategorii

ADMINISTRATION & COLLABORATION

Criteria	Why chosen	High score
		What is considered best score
Local government independence	Gives the picture of the local government independence and responsibilities range; includes regional independence and decentralization level.	The higher degree of independence, the higher the score
Administrative division, structure and reforms	Pictures the tendency to improve the management basing on current trends, territorial simplification - all considered in the context of state	Well prepared administration reforms, ongoing simplification
General collaboration	States the number of international initiatives and projects, twinning agreements, mutual cooperation etc. It shows the aspiration to learn from each other, share good practices, extend the development perspective beyond the country borders, hence raising the city's significance.	Project leadership, number of projects city participated in
Collaboration effectiveness and continuity	Pictures the continuity of cooperation, significance of undertaken projects, infrastructure development etc.	Regional importance level projects, continuous cooperation.
Public participation	Shows the level of civic engagement, government openness, sustainability of the city development, building the community etc.	Many fields of participation, eParticipation support, eGovernance tools variety, well informed and involved society, collaborative local government, early participation
Spatial development tools	Grades the city's attitude to development, either it chooses the best way, basing on the knowledge and experience exchange or does it on its own or only with private entrepreneurs.	Urban and architectural competitions, strong research based master-planning, private entrepreneurs involved but under the city's authorities' control
Average		
Average, highest score set to 10		

*capital city

Low score	**Scores (1 = lowest, 10= highest)**							
What is considered lowest score	*Kiel*	*Lübeck*	*Rostock*	*Szczecin*	*Gdynia*	*Gdańsk*	*Kaliningrad*	*Tallinn**
Low score is given for central governed cities (regions) with low self-responsibilities level	8	8	8	6	6	6	6	7
Ill-chosen and performed reforms, resulting in complex management	9	9	9	7	7	7	2	6
Low score for low collaboration level	7	7	8	6	8	8	5	6
Local importance, temporary projects	5	5	8	5	8	8	3	7
Confidential documentation, lack of dialogue between local authorities and the society, low civic participation interest, lack of tools etc.	8	8	8	4	6	5	3	7
Confidential way of PPP development, master-planning for the developers' needs, destructive impact on the city's urban fabric and society.	8	8	8	5	6	2	5	7
	7,50	7,50	8,17	5,50	6,83	6,00	4,00	6,67
	9,18	9,18	10,00	6,73	8,37	7,35	4,90	8,16

MEDIUM SIZE SOUTH BALTIC RIM CITIES

ECONOMY

Criteria	Why chosen	High score
		What is considered best score
Friendly macroeconomics	Macroeconomics has a key impact on economy of the city. There is a big amount of problems, which cannot be solve, because of state's self-government structure, fiscal and financial polices, condition of law and bureaucracy.	Friendly and fair tax system, friendly administration, low level of inflation, low energy costs, high efficiency of court system
Durability for crisis	If we look at the charts presenting growth of the cities for 1989-2014 we can notice two types of growth – dynamic and durable. They can coexist. That is really interesting, why some cities are going better threw the crises.	Good fiscal and financial policy, good economy structure (in GDP and employment), investments in innovative sector, balanced meaning of globalization in local economy, technologies
Accessibility	Accessibility is a key factor, maritime cities. It decides about strength and reach of local economies. It regards not only transport accessibility, but also law and bureaucratic accessibility of markets	Access to highways, railways, airports, seaways, ports with modern deepwater terminals and navigable inland waterways. Good geopolitical situation. Low level of bureaucracy.
Smart resource management	Smart self-government's policy regarding human resources, space reserves, their cultural heritage and local enterprises can tell us, how municipalities care of their economy	Investments in human resources, inhibiting of emigration, investments in innovative sector, smart spatial management, friendly approach to SMEs, industry and martial port.
Business climate	Nowadays soft location factors are more important than the hard. Successful city should take care of that.	friendly tax system, existing business environment, city branding and citizens mentality with their innovativeness and resourcefulness.
Sustainable budget	A large public debt can close the door on key investments. Self-government's policy in this area has a huge impact on the cities' economical growth.	Good rating, good budget management, good debt management
Average		
Average, highest score set to 10		

* in economic research GDP was mainly available only for Tricity (Gdańsk, Gdynia, Sopot)

Low score	**Scores (1 = lowest, 10= highest)**						
What is considered lowest score	*Kiel*	*Lübeck*	*Rostock*	*Szczecin*	*Tricity**	*Kaliningrad*	*Tallinn*
Unfriendly and unfair tax system, high level of bureaucracy, high inflation, high energy costs, slow and inefficient court system	9	9	9	6	6	5	10
Lack of good fiscal and financial policy, unbalanced economy structure, too much globalized local ecnomy, lack of investments in innovative sector	10	10	10	10	10	6	4
Lack of key meaning of transport, complicated geopolitical situation (embargo), high level of bureaucracy.	10	7	7	6	7	5	7
Underinvested human resources, innovative sector, martial port, industry. Lack of good heritage, spatial and investment policy. Wasted last 25 years.	10	9	4	1	10	1	10
Unfriendly and unfair tax system, underinvested business environment, not really great city branding, bad image of inhabitants	10	6	4	3	7	2	10
Lack of ideas for debt management, permanent deficit, permanent pressure on the taxpayers	7	9	6	4	7	6	10
	9,33	8,33	6,67	5,00	7,83	4,17	8,50
	10	8,93	7,14	5,36	8,39	4,46	9,11

SOCIAL FABRIC

Criteria	Why chosen	High score
		What is considered best score
Involvement of local population	It demonstrates what kind of movements among people over the years have taken place. This illustrates what the main reason of the changes in the amount of population were. Apart from migration indicators as 'the number of emigrants/immigrants', the criteria shows the system each city has to attract foreigners and tourists. The criteria helps to control not only the changes in the number of population but take into consideration 'outside' phenomena as suburbanization or forced migration conditioned by politics' changes.	immigrants majority, friendly image of city, tourism-focused city program, great connectivity between regions
Education strength	It shows whether the city is able to struggle with past obstacles, how rapid and effective reforms taken place. It gives the overall view how developed the city is. It demonstrates the hopes and the possibilities of putting the city on the very top among intensively developing cities. The criteria is connected with age structure and youth focus.	high number of educational institutions, high position in the world's rankings, increasing amount of innovative faculties and experimental researches, varied employment sectors, high number of graduates, high percentage of graduates working as professionals, city's strategy favourable for developing educational system
Safety	It demonstrates the atmosphere created among people living and visiting the particular area. 'Safety' shows what kind of relation is between society and local authorities, as well as describes the system how city responses to both aggressive and passive attitudes towards municipality. The criteria is strictly connected with authorities' wisdom system of judging, rewarding and discipline the society. Indicators as number of crimes (homicides, thefts, rapes etc.), amount of police patrols, police's strategy, innovative technologies used by city to make the city safer create the balanced and comfortable living, working and relaxation conditions.	constant lowering number of all crimes committed, well-matched and going police' strategy, broad range of events and projects organised by polices, municipalities presenting the safety's importance, friendly police-habitants' relation, city's programs, focused on creating the safe city, introduced in different organizations (schools, offices, companies, hospitals etc.), directed to diverse recipients

Low score	**Scores (1 = lowest, 10= highest)**							
What is considered lowest score	*Kiel*	*Lübeck*	*Rostock*	*Szczecin*	*Gdynia*	*Gdańsk*	*Kaliningrad*	*Tallinn*
Emigrants majority, absence of need to travel, foreigners' intolerance, lack of cultural, spatial and economical attractions, bureaucracy obstacles as passport regime, lack of means of transport, hostile atmosphere inside the city what deters people exchange	8	7	3	5	5	6	1	4
decreasing number of schools and universities, unfavourable forecast for sustainable educational system, low number of graduates, lack of city' involvement, lack of education connected investments	8	7	4	3	8	8	No data	9
hard to control aggressive organisations, local indifference, lack of authorities' engagement, increasing crime rates, spatial negligence favours slums creation tendency, lack of policing, widespread riots, inhabitants' dissatisfaction and fear of living, deterring and hostile city profile	7	6	2	3	8	7	No data	8

Social Care	. Gives insight into medical level which plays great role in creation humane living conditions. It demonstrates the demographic strucutes in the city and ageing trends. Social care also illustrates what is the level of social problems inside the city (ex. the level of poverty, homelessness, amount of physically and mentally disabled people etc.) The careful analyses based on diverse indicators show how attractive the city is for setting and maintaining families.	high level of health facilities, adequate limit places and personnel amount in social institutions, quick and simple access to social organisations, lack of bureaucracy, innovations used in social organisations, highly developed social benefits' strategy, eventful city program with social connected issues' focus
Employment	Employment levels illustrate the city's economic power. It describes in which economic fields the city excels, and which aspects needmore care. The criterium indicates both, problems and opportunities into creating balanced economic cities. It also shows the structure of labour force and people engagement. It is strictly related with educational level of society.	Long term low unemployment rate, strong labour force, high percentage of self-sufficiency in solving local problems, wisely-led international collaboration, friendly business climate, full-filled events and projects city' calendar
Mentality	Mentality is a collection of social and cultural habits that need to becarefully analysed to make 'close-to-truth' conclusions. The criteriumis based on public surveys, people' opinions, long-term societies' observations and gives the overview of people's general satisfaction of life in the city. It illustrates what kind of people live in the city, whether they are rooted to the tradition and history or have modern attitude to life. It describes the city profile, what it derives from and how it could transform in the future.	openness for travelling, openness for culture by organising and participating in projects, events with international collaboration, high number of culture connected hobbies city debates, conferences, elections, active collaboration with municipalities, authorities' engagement into building friendly relation with its society by creating opportunities exposing society integration, strong presence of traditions and modern lifestyles and technologies equally in individuals lifes

Average
Average, highest score set to 10

lack of healthcare facilities, shortage of social institutions' personnel, lack of city involvement, high amount of society who are deprived of basic human needs	7	7	8	5	7	6	No data	7
structural and high unemployment rate, apathy among locals to work for its city, unfavourable employment forecast, low profile in the international projects, programs, organisations	5	5	2	3	8	7	8	8
absence of feeling for need to travel, unquestioning attachment to region, decreasing percentage of organising and participating in cultural events, lack of eagerness to international collaboration, absence of need to develop themselves, absence of need to educate, no interest in modern lifestyles and technologoies	7	5	3	4	9	9	1	10
	7,00	6,17	3,67	3,83	7,50	7,17	3,33	7,67
	9,13	8,04	4,78	5,00	9,78	9,35	4,35	10,00

URBAN SPACE

Criteria	Why chosen	High score
		What is considered best score
Waterfront-harbour	Harbour is an important part of a waterfront city. We look how cities develop their port, marines and how work a shipyard.	A port is working properly. There are well operating and developing marinas and sea ports
Waterfront-recreational	Development of waterfront paths, parks and development. Recreational parts of a waterfront can create an image of a city. They can be used by citizens but also by visitors.	It is well designed, visually interesting, well maintained.
Green spaces	Green spaces play important role in a city structure. Parks and forests.	They are safe, well maintained, and accessible.
Public Spaces & Place-making	It illustrates how citizens create new places to meet, play and relax in their surroundings	People take responsibility for creating public spaces in creative way. New places are functional, well maintained, full of people.
Revitalizations-old town	The historical part of the city build identity of the city and image for visitors.	A City Council revitalize and take care about historical districts. History is exposed in innovative way
Housing	It shows how people live, how they care about their neighbourhood. It also identifies positive developments and deficits in the housing stock	City cares about living conditions and tries to improve them
Structure	It illustrates how urban planning looks like in each of cities and which urban development models have been pursued. Are they sustainable in the long run or rather short termed…	City is well organised. It has defined downtown and other functional parts. There is a law that regulate how can be situated buildings and how they should look like. An order is visible in every parts of a city. The city is compact.
Average		

Average, highest score set to 10

Low score	**Scores (1 = lowest, 10= highest)**							
What is considered lowest score	*Kiel*	*Lübeck*	*Rostock*	*Szczecin*	*Gdynia*	*Gdańsk*	*Kaliningrad*	*Tallinn*
Sea port is in decline or not developed, there is no space prepared for private boats.	10	10	6	5	7	6	4	6
It is devastated, unorganised, unsafe.	8	9	6	6	7	7	3	4
They are unsafe. City doesn't care about them. They are neglected and which signs of vandalism.	8	9	6	6	7	8	3	6
Citizens don't take part in creating places in their city. There is lack of nice spaces to meet people and to spend free time.	8	8	5	6	8	8	4	4
Old town is neglected	-	9	7	6	-	8	4	7
A city doesn't care about living conditions. Housing areas are neglected and deficits in the housing stock are not addressed.	10	10	5	5	7	7	3	6
City does not have a defined center. There seems a lack of planning and buildings are situated in a chaotic way. There are many brownfields in a city.	10	10	7	5	8	7	4	4
	9,00	9,29	6,00	5,57	7,33	7,29	3,57	5,29
	9,69	10,00	6,46	6,00	7,90	7,85	3,85	5,69

TRANSPORTATION AND MOBILITY

Criteria	Why chosen	High score
		What is considered best score
Sustainable public transport system	Green, eco-friendly systems are very important in European strategies of developing. Choosing this kind of transportation demonstrates the modern way of city planning.	Low energy transport mode, electric, solar systems of transport instead of environmentally unfriendly systems. Promoting of waterways.
Smart system	Systems help in promoting public transportation in big metropolises. Smart solutions solve problems of traffic and make public transportation more popular, accessible and attractive.	Grade of implementation, subjective scope.
Multimodal	Multimodal solutions are common in harbour cities, this solutions are economical. Effective systems impact trade development.	Systems bi- multi-, or intermodal in cities to reduce the environmental impact and improve energy efficiency of transport. Maximization, extend all transport modes complementary to each other (co-modality).
Regional and Supra regional connectivity	Transport connection between areas, cities in regions become more accessible and cheaper. Global developing influence faster economical growth. Changing of goods are fast and easy.	Range of connections.
Environmental friendly private transportation	Easy to use and simple systems especially in human powered transportation create *human scale* cities.	Solutions in creating bicycle ways; paths, roads, bicycle highways. The number of bicycle ways in city.
Innovation and accessibility	Innovation and easy access demonstrate an open mindedness and client orientation of operators	The number of innovative solutions which influence on better mobility in city.
Average		

Average, highest score set to 10

*capital city

Low score	**Scores (1 = lowest, 10= highest)**							
What is considered lowest score	*Kiel*	*Lübeck*	*Rostock*	*Szczecin*	*Gdynia*	*Gdańsk*	*Kaliningrad*	*Tallinn**
BHighnumber of systems unfriendly for environment.	10	10	10	8	9	8	5	10
Lack of smart solutions in transportation mode.	9	10	10	7	9	9	4	8
High number of solutions which have potential for cooperation but not used.	10	10	10	8	10	10	8	8
Lack of regional interconnection, national and regional transport networks.	10	10	10	8	8	9	8	8
Cities which don't use these solutions, or have no policy to increase their use.	10	10	10	6	7	8	3	9
Lack of innovations.	10	10	10	6	9	9	3	10
	9,83	10,00	10,00	7,17	8,67	8,83	5,17	8,83
	9,83	10,00	10,00	7,17	8,67	8,83	5,17	8,83
	9,83	10	10	7,17	8,67	8,83	5,17	8,83

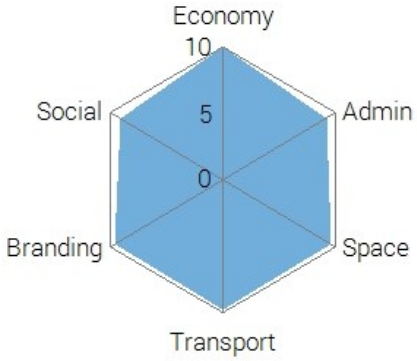
Branding

Criteria	Why chosen	High score
		What is considered best score
Management and infrastructure	City management is responsible for making strategies, plan and creating city brand.	Good contact with city marketing management, easy accessibility of strategic documents and good level of their reliability. More and more places are visible inside and outside.
Place marketing	Every city has an individual variety of spaces which are some kind of city symbols. Sometimes they live by themselves but very often they become an important aspect of city life because of overhead reaction.	Not ordinary ways of promoting places (care of existing places and creating new one): animation of the space, variety of events etc
Identity	. It shows how citizens and people form outside feel in a city and how they participate in a city life.	A lot of people take part in city events. They care about public spaces. Inhabitants are known form hospitality and with the same they create positive city image outside. City use picture of famous people or events connected with this area. Population grows.
Visual communication	It illustrates how city communicate with people outside and inside.	There are basic elements of visual communications like logo, slogan, colours. But there are also a lot of different things like gadgets, posters etc. What is more they are recognizable inside and outside.
Sustainable of marketing	The balance between the condition of the city and the image.	Ads do not hide problems but are part of their solutions. There is a balance between marketing activities and strategic activities.
Tourist information	Revenue from tourism is an important element for the cities budgets. Branding abroad is therefore a very important element.	Websites are very clearly designed and well-organized. There is easy access to basic information: event calendars, tourist cards and other offers. A lot of documents are available to download. There is an easy communication with office via internet and in a city space.
Average		

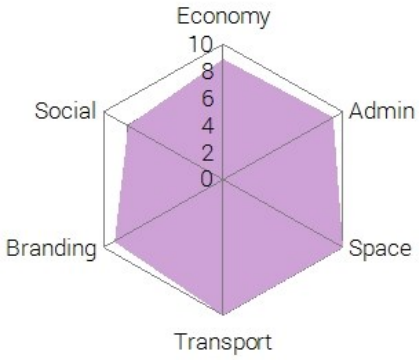
Average, highest score set to 10

Low score	**Scores (1 = lowest, 10= highest)**							
What is considered lowest score	*Kiel*	*Lübeck*	*Rostock*	*Szczecin*	*Gdynia*	*Gdańsk*	*Kaliningrad*	*Tallinn*
Weak contact with city marketing management, poor accessibility of strategic documents and bad level of their reliability.	7	6	8	6	7	7	4	6
Marketing activities are blurred. Little is done toimprove an image of existing places and new places are not formed. Places are non visible inside and outside.	7	6	8	8	7	7	3	7
. Hospitality and good atmosphere are not associated with city. Important, historical events or famous people are not well known.	7	8	7	8	7	6	4	6
Basic elements of branding are not visible.	7	6	6	10	5	6	4	4
Ads are to hide problems and they are not part of their solutions. There is no balance between marketing activities and districts conditions.	8	7	7	6	7	7	4	7
Websites are not clearly designed and well-organized. Basic information is hard to find: event calendars, tourist cards and other offers. Little to no means to inform oneself before visitng the city. Difficult and user unfriendy communication with office via internet and/or in a city space.	7	8	8	7	7	8	6	9
	7,17	6,83	7,33	7,50	6,67	6,83	4,17	6,50
	9,56	9,11	9,78	10,00	8,89	9,11	5,56	8,67

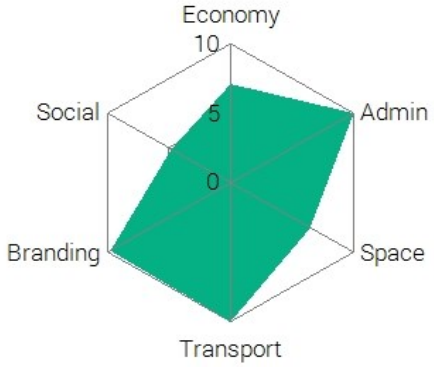
Kiel



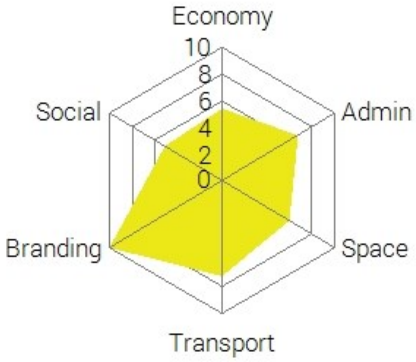
Lübeck



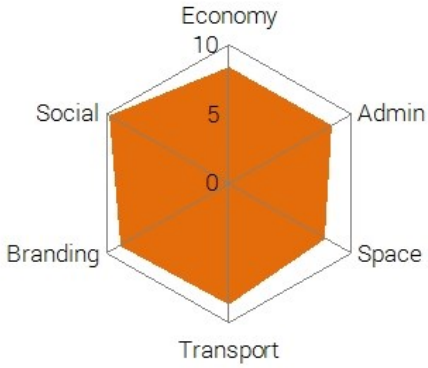
Rostock



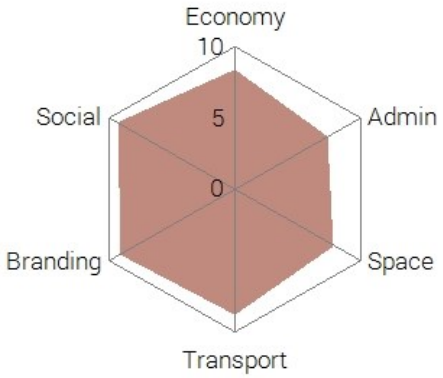
Szczecin



Tricity: Gdynia

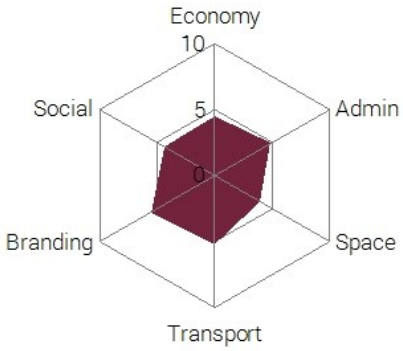


Tricity: Gdansk

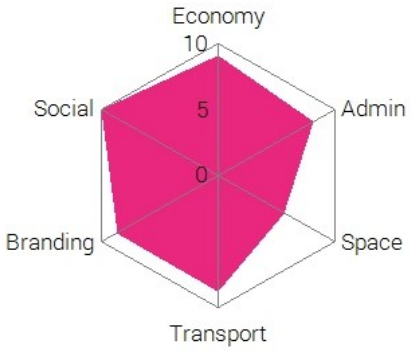


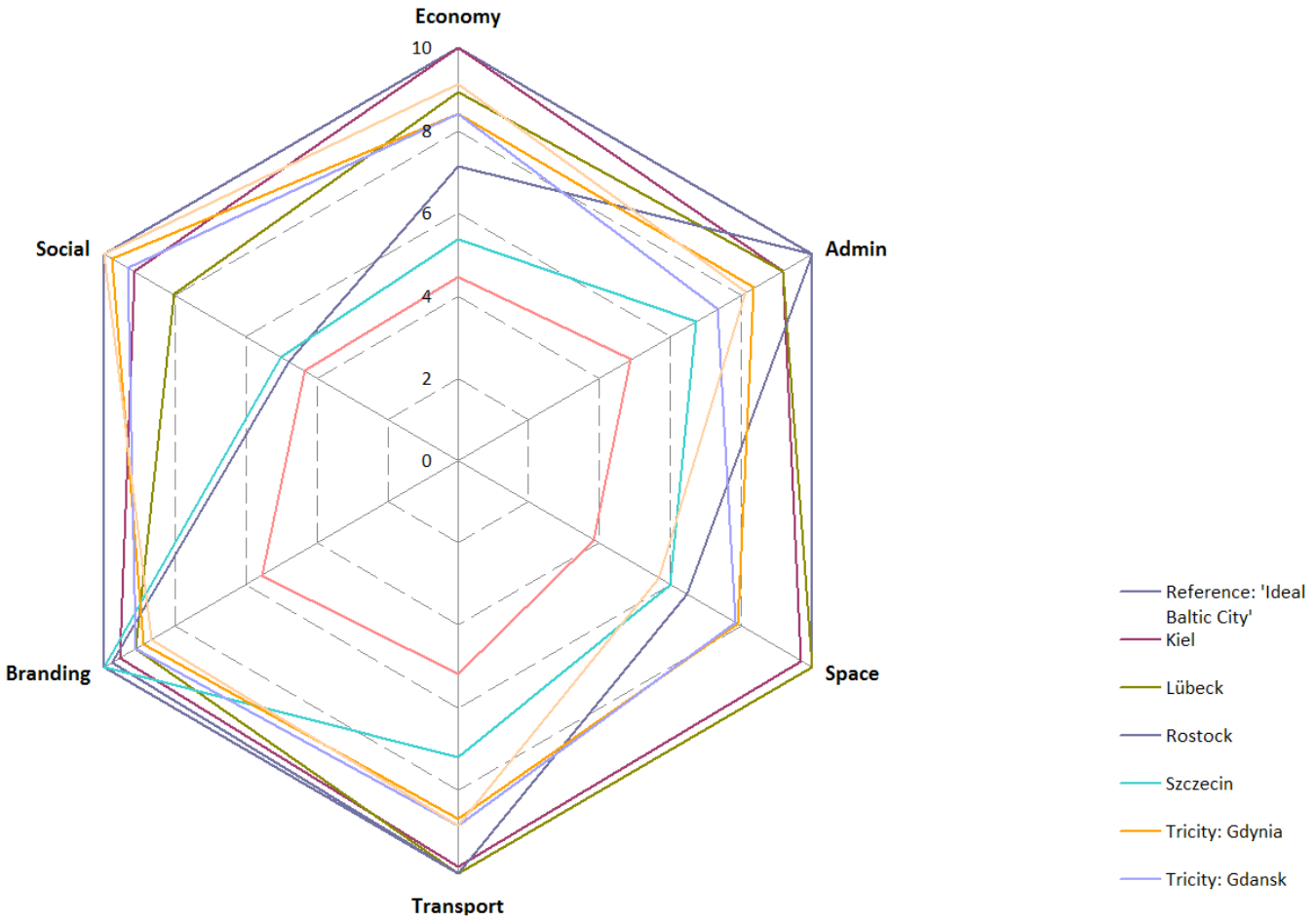
Reference: Ideal Baltic City

Kaliningrad



Tallinn




Economy
10
8
6
4
2
0
Admin
Space
Transport
Branding
Social
Reference: 'Ideal Baltic City'
Kiel
Lübeck
Rostock
Szczecin
Tricity: Gdynia
Tricity: Gdansk

CONCLUSION

The research clearly shows that the cities that used to be part of the western world generally still perform better than those located in a post socialist environment. But there are individual fields where the latter group caught up or even surpassed the for-mer. While in the past there was large-ly a gradual decrease in image and performance of the cities when mov-ing in eastern direction, now the situa-tion emerges where real exchange and collaboration, meaning one can learn from each other is useful and fruitful. The relative newness of spatial, cultural, social and economic develop-ment trends especially in the cities that formed part of the communist sphere of influence in many aspects can be interesting to learn from. The need to change the course of devel-opment after the fall of the iron cur-tain and with it – the need to rethink and change many paradigms lead to solutions that are refreshingly new and sometimes unconventional. Op-erating with limited resources while pursuing a new direction delivers val-uable insights into how things can be done differently and more efficiently while delivering the same level or even better service.

Obviously learning from the direct neighbours in this case can be the most suitable and efficient way of improving since many conditions (cli-mate, culture, location, size...) are similar or at least immediately compa-rable.

Further developing such the method and tools proposed in this research could become the tool to steer the further and more intense collaboration between the cities of the cross-boundary urban region we dubbed as Baltia.

WNIOSKI

Przeprowadzone badanie w jasny sposób potwierdza przewagę zachod-nich miast Morza Bałtyckiego nad regionami zlokalizowanymi na terenie byłego Związku Radzieckiego. Jed-nakże wśród wniosków wyłaniają się poszczególne dziedziny, w obrębie których druga grupa dogania Zachód, czasem przewyższając ich poziom zaawansowania. Zdając sobie spra-wę, iż w okresie sowieckiego reżimu miał miejsce proces stopniowego pogarszania się jakości profilu i funk-cjonowania miast, idąc kierunkiem zachód-wschód, dzisiejszy obraz ujawnia jak owocna i pożyteczna mo-że być współpraca i wymiana do-świadczeń między miastami. Rela-tywnie nowe rozwiązania i trendy w zakresie rozwoju przestrzeni, kultury, społeczeństwa i gospodarki, zwłasz-cza w miastach, które stanowiły część sfery komunistycznych wpły-wów, w wielu aspektach mogą sta-nowić interesujące wzorce. Potrzeba zmiany przebiegu rozwoju, po upadku żelaznej kurtyny, a z nim - potrzeba przemyślenia i zmiany wielu paradygmatów prowadzą do rozwiązań, nowych, ale i często nieszablonowych i niekonwencjonalnych. Poszukiwanie nowych kierunków rozwoju, mając do dyspozycji ograniczone zasoby, do-starcza cennych informacji na temat tego, jak w różny sposób można po-dejść do tych samych problemów osiągając różny poziom efektywności, zapewniając jednocześnie ten sam lub nawet lepszy poziom usługi.

Wzajemna nauka i wymiana doświad-czeń wydaje się być najbardziej od-powiednim i efektywnym sposobem także własnego rozwoju, jako że wiele czynników (tj. klimat, kultura, lokali-zacja, wielkość) daje szerokie pole do porównań.

Przedstawiona w projekcie metoda działania oraz niezbędne narzędzia do jej wykonania mogą stać się podsta-wą do kierowania przyszłą niezwykle ważną współpracą między miastami regionu nazwanego tutaj Baltią.

6

Łukasz Bugalski
Gdańsk University of Technology

HISTORIC CENTRE OF GDAŃSK as a unique example of postwar socialist city creation

Historyczne śródmieście Gdańska jako unikalny przykład powojennej kreacji miasta socjalistycznego

INTRODUCTION

The historic centre of Gdańsk, totally destroyed towards the end of the Second World War, became an area of postwar creation of a socialist town. During over a dozen first years, three projects were prepared for implementation within its borders, first in the convention of reconstruction and rest simply as development, for three consecutive historic city complexes: The Main Town (1948), The Old Town (1955) and The Old Suburbs (1958), thanks to which the historic Gdańsk centre has become a unique and clear example of the development of urban idea of the Polish People's Republic, associated with the issue of rebuilding the historic old town complexes destroyed during the Second World War[1]. Putting together three such assumptions, representing subsequent, chronologically appearing stages of evolution of socialist urban planning theory, is a unique phenomenon and should be treated as a value in itself. Unfortunately, this heritage of the Polish People's Republic period, although to some extent referring to the prewar structure of the destroyed town, is not taken into account in the urban planning policies of Gdańsk. What may still be called a clear record of creating a socialist town is beginning to be erased and in a few years' time there is going to remain only a vague memory of it. It is obvious that today, in the area of the former Eastern Bloc, we are facing a challenge of transforming a socialist town. However, it is vital that that the consciousness of the history of its creation and development becomes for us a starting point for the contemporary urban planning work. Transformation must not mean rejecting the past and the associated heritage![2]

CARTE BLANCHE

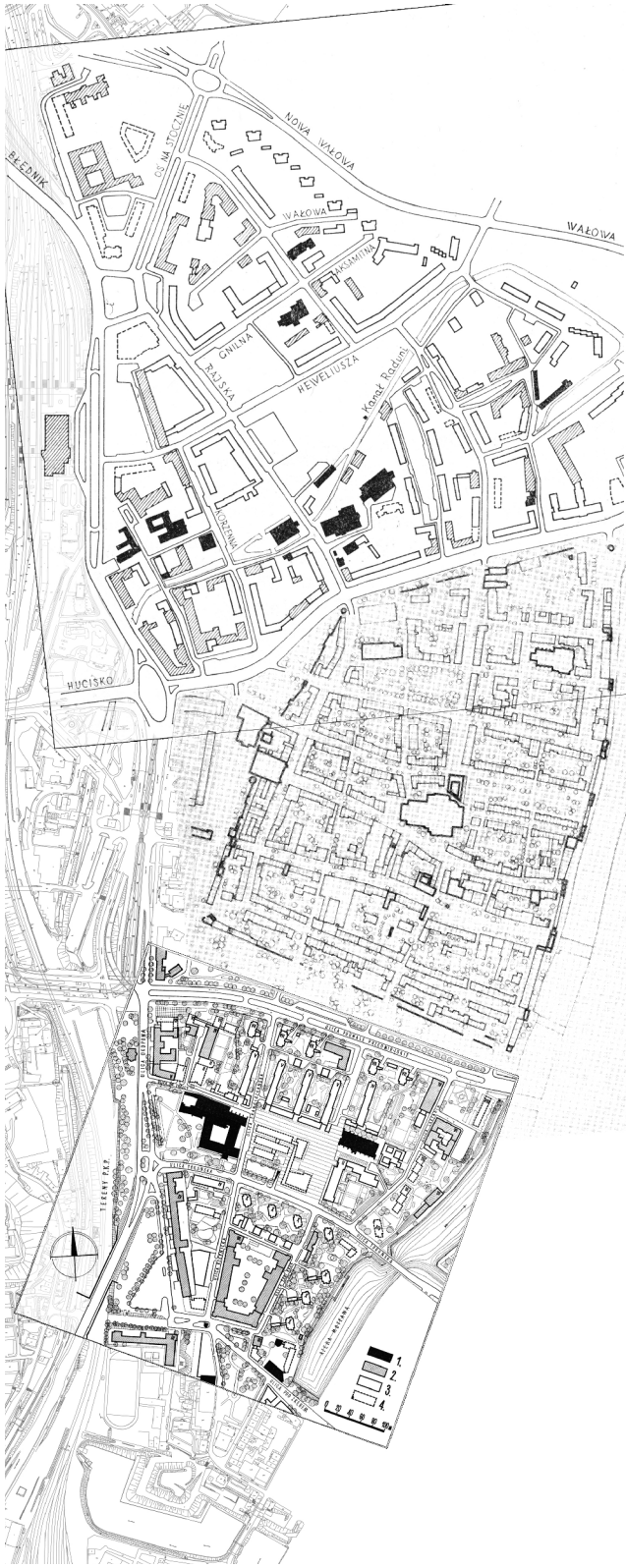
In March 1945, the Free City of Gdańsk, at Hitler's order transformed into a city-fortress, is practically totally annihilated by the advancing Red Army. The urban organism, developing through several hundreds of years, is burnt down entirely during over a dozen days.

WSTĘP

Zniszczone doszczętnie pod koniec drugiej wojny światowej historyczne śródmieście Gdańska stało się obszarem powojennej kreacji miasta socjalistycznego. W ciągu pierwszych kilkunastu lat przygotowano do realizacji w jego granicach trzy projekty, pierwszy w konwencji odbudowy a następne po prostu zabudowy, dla trzech kolejnych zabytkowych zespołów staromiejskich: Głównego Miasta (1948), Starego Miasta (1955) i Starego Przedmieścia (1958). Dzięki czemu historyczne śródmieście Gdańska stało się unikalnym i czytelnym przykładem rozwoju myśli urbanistycznej Polski Ludowej, związanej z problemem odbudowy zniszczonych w czasie drugiej wojny światowej zabytkowych zespołów staromiejskich[1]. Zestawienie obok siebie trzech takich założeń, reprezentujących kolejne, chronologicznie następujące po sobie etapy ewolucji teorii urbanistyki socjalistycznej, jest wyjątkowym zjawiskiem i powinno być traktowane jako wartość sama w sobie. Niestety to dziedzictwo okresu PRL, choć w pewnym stopniu nawiązujące do przedwojennej struktury zniszczonego miasta, nie jest uwzględniane w polityce planistycznej Gdańska. To co nadal jeszcze można określić jako wyraźny zapis kreacji miasta socjalistycznego zaczyna być zacierane i za kilka lat pozostanie już tylko nieczytelnym jego wspomnieniem. Oczywistym jest, że dzisiaj na obszarze dawnego bloku wschodniego stoimy przed wyzwaniem transformacji miasta socjalistycznego. Jednak istotnym jest aby to świadomość historii jego kreacji i rozwoju stała się dla nas punktem wyjścia do aktualnej pracy planistycznej. Transformacja nie może oznaczać odrzucenia przeszłości i związanego z nią dziedzictwa[2]!

CARTE BLANCHE

W marcu 1945 roku Wolne Miasto Gdańsk, przemienione na rozkaz Hitlera w miasto-twierdzę, zostaje praktycznie całkowicie unicestwione przez napierającą Armię Czerwoną. Rozwijający się przez kilkaset lat organizm miejski, zostaje wypalony do cna



There is an adopted saying that the historic centre itself, as a result of the warfare and systematic theft and arson still continuing for even several consecutive months, has been ruined in 90 or even 95 percent[3]. Bohdan Szermer remembers, that "unlike in Warsaw, shattered with missiles, and after the Uprising systematically blasted by special German troops, the centre of Gdańsk depicted a city destroyed mostly by fire, in which the walls of burnt-out buildings for the most part stuck out to the sky […] deprived of the joining ceilings"[4]. Only "when autumn, and then spring storms came", those walls, left to themselves, began to collapse, completing the destruction of the city slowly overgrown with weed[5]. It seems that although the postwar, ruined historic centre of Gdańsk may not be qualified as carte blanche, in a sense its worn-away stretch causes that it is very close today to a rewritten palimpsest. Despite the enormity of destruction in the sea of ruins surrounding thick, soaring gothic walls, monumental buildings which were embraced with attentive care by Polish restaurateurs, still just after the war there was drawn the old, medieval urban structure of the city (shaped after the events of 1308, known as the Slaughter of Gdańsk, when the city also underwent significant destruction and was forced to rise from the ashes).

However, only as a result of practically total exchange of population, the prewar Freie Stadt Danzig[6] finally transforms into a new city of Gdańsk. The relationship between the place, memory and identity is ultimately broken. New inhabitants of Gdańsk faced a heroic task of reconstructing an alien to them, yet to be familiarized, area, which however just after the war was perceived as an "unquestionably Polish city, unlike most of the remaining towns incorporated in Poland"[7]. In the first postwar years there was a fierce discussion concerning the manner of rebuilding the historic centre of Gdańsk, during which "several, sometimes extremely different from one another" concepts "were put forward". Starting from a suggestion of "leveling the whole pile of rubble with bulldozers and on so gained elevated flat area, building a new city centre", through building "along the former routes of streets, but in a totally new form, with the use of modern, terraced and block development, as much utilitarian and economic as possible", up to "leaving the ruined districts in an untouched condition, as a dangerous 'memento' for the posterity"[8]. At the same time, the extent of the city's destruction, clearly had influence on the decisions made. Eventually, there was a decision

w ciągu kilkunastu dni. Przyjęło się powtarzać, że samo historyczne śródmieście w efekcie działań wojennych i trwających jeszcze nawet przez kilka kolejnych miesięcy systematycznych grabieży i podpaleń, zostało zrujnowane w 90, albo nawet 95 procentach[3]. Bohdan Szermer wspomina, że w „odróżnieniu od Warszawy, rozbitej pociskami, a po Powstaniu systematycznie wysadzanej przez specjalne oddziały niemieckie, centrum Gdańska przedstawiało obraz miasta przede wszystkim zniszczonego pożarem, w którym mury wypalonych budynków w przeważającej części sterczały ku niebu […] pozbawione łączących je stropów"[4]. Dopiero „gdy przyszły jesienne, a potem wiosenne sztormy", mury te, pozostawione same sobie, zaczęły się przewracać dopełniając zniszczenia powoli zarastającego chwastami miasta[5]. Wydaje się, że choć powojennego, zrujnowanego historycznego śródmieścia Gdańska nie można określić jako carte blanche, to w pewnym sensie zatarta jego przestrzeń sprawia, że bardzo blisko jest mu dziś do ponownie zapisanego palimpsestu. Wbrew ogromowi zniszczeń w morzu ruin otaczającym grube, strzeliste gotyckie mury, monumentalnych budowli, które zostały objęte troskliwą opieką polskich konserwatorów, nadal jeszcze zaraz po wojnie wyraźnie zarysowywała się dawna, średniowieczna struktura urbanistyczna miasta (wykształcona po wydarzeniach z 1308 roku, znanych jako Rzeź Gdańska, kiedy to miasto także uległo znacznemu zniszczeniu i zmuszone było odrodzić się z popiołów).

Dopiero jednak na skutek praktycznie pełnej wymiany ludności, przedwojenne Freie Stadt Danzig[6] przeobraża się ostatecznie w nowe miasto Gdańsk. Relacja między miejscem, pamięcią a tożsamością zostaje ostatecznie zerwana. Nowi mieszkańcy Gdańska stanęli przed heroicznym zadaniem odtworzenia obcej im, nieoswojonej jeszcze, przestrzeni, która jednak tuż po wojnie powszechnie postrzegana była jako „miasto bezdyskusyjnie polskie, w przeciwieństwie do większości pozostałych przyłączonych do Polski miejscowości"[7]. W pierwszych powojennych latach toczyła się zażarta dyskusja dotycząca sposobu odbudowy historycznego śródmieścia Gdańska w czasie której „wysuwano kilka, nieraz krańcowo różniących się między sobą" koncepcji. Od propozycji „wyrównania całego gruzowiska spychaczami i na otrzymanym w ten sposób podwyższonym płaskim terenie zbudowania nowego śródmieścia", poprzez odbudowę „wzdłuż dawnego przebiegu ulic, ale w zupełnie nowej formie, z zastosowaniem nowoczesnej, szeregowo-blokowej zabudowy, jak najbardziej utylitarnej i ekonomicznej", aż po „pozostawienie zrujnowanych dzielnic w stanie nienaruszonym, jako groźne „memento" dla potomnych"[8]. Przy czym skala zniszczeń miasta w wyraźny

1. On the first page: Three juxtaposed projects for the most important fragment of historic centre of Gdańsk: From the north: Old Town, Main Town and Old Suburbs.
Na pierwszej stronie: Trzy zestawione obok siebie projekty dla najważniejszego fragmentu historycznego śródmieścia Gdańska. Od północy: Stare Miasto, Główne Miasto i Stare Przedmieście.

1I have already dealt with the issue of postwar reconstruction of historic old town complexes in an earlier work, focusing precisely on the evolution of urban planning thought devoted to this issue. Bugalski, Ł. (2014) 'Kwestia odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich na Ziemiach Odzyskanych' in Przegląd Zachodni, (3).
Problematyką powojennej odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich zająłem się już we wcześniejszej pracy skupiając się właśnie na ewolucji myśli urbanistycznej temu zagadnieniu poświęconej. Bugalski, Ł. (2014) 'Kwestia odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich na Ziemiach Odzyskanych' in Przegląd Zachodni, (3).

2 In recent years there have been raised louder voices supporting the rehabilitation of the Polish People's Republic architecture and urban planning. As for instance: Springer, F. (2011) 'Źle urodzone. Reportaże o architekturze PRL-u' Kraków: Karakter.
W ostatnich latach podnoszone są coraz głośniejsze głosy za rehabilitacją architektury i urbanistyki PRL. Jak choćby: Springer, F. (2011) 'Źle urodzone. Reportaże o architekturze PRL-u' Kraków: Karakter.

3 Gawlicki, M. (2012) Zabytkowa architektura Gdańska w latach 1945-1951 Kształtowanie koncepcji konserwacji i odbudowy. Gdańsk: słowo/obraz terytoria. pp. 19–53.

4 Najmajer, P. (2001) 'Historyczne śródmieście Gdańska - odbudowa czy budowa nowej dzielnicy?' in Gdańsk pomnik historii, teka gdańska 4. Gdańsk. pp 9-10.

5 ibidem. pp. 9-10.

to rebuild the Main Town, the most important historic old complex of Gdańsk, in historic forms. "The remaining districts of the centre were to receive modern development, honoring however the biggest historic buildings preserved within their premises"[9].

THREE IMPLEMENTATIONS

It is a fact that the postwar creation of a socialist town in Gdańsk does not happen on a raw root and its new, contemporary centre is developed in a clear relation to the historic urban structure. In the first postwar period in the Polish People's Republic, there were two convergent, often parallelly applied and usually appearing side by side tendencies to rebuild towns: the urbanist-architectonic one, associated with the mainstream of socialist realism and restorational, focusing on historic old towns[10]. When in 1952, the Government Committee eventually accepts a general plan for the whole historic centre of Gdańsk, which reorganizes the main compositive assumptions of its prewar urban structure, Edmund Goldzamt sees in it an implementation of both those tendencies on the grounds of a springing up, budding new assumption from the old historic old town complex and describes it as "the most outstanding, almost classic example of this type of spatial solutions in Polish urban planning"[11]. Indeed, the plan of 1952 presented a vision of creating a modern, socialist centre of Gdańsk, setting out new axis assumptions, typical for the urban planning of socialist realism, which have been most clearly drawn along the western strand of its historic centre, as if growing from a carefully reconstructed complex of the Main Town[12].

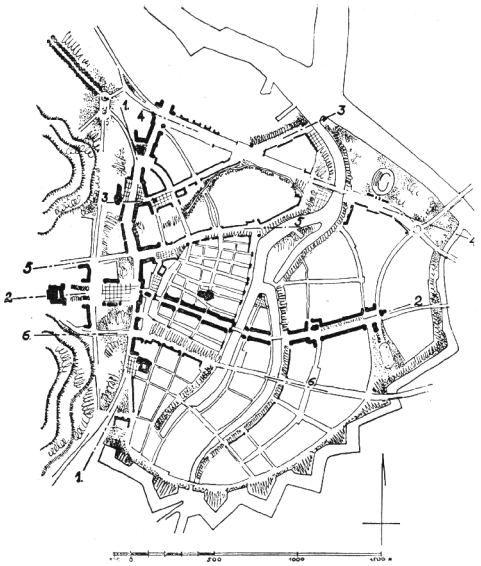
On the basis of the general plan of 1952, detailed plans were to be drawn up for individual segments of the historic centre of Gdańsk. The first one of those was however ready much earlier, at the beginning of 1948. Hence, the consequently implemented for three years concept of rebuilding the Main Town in its historic form, was simply taken into account in the new general plan. This project, drawn up by preservation community referred to the program of the "Polish preservation school"[13] formulated as early as in 1945 by the General Conservator of Monuments, Jan Zachwatowicz, which sketched general directions concerning the rules of rebuilding the country and specified its main goals, namely restoring to Poland its historic places, monuments and restoration of its cultural heritage, which were acknowledged as the foundations of the nation's identity[14].The

sposób miała wpływ na podejmowane decyzje. Ostatecznie postanowiono odbudować Główne Miasto, najważniejszy zabytkowy zespół staromiejski Gdańska, w formach historycznych. „Pozostałe dzielnice śródmieścia miały otrzymać zabudowę nowoczesną, honorującą jednak zachowane na ich terenach większe obiekty zabytkowe"[9].

TRZY REALIZACJE

Faktem jest, że powojenna kreacja miasta socjalistycznego w Gdańsku nie następuje na surowym korzeniu, a jego nowe, współczesne centrum powstaje w wyraźnej relacji do historycznej struktury urbanistycznej. W pierwszym okresie powojennym w Polsce Ludowej, istniały dwie zbieżne, stosowane często równolegle i zazwyczaj występujące wspólnie tendencje odbudowy miast: urbanistyczno-architektoniczna związana z nurtem realizmu socjalistycznego oraz konserwatorska skupiająca się na zabytkowych zespołach staromiejskich[10]. Gdy w 1952 roku zostaje w końcu zatwierdzony przez Prezydium Rządu ogólny plan dla całego historycznego śródmieścia Gdańska, który reorganizuje główne założenia kompozycyjne jego przedwojennej struktury urbanistycznej, Edmund Goldzamt dopatruje się w nim zastosowania obu tych tendencji na zasadzie wyrastającego, pączkującego nowego założenia ze starego zabytkowego zespołu staromiejskiego i określa je „najwybitniejszym, klasycznym nieomal przykładem tego typu rozwiązań przestrzennych w urbanistyce polskiej"[11]. Faktycznie plan z 1952 roku przedstawiał wizję kreacji nowoczesnego, socjalistycznego centrum Gdańska, wytyczając nowe założenia osiowe, typowe dla urbanistyki realizmu socjalistycznego, które najczytelniej zarysowane zostały wzdłuż zachodniego pasma jego historycznego śródmieścia, jakby wyrastając ze starannie odtworzonego zespołu Głównego Miasta[12].

Na podstawie planu ogólnego z 1952 roku opracowane zostać miały plany szczegółowe dla poszczególnych fragmentów historycznego śródmieścia Gdańska. Pierwszy z nich był jednakże już gotowy dużo wcześniej, bo na początku 1948 roku. Dlatego, konsekwentnie realizowana od trzech lat koncepcja odbudowy w formach historycznych Głównego Miasta została po prostu uwzględniona w nowym planie ogólnym. Ten opracowany przez środowisko konserwatorskie projekt odwoływał się do sformułowanego już w 1945 roku przez Generalnego Konserwatora Zabytków Jana Zachwatowicza programu „polskiej szkoły konserwacji"[13], który zarysował ogólne kierunki dotyczące zasad odbudowy kraju i określił główne jego cele, czyli przywrócenie Polsce jej zabytków, monumentów i odtworzenie



2. General plan for the historic centre of Gdańsk from 1952.
Ogólny plan dla historycznego śródmieścia Gdańska z 1952 roku.

6 Its inhabitants, although forced to leave their small homeland, until today cherish the memory of the city lost. It is intriguing, that in this manner, somehow in parallel two beings exist: Danzig and Gdańsk. Loew, P. O. (2012) Gdańsk i jego przeszłość. Gdańsk: słowo/obraz terytoria.
Jego mieszkańcy mimo, że zmuszeni do pozostawienia swojej małej ojczyzny, do dnia dzisiejszego pielęgnują w sobie wspomnienie utraconego miasta. Intrygującym jest, że w ten sposób jakby równolegle istnieją dwa byty: Danzig i Gdańsk. Loew, P. O. (2012) Gdańsk i jego przeszłość. Gdańsk: słowo/obraz terytoria.

7 Friedrich, J. (2001). Gdańsk 1945 - 1949. Oswajanie miejsca. in Gdańsk pomnik historii, teka gdańska 4. p. 28.

8 Massalski, R., & Stankiewicz, J. (1969) Rozwój urbanistyczny i architektoniczny Gdańska. in Gdańsk, jego dzieje i kultura. Warszawa. p. 224.

reconstruction of the Main Town in Gdańsk was to be yet another (although paradoxically it began as first) good example of such implementation, three times bigger than the model reconstruction of the Old Town in Warsaw. The task was entrusted to Zakład Osiedli Robotniczych, which was to develop within its premises a labor dwelling district with an excess of public utility buildings, caused by a significant number of preserved historic buildings "which should come back to life in a stylish vesture with new, socialist inner substance"[15]. Preservation of the historic network of streets and block arrangement of the medieval town development was assumed. The conservator's rigor concerned in particular the more important streets in the city landscape, perpendicular to the Motława River. Reconstructed in a new form of a modernist labor dwelling estate, giving up the three-way development, compact urban tissue, hidden behind the reconstructed, frontal mock-up model of the town destroyed during the war, has become a natural background for the gothic, monumental buildings of public utility. Following Wacław Ostrowski's footsteps, it can be said that the reconstruction of Gdańsk was "limited to careful restoration and reconstruction of the most precious monuments and recreation of the old landscape of streets and squares".[16]

dziedzictwa kulturowego, które były uznawane za fundament tożsamości narodu[14]. Odbudowa Głównego Miasta w Gdańsku miała stać się kolejnym (choć paradoksalnie rozpoczętym w pierwszej kolejności) dobrym przykładem takiej realizacji, trzy razy większym od modelowej odbudowy warszawskiego Starego Miasta. Zadanie to zostało powierzone Zakładowi Osiedli Robotniczych, który miał wznieść na jego obszarze robotniczą dzielnicę mieszkaniową, z nadmiarem budynków użyteczności publicznej, spowodowanym znaczną liczbą zachowanych zabytkowych gmachów „które winny ożyć w stylowej szacie z nową socjalistyczną treścią wewnętrzną"[15]. Zakładano zachowanie historycznej sieci ulic i układu bloków zabudowy miasta średniowiecznego. Konserwatorski rygor dotyczył szczególnie ważniejszych, w krajobrazie miasta, prostopadłych do Motławy ulic. Odtworzona w nowej formie modernistycznego osiedla robotniczego, rezygnująca z trójbiegowej zabudowy, zwarta tkanka urbanistyczna skrywana za zrekonstruowaną, fasadową makietą zniszczonego w czasie wojny miasta stała się naturalnym tłem dla gotyckich, monumentalnych gmachów użyteczności publicznej. Można powiedzieć za Wacławem Ostrowskim, że odbudowa Gdańska „ograniczyła się do starannej restauracji i rekonstrukcji najcenniejszych zabytków oraz do odtworzenia dawnego krajobrazu ulic i placów"[16].

Another, very interesting in this context, fragment of the plan of 1952 is an exceptionally meticulously drawn in the stylistics of socialist realism project of developing the western stretch of the historic Gdańsk centre. For a detailed preparation of the project of this assumption, in 1953 an all-Poland, closed urban planning competition was conducted. The guiding principles of the competition assumed designing, based on the general plan, a series of assumptions, which were supposed to "be an expression of a modern socialist town"[17]. When we look at the sketches and demonstration models visualizing the competition projects of the assumption in question, it is easy to notice their clear similarity to Marszałkowska Residential District, a Warsaw implementation of that period. The most important element and the main dominant in this space was to be a monumental Central Community Centre, which was supposed to close the axis of the Royal Route from the west. In front of it, a huge square was planned, a place of "mass gatherings and manifestations", in reference to which a route of parades was to be designed. It was also emphasized, that the whole of the assumption was to particularly take into account the proximity of the Main Town then being rebuilt[18], in clear relation to which there was to happen, as previously mentioned Edmund Goldzamt noticed, a creation of a new socialist centre, taking into account and creatively reinterpreting the prewar urban structure of the city. Indeed,

Drugim bardzo interesującym w tym kontekście fragmentem planu z 1952 roku jest wyjątkowo szczegółowo rozrysowany w stylistyce realizmu socjalistycznego projekt zabudowy zachodniego pasma historycznego śródmieścia Gdańska. Dla szczegółowego opracowania projektu tego założenia przeprowadzono w 1953 roku ogólnokrajowy, zamknięty konkurs urbanistyczny. Wytyczne konkursu zakładały zaprojektowanie, w oparciu o plan ogólny, szeregu założeń, które miały „być wyrazem nowoczesnego miasta socjalistycznego"[17]. Gdy przyglądamy się szkicom i makietom wizualizującym konkursowe projekty omawianego założenia łatwo zauważyć wyraźne ich podobieństwo do Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej, warszawskiej realizacji z tamtego okresu. Najważniejszym elementem i główną dominantą w tej przestrzeni stać się miał monumentalny Centralny Dom Kultury, który miał zamykać od zachodu oś Traktu Królewskiego. Przed nim przewidywano wielki plac, miejsce „zebrań masowych i manifestacji", w nawiązaniu do którego należało opracować trasę defilad. Podkreślano także, że całość założenia ma szczególnie uwzględnić sąsiedztwo odbudowywanego Głównego Miasta[18], w wyraźnej relacji do którego miała się rzeczywiście dokonać, jak zauważył wspomniany wcześniej Edmund Goldzamt, kreacja nowego socjalistycznego centrum, uwzględniającego i twórczo reinterpretując przedwojenną strukturę urbanistyczną miasta.

9 ibidem. p. 224.

10 Małachowicz, E. (1988) Ochrona środowiska kulturowego. p. 271.

11 Goldzamt, E. (1956) Architektura zespołów śródmiejskich i problemy dziedzictwa. pp. 524–526.

12 Dąbrowski, L., Kühnel, A., & Rakowski, W. (1953) 'Plan śródmieścia Gdańska' in Architektura, (8), passim.

13 Also described as a program of "Polish school of reconstructing monuments from war damage" may not be seen as a doctrine but rather as an exception, born in reaction to the enormous scale of the damage. Zachwatowicz, J. (1982) 'O polskiej szkole konserwacji zabytków', in Spotkania z Zabytkami, (7), p. 8.
Określany też jako program „polskiej szkoły odbudowy zabytków ze zniszczeń wojennych" nie może być traktowany jako doktryna, a raczej jako wyjątek, powstały w reakcji na wyjątkową skalę zaistniałych zniszczeń. Zachwatowicz, J. (1982) 'O polskiej szkole konserwacji zabytków', in Spotkania z Zabytkami, (7), p. 8.

14 Zachwatowicz, J. (1946) 'Program i zasady konserwacji zabytków', in Biblioteka Historii Sztuki i Kultury, (1/2), pp. 48–52.

15 Łucki, R. (1949) 'Odbudowa Gdańska w projektach Zakładu Osiedli Robotniczych' in Architektura, pp. 327–335.

16 Ostrowski, W. (1980) Zespoły zabytkowe a urbanistyka, Warszawa: Arkady, p. 151.

17 Lier, S. (1954) 'Konkurs na projekt urbanistyczno-architektoniczny fragmentu śródmieścia Gdańska' in Architektura, (7-8), pp. 188–197.

18 ibidem.

an implementation of socialist realism projects drawn up for the western stretch of the historic Gdańsk centre would have been a unique example of putting together at such scale both tendencies of rebuilding cities and towns of the first postwar period in the Polish People's Republic.

In 1956, as a result of political thaw, the Polish People's Republic witnesses also a withdrawal from the authoritatively instructed aesthetics of socialist realism. The unimplemented projects of the ending epoch are given up totally. There is a vivid turn towards attempts to "transfer to Poland some forms of Western Europe urban planning" resulting in introduction "development matching the principles of construction typification and mechanization" in the country[19]. After the plan of reconstructing the Main Town drawn up in 1948, another project prepared for implementation was a plan of developing the north-bound historic town, the Old Town. Works over this plan began as early as in 1953, hence we can say that in a sense it was a project of transition period. As mentioned above, from the beginning it was assumed that apart from rebuilding the Main Town, other lots of the historic Gdańsk centre would be filled with modern development, and yet remaining in relation to the preserved, more important monuments. The development plan for the Old Town as a transitional project may be comparable to the implementation of developing the Old Town in Szczecin, which became a symbolic effort for the change occurring in the approach to rebuilding destroyed old town complexes in the mid 50s. Although it is a fact, that as early as in 1946, in Szczecin there was prepared a new urban concept of rebuilding the city, assuming that "the historic district to be rebuilt should be of contemporary nature, while preserving and appropriately exposing the most important monuments, being significant composition elements of the city"[20].

"In order to reach a Gdańsk-like and at the same time modern" nature of developing the Old Town, it was decided to use red brick on its elevations, so characteristic for the historic development of the city[21]. Additionally, the buildings being erected in the proximity of the Old Town "received high roofs" so as to better match it[22]. Being of "experimental nature", erected partly with methods of prefabrication , the Old Town in Gdańsk unfortunately turned out not to be "the best example of" urban planning "solution" of this scale of an estate[23]. It is however worth paying attention to the first tower buildings which within the plan of 1955 were erected in Gdańsk on the Radunia River Canal . Those eight-storey buildings were erected with the

Faktycznie realizacja socrealistycznych projektów opracowywanych dla zachodniego pasma historycznego śródmieścia Gdańska byłaby unikatowym przykładem zestawienia obok siebie w tej skali obu tendencji odbudowy miast pierwszego powojennego okresu w Polsce Ludowej.

W 1956 roku na skutek odwilży politycznej dochodzi w Polsce Ludowej także do odejścia od odgórnie narzuconej estetyki realizmu socjalistycznego. Niezrealizowane projekty kończącej się epoki przechodzą do lamusa. Następuje wyraźny zwrot w kierunku prób „przeniesienia do Polski niektórych form zachodnioeuropejskiej urbanistyki" skutkujących wprowadzeniem do kraju „zabudowy odpowiadającej zasadom typizacji i mechanizacji budownictwa"[19]. Po opracowanym w 1948 roku planie odbudowy Głównego Miasta, drugim przygotowanym do realizacji projektem był plan zabudowy, położonego na północ od niego zabytkowego zespołu staromiejskiego, Starego Miasta. Prace nad tym planem rozpoczęły się już w 1953 roku, dlatego można powiedzieć, że był to w pewnym sensie projekt okresu przejściowego. Jak wcześniej wspomniałem, od początku zakładano, że poza odbudową Głównego Miasta, inne fragmenty historycznego śródmieścia Gdańska zostaną wypełnione zabudową nowoczesną, pozostającą jednak w relacji do zachowanych ważniejszych obiektów zabytkowych. Plan zabudowy Starego Miasta jako projekt przejściowy porównywalny może być z realizacją zabudowy Starego Miasta w Szczecinie, które stało się przedsięwzięciem symbolicznym dla zachodzącej zmiany w podejściu do odbudowy zniszczonych zespołów staromiejskich w połowie lat pięćdziesiątych. Chociaż faktem jest, że to już w 1946 roku opracowano w Szczecinie nową koncepcję urbanistyczną miasta zakładającą, że „odbudowana w przyszłości zabytkowa dzielnica powinna nosić współczesny charakter, przy równoczesnym zachowaniu i właściwym eksponowaniu najważniejszych obiektów zabytkowych, stanowiących istotne elementy kompozycyjne miasta"[20].

„Aby osiągnąć gdański i zarazem nowoczesny" charakter zabudowy Starego Miasta postanowiono wykorzystać na jej elewacjach czerwoną cegłę, tak charakterystyczną dla historycznej zabudowy miasta[21]. Dodatkowo wznoszone w sąsiedztwie Głównego Miasta budynki „otrzymały dachy wysokie", aby lepiej się z nim komponować[22]. Mające „eksperymentalny charakter", wznoszone częściowo metodami prefabrykacji, Stare Miasto w Gdańsku okazało się niestety nie być zarazem „najlepszym przykładem rozwiązania" urbanistycznego tej skali osiedla[23]. Na szczególną uwagę zasługują jednak pierwsze budynki punktowe jakie w ramach tego planu z 1955 roku powstały w Gdańsku nad Kanałem

19 alinowski, W. (1971) Plany ochrony i konserwacji zabytkowych układów przestrzennych miast i osiedli, Toruń: UMK, p. 36, from Nowakowski, M. and Bańkowska, B. (2013) Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910 - 2010), Warszawa: Oficyna Naukowa, p. 142.

20 Orlińska, H. and Latour, S. (1986) 'Szczecin' in Kalinowski, W. (ed.) Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja, T. 1: Miasta historyczne. Warszawa. p. 444.

21 K.G. (1957) 'Nowe domy w Gdańsku. Metoda uprzemysłowiona I stopnia' in Architektura, (1). p. 4.

22 ibidem.

23 Stankiewicz, J., & Szermer, B. (1959) Gdańsk. Rozwój Urbanistyczny i Architektoniczny oraz powstanie Zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia. p. 312.

use of an innovative method applying "fraction concrete from brick rubble poured into portable shuttering"[24] and allegedly "they soon became real symbols of New Gdańsk"[25], "which, as it was written << could be admired for hours>>"[26]. The experience associated with industrialized construction works gained during the works in the Old Town, opened a way for consecutive, further going implementations in Gdańsk, and in particular the third already implementation within the historic Gdańsk centre, located south of the Main City, historic old town of the Old Suburb, implementation of which begins as early as in 1959.

Raduni. Te ośmiokondygnacyjne budynki, wzniesione zostały za pomocą nowatorskiej metody z wykorzystaniem „jednofrakcyjnych betonów z gruzu ceglanego wlewanego do deskowań przestawnych"[24] i podobno „stały się one wkrótce prawdziwymi symbolami Nowego Gdańska"[25], „które, jak pisano <<można było oglądać godzinami>>"[26]. Doświadczenia związane z budownictwem uprzemysłowionym zdobyte w czasie prac na Stary Mieście otworzyły drogę dla kolejnych, idących dalej realizacji w Gdańsku, a szczególnie trzeciej już realizacji na obszarze historycznego śródmieścia Gdańska, położonego na południe od Głównego Miasta zabytkowego zespołu staromiejskiego Starego Przedmieścia, którego realizacja rozpoczyna się już w 1959 roku.

24 ibidem. p. 313.

25 Mardkowicz, A. (1963) 'Gdańskie punktowce z gruzu' in Architektura, (12). p. 466.

26 Ostrowski S. (1958) 'Na osi Heweliusza, czyli gdański skok w nowoczesność' in Głos Wybrzeża, (306 from 24, 25, 26 XII) from Friedrich, J. (2005) 'Problem nowoczesności w kulturze architektonicznej powojennego Gdańska' in Niechciane dziedzictwo. Różne oblicza architektury nowoczesnej w Gdańsku i Sopocie, Gdańsk: Centrum Sztuki Współczesnej Łaźnia, p. 41.

The new complex of contemporary development of the Old Suburb, although supposedly erected with the use of even greater intensity of prefabrication methods, was still to reflect in its plan the massive monuments preserved in its area. Namely "in the whole estate only three types of residential buildings were built [...] five, seven, and ten-storey ones".[27] At that time, a number of similar assumptions come to existence, for instance the development of the Old Town in Malbork, the author of which, Gdańsk-originating architect and town planner, Szczepan Baum reasoned that "between an accurate historic reconstruction and contemporary landscaping there may be no compromise or transitional phases"[28]. Very soon, this implementation faced open criticism pointing out that "for everyone it is just a modern residential estate, like many others, having nothing in common with the Old Town, and merely matching few relics of the past"[29].

Nowy zespół współczesnej zabudowy Starego Przedmieścia, choć wzniesiony miał zostać z zastosowaniem jeszcze większego natężenia metod prefabrykacji, to nadal odnosić się miał w planie do zachowanych na jego obszarze masywnych obiektów zabytkowych. Mianowicie „w całym osiedlu zastosowano tylko trzy rodzaje budynków mieszkalnych [...] pięcio-, siedmio- i dziesięciokondygnacyjne"[27]. W tym czasie powstaje wiele podobnych założeń, jak chociażby zabudowa Starego Miasta w Malborku, której autor, gdański architekt i urbanista, Szczepan Baum przekonywał, że „między ścisłą rekonstrukcją historyczną a współczesnym kształtowaniem przestrzeni nie może być kompromisu lub faz pośrednich"[28]. Realizacja ta doczekała się bardzo szybko wyraźnej krytyki wskazującej, że „dla każdego jest to po prostu nowoczesne osiedle, jakich wiele, nie mające nic wspólnego ze Starym Miastem, a jedynie dobrze komponujące się z nielicznymi reliktami przeszłości"[29]. Dzisiaj mało kto odważyłby się pewnie przyznać, że nowoczesna zabudowa Starego Przedmieścia „dobrze komponuje się z" jego monumentalnymi gotyckimi zabytkami. Jednakże niezadbana modernistyczna architektura Polski Ludowej, narosła wszelkiej maści budami, reklamami i brudem, od lat jest niedoceniana w naszym kraju. W kolejnych latach na obszarze historycznego śródmieścia Gdańska prowadzono jeszcze różne prace, powstaje między innymi Osiedle Obrońców Poczty Gdańskiej czy różne realizacje na Dolnym Mieście. Głównie jednak postępuje dominacja ruchu kołowego wchłaniająca coraz to nowe obszary centrum miasta. Między innymi niezabudowany obszar opracowywany w ramach konkursu z 1953 roku zostaje przeznaczony na główną arterię miejską, która całkowicie obszar ten zdominuje i zdehumanizuje.

27 Massalski, R., and Stankiewicz, J. op. cit. p. 244.

28 Baum, Sz. (1961) 'Odbudowa zespołu zabytkowego w Malborku' in Architektura, (4). p. 149.

29 ibidem.

Today hardly anybody would risk admitting that the modern development of the Old Suburb "well matches" its huge gothic monuments. However, neglected modernist architecture of the Polish People's Republic, accumulated with all sorts of shacks, advertisements and dirt, for years has been undervalued in our country. In the following years within the area of the historic centre of Gdańsk there were other works, among others, there appears Osiedle Obrońców Poczty Gdańskiej (Gdańsk Post Office Defenders Residential Estate) or various implementations in the Lower Town. However, there dominates progress of vehicle traffic, incepting more and more areas of the city centre. Among others, the undeveloped area mapped out within the competition of 1953 is designated for the main city artery, which will completely dominate and dehumanize this area.

SUMMARY

historic centre of Gdańsk, as a result of the catastrophe of 1945 became a land of postwar creation of a socialist town. Freie Stadt Danzig has been destroyed, and on its ruins a new city of Gdańsk was born, although referring to its several hundred-year-long history. Today, the historic centre of Gdańsk remains a unique record of subsequent stages of evolution of the Polish People's Republic urban planning theory. The implementation of three projects of historic old town complexes: the Main Town, the Old Town, and the Old Suburb in immediate vicinity is an exceptional phenomenon and should be treated as value in itself. The postwar effort of rebuilding the city, or rather its new creation as a socialist town, has become grounds for the myth, which might become a common foundation memory of Gdańsk inhabitants. Unfortunately, today the heritage of the Polish People's Republic period is stigmatized and commonly rejected. The city's historical policy refers rather to the nostalgic (naive and utopian) picture of the prewar Free City of Gdańsk, as if consciously ignoring its 19th century rootedness. In this context, the act of rebuilding is still acknowledged as uncompleted, still trying to recreate the city spirit where it is impossible, and at the same time devastating valuable postwar assumptions. What can still be described as a clear record of creating a socialist town begins to be erased and in a few years' time there is going to remain only a vague memory of it. Hence, although it is obvious that today within the area of the former Eastern Bloc we are facing a challenge of transforming a socialist town, the consciousness of the history of its creation and development remains important and should become for us a starting point for the contemporary urban planning work. Transformation must not mean rejecting the past and the associated heritage!

PODSUMOWANIE

Historyczne śródmieście Gdańska na skutek katastrofy roku 1945 stało się obszarem powojennej kreacji miasta socjalistycznego. Freie Stadt Danzig zostało zniszczone, a na jego ruinach narodziło się nowe miasto Gdańsk, choć odwołujące się do jego kilkusetletniej historii. Dziś historyczne śródmieście Gdańska pozostaje unikatowym zapisem, chronologicznie następujących po sobie etapów ewolucji teorii urbanistyki Polski Ludowej. Realizacja w bezpośrednim sąsiedztwie trzech projektów zabytkowych zespołów staromiejskich: Głównego Miasta, Starego Miasta i Starego Przedmieścia jest wyjątkowym zjawiskiem i powinna być traktowana jako wartościowa sama w sobie.
Powojenny wysiłek odbudowy miasta, a raczej jego nowej kreacji jako miasta socjalistycznego, stał się podwaliną mitu, który mógłby stać się wspólną pamięcią fundacyjną gdańszczan. Niestety dziś dziedzictwo okresu PRL jest stygmatyzowane i powszechnie odrzucane. Miejska polityka historyczna odwołuje się raczej do nostalgicznego (naiwnego i utopijnego) obrazu przedwojennego Wolnego Miasta Gdańsk, jakby świadomie pomijając jego xix wieczne zakorzenienie. W tym kontekście aktu odbudowy nadal nie uznaje się za ukończony wciąż próbując odtworzyć ducha miasta tam gdzie jest to już niemożliwe, a przy okazji dewastuje się wartościowe założenia powojenne. To co nadal jeszcze można określić jako wyraźny zapis kreacji miasta socjalistycznego zaczyna być zacierane i za kilka lat pozostanie już tylko nieczytelnym jego wspomnieniem. Dlatego, choć oczywistym jest, że dzisiaj na obszarze dawnego bloku wschodniego stoimy przed wyzwaniem transformacji miasta socjalistycznego to istotnym pozostaje świadomość historii jego kreacji i rozwoju, która powinna stać się dla nas punktem wyjścia do aktualnej pracy planistycznej. Transformacja nie może oznaczać odrzucenia przeszłości i jej dziedzictwa!

Zuzanna Napieralska
Wrocław University of Technology

POST-WAR SINGLE FAMILY HOUSE ESTATES IN WROCŁAW
Present conditions and problems with it modernization

Powojenne budynki jednorodzinne Wrocławia
Stan zachowania oraz problemy z ich modernizacją

INTRODUCTION

At the beginning of the socialist period a single family house wasn't attractive for the political system. In the consequence the amount of this type of buildings wasn't big. At the beginning of 50', in our country only about 3 000 individual buildings have been finished. In 1955 this amount has been doubled. In 1956 the legislation regulations have been moiré helpful in obtaining some governmental facilities for a house. The example of those governmental help may be the ministry council resolution no. 81 from 15 march 1957, concerning the material aid from the State for house building[1]. The resolution says that the detached house is a house or a single component or serial semi-detached house with a total floor space of residential units not exceeding 110 m2. First catalogue of the typical houses has been published in 1957 and consisted of 17 developed construction projects. Another catalogue that was created in June 1958, on behalf of the Ministry of Municipal Economy and President of Architecture and Urban Planning has had 60 projects of typical houses. At the beginning of the 60' XX century a single family building was a second force of the government housing program. They've approved dense and energy efficient buildings such as terraced houses or atrial estates and according to industrial architecture all of the buildigs were typified and created with a normative. In contrast to multifamily buildings, which were usually better organized and complete, single family house settlements were often unguided, chaotic and depending on changing trends.

Well organized single family house estates constitute a small percentage of individual postwar architecture. They were planned and created by the work cooperatives.

> "They lead into the urban space a discipline by setting buildings in order, even if they are tipical and has a cubical form." [2]

WPROWADZENIE

W początkowym okresie powojennym wolnostojący dom jednorodzinny państwa nie interesował. Z tego powodu na początku lat 50' skala indywidualnego budownictwa mieszkaniowego nie była duża. Rocznie w skali kraju oddawano do użytkowania ok. 3 tys. domów jednorodzinnych. Dopiero po roku 1955 nastąpił dwukrotny wzrost ilości ukończonych budynków tego typu. Budownictwo jednorodzinne natrafiło na dobry okres po 1956r. Powstały wtedy akty prawne regulujące procesy uzyskania pomocy od państwa na tego typu inwestycje. Przykładem może być Uchwała Nr 81 Rady Ministrów z dnia 15.03.1957 w sprawie pomocy Państwa dla budownictwa mieszkaniowego ze środków własnych ludności[1]. W rozumieniu uchwały, domem jednorodzinnym jest dom albo samodzielna część domu bliźniaczego lub szeregowego o łącznej powierzchni użytkowej lokali mieszkalnych nie przekraczającej 110m2. Pierwszy katalog domków typowych powstał w 1957 r. i zawierał 17 opracowanych projektów budowlanych. Kolejny katalog, który powstał w czerwcu 1958 r., na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Komunalnej i Prezesa do Spraw Urbanistyki i Architektury zawierał już 60 projektów domów typowych. Z początkiem lat 60' XXw. budownictwo jednorodzinne miało stanowić tzw. drugi front w budownictwie mieszkaniowym. Państwo preferowało jednak zwartą, mniej materiało- i energochłonną zabudowę, typu szeregowego lub atrialnego. Podobnie jak w przemysłowym budownictwie wielorodzinnym, budynki były typizowane i powtarzalne. Jednak w przeciwieństwie do wielorodzinnej zabudowy, która była dużo lepiej zorganizowana, planowana i kierowana przez państwo, jednorodzinne budownictwo było często bezplanowe, żywiołowe i realizowane zależnie od zmieniających się tendencji.

Zorganizowane zespoły domów jednorodzinnych stanowią nieznaczny odsetek budownictwa indywidualnego. Były one rezultatem działań spółdzielni mieszkaniowych lub zakładów pracy.

> „Wprowadzają one, nawet przy stosowaniu typowych domów o dwóch kondygnacjach w formie zbliżonej do sześcianu, pewien ład w przestrzeni poprzez ustawienie obiektów i czasami zdyscyplinowanie ogrodzenia" [2]

1 Monitor Polski Nr 22/157, Resolution 81 of the Ministry council, 15.03.1957, refering to government aid in house building with the population own sources.
Monitor Polski Nr 22 poz. 157, Uchwała Nr 81 Rady Ministrów z dn. 15.03.1957 w sprawie pomocy Państwa dla budownictwa mieszkaniowego ze środków własnych ludności.

2 H. Adamczewska-Wejchert, Domy atrialne, jeden z typów jednorodzinnego budownictwa zespolonego, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Łódź 1978, s.7.

SINGLE FAMILY ESTATES IN WROCŁAW

Bigger or smaller groups of single family buildings were realized close to the work places (e.g. single family house settlement created by HUTMEN - metal works) or were realized for the proper work groups (e.g. terraced house "Pod Jaworami" created by the architects for the architects).

In the 70', the work places that wanted to solve house problems of their co-workers have been trying to receive terrain for the organized single family buildings.

> "Lots of work cooperatives for the house building has appeared and after a realization has terminated. Completed buildings have become a property of the workers". [3]

At the beginning of socialist era, the newly created single family estates has been realized in the southern part of Wrocław. The reason of that was the reconstructional project of southern districts – Gajowice and Huby – both were realized in the 60'. In 1962 the decision of rebuilding district Wrocław Południe was made. In other years similar groups of houses has been set in those part of the city, where were still undeveloped terrains, such as Złotniki, Grabiszynek, Karłowice, Krzyki, Szczytniki, Dąbie. The real rise of the single family architecture has occurred in the end of 80'. Small house cooperatives has realized groups of houses that thicken existing surroundings. On the other hand were urban projects of house estates that were given to realization to different building enterprises that proposed their own projects of houses (e.g. urban plan for Wojszyce, area where enterprises such as Politechnika Wrocławska, Cyprum, Budopol has created their groups of single family houses), in that way urban space received a diversity of architectural forms, attractive street view and what is more important facilitated identification in the terrain. The examples of those realizations are terraced houses at Wysłoucha street (arch. T. Sawa-Borysławski, 1986) or at Ślusarksa street (arch. Wiśniewski, Zaporowski, 1989).

WROCŁAWSKIE ZESPOŁY ZABUDOWY JEDNORODZINNEJ

Osiedla jednorodzinne, realizowane w większych lub mniejszych zespołach, przeważnie powstawały przy zakładach pracy (np. osiedle domów jednorodzinnych przy zakładzie metali HUTMEN) lub realizowane były dla konkretnych grup zawodowych (np. zespół domów szeregowych Pod Jaworami zrealizowany przez architektów dla architektów i innych pracowników biur projektowych).

W latach 70' zakłady pracy, włączając się w rozwiązywanie problemów mieszkaniowych swoich pracowników, czyniły starania w sprawie pozyskiwania nowych terenów pod zorganizowane budownictwo jednorodzinne.

> „Powstały liczne pracownicze, przyzakładowe spółdzielnie budowy domów jednorodzinnych, które zwykle po realizacji zadania rozwiązywały się, a budynki przechodziły na własność ich członków" [3]

Początkowo nowoprojektowane zespoły domów jednorodzinnych realizowane były w południowej części Wrocławia. Powodem tego był projekt odbudowy dzielnic południowych miasta: Gajowic i Hub – oba osiedla realizowane były na przestrzeni lat 60', a także w 1962 zapadła decyzja o budowie dzielnicy Wrocław – Południe. W kolejnych latach realizowano podobne zespoły domów jednorodzinnych w osiedlach, gdzie była znaczna ilość terenów niezagospodarowanych jak Złotniki, Grabiszynek, Karłowice, Krzyki, Szczytniki, Dąbie, a także na terenach odgruzowywanych zburzonych osiedli (Gądów Mały). W tym okresie Wrocław posiadał jeszcze duże rezerwy terenów częściowo uzbrojonych lub położonych w zasięgu planowanej rozbudowy sieci uzbrojenia technicznego. Rozkwit budownictwa jednorodzinnego nastąpił jednak dopiero pod koniec lat 80'. Niewielkie spółdzielnie mieszkaniowe realizowały zespoły - kolonie budynków jednorodzinnych lub dogęszczały istniejące osiedla. Projekty urbanistyczne osiedli jednorodzinnych przekazywane były do realizacji kilku inwestorom, z których każdy proponował swoje, indywidualne projekty zabudowy (np. na Wojszycach: Politechnika Wrocławska, Cuprum, Budopol), dzięki czemu przestrzeń osiedla zyskiwała na różnorodności formy architektonicznej, atrakcyjności wnętrz ulicznych a także ułatwiona była identyfikacja miejsca w przestrzeni miasta. Przykładami tego typu realizacji może być rozwiązanie zabudowy szeregowej przy ul. Wysłoucha (proj. T. Sawa-Borysławski, 1986) czy przy ul. Ślusarskiej (proj. arch. Wiśniewski, Zaporowski, z roku 1989).

3 D. Przyłęcka, Nie od razu Wrocław odbudowano. Plany zagospodarowania przestrzennego, koncepcje oraz projekty urbanistyczne i architektoniczne a ich realizacje w latach 1945-1989, Oficyna Wydawnicza ATUT, Wrocław 2012

‘BUDOWLANI’ SETTLEMENT IN WROCŁAW

In 1968 in Wrocław, the single family estate “Budowlani” has been completed. It is an interesting example of well planned and comprehensively made urban area. The project of those semidetached houses has been created by Witold Molicki and Ryszard Spławski, and has been set in Ołtaszyn, in southern part of Wrocław. The project has included commercial services and an elementary school. Authors has also created a landmark which was a green square with a bus stop. Te settlement “Budowalni” is located in the neighborhood of high vegetations.

Simple elevations of the semidetached houses has been diversified by the geometrical window partitions (today visible only in few houses) and a terrace on the first floor. Currently, regardless the original project, buildings are systematically enlarging and modernizing in a free way.

Each house has two floors- a ground floor and a first floor (there is no basement) and has a surface about 130 m2 (with a garage). The lack of basement was rare in socialist house architecture – normally it has provided an extra surface.

Most of the buildings of the presented settlement had similar scheme of rooms. On the ground floor there was: kitchen with dining room (10,9 m2), living room (29,5 m2), WC (1,8 m2), hall (5,2 m2) , on the first floor were three rooms (14,0m2, 15,1 m2, 10,0 m2), bathroom (4,00 m2). Over the years in ‘Budowlani’ settlement have been undertaking different interventions to the original house architecture. Some of the house owners were trying to solve functional and utility inconveniences on their own. The main problem of those buildings is their small surface. This drawback leads to uncontrolled enlargements of the house volume, changing the image of the whole area. The examples of the enlargement realizations are presented in the photographies (pic. 1, 2). It is also popular to enlarge the surface of the building by adapting a garage into a room. This intervention was repeated in several buildings, but it doesn’t bring significant changes in its original form (pic.3,4). Another inconvenience of the original project is that, the main entrance is situated in the side elevation. Some of the house owners have changed it by extending front elevation (building a vestibule) and placing the main entrance from the street side (pic.5).

OSIEDLE “BUDOWLANI” WE WROCŁAWIU

W roku 1968 oddane do użytku zostało interesujące i wykonane kompleksowo osiedle jednorodzinne ‘Budowlani’. Projekt architektoniczno - urbanistyczny na Ołtaszynie, w południowej części Wrocławia, opracowany został przez architektów Witolda Molickiego i Ryszarda Spławskiego. Wyodrębnić w nim można zespół usługowo- handlowy oraz powstałą w roku 1964 szkołę podstawową.

Atutem osiedla jest niewątpliwie jego lokalizacja. Położone jest w cichej i zielonej części miasta. Sąsiaduje z ogródkami działkowymi, w niedalekim sąsiedztwie zlokalizowany jest Park Południowy. Projektanci zadbali o centralne, orientacyjne miejsce osiedla. Jest nim skwer z pętlą autobusową. Proste elewacje urozmaicały jedynie geometryczne podziały okien, obecnie zachowane w części budynków, oraz tarasy na piętrze. Obecnie pomimo pierwotnego, konkretnego założenia projektowego, budynki są modernizowane i przebudowywane w dowolny sposób.

Dwukondygnacyjne, niepodpiwniczone domy w zabudowie bliźniaczej miały stosunkowo dużą powierzchnię - 130m2 (łącznie z garażem). Brak piwnic był dość rzadkim rozwiązaniem, znaczna część typowego budownictwa jednorodzinnego w Polsce posiadała kondygnację podziemną. W przyziemiu realizowane były przeważnie wszelkie pomieszczenia gospodarcze oraz garaże. Autorzy osiedla „Budowlani” zaprojektowali garaże na poziomie parteru, wpisując je w bryły budynków.

W parterze większości budynków, znajdujących się w przedstawionym osiedlu, usytuowana jest kuchnia o pow. 10,9 m2, WC- 1,8 m2, duży pokój- 29,5m2 i hall – 5,2 m2, łącznie dając 47,36m2. Na piętrze zaprojektowane są trzy pokoje o pow. 14,0m2, 15,1m2 i 10,0m2 z garderobą i łazienka – 4,00m2.

Na przestrzeni lat w osiedlu Budowlani miały miejsce liczne remonty oraz przebudowy budynków. Właściciele domów z różnym skutkiem próbowali zlikwidować niedogodności funkcjonalne i eksploatacyjne budynków. Ingerencje w bryłę budynku mają podobny charakter jak w większości budynków osiedlowych. Głównym mankamentem zabudowy jest jej niewielka powierzchnia użytkowa. Obecnie można zaobserwować liczne rozbudowy i nadbudowy pierwotnej bryły, zmieniając wyraz architektoniczny całego osiedla (przykłady tego typu realizacji przedstawione są na ilustracjach 1 i 2). Innym sposobem zwiększenie powierzchni użytkowej budynków jest adaptacja garażu na pomieszczenie mieszkalne. Zabieg ten powtarza się w kilku budynkach. Nie wprowadza on jednak znacznych zmian pierwotnej bryły

1. The enlargement of the ‘Budowlani” semidetached building.
Rozbudowa części budynku w zabudowie bliźniaczej, osiedle „Budowlani”.
Author: Zuzanna Napieralska

2. Overbuilding of the part of ‘Budowlani” semidetached building, Wrocław
Nadbudowa części budynku w zabudowie bliźniaczej, osiedle “Budowlani”, Wrocław
Author: Zuzanna Napieralska

3., 4. Changing garage into a room, „Budowlani” semidetached building, Wrocław
Adaptacja garażu na pomieszczenie mieszkalne, osiedle “Budowlani”, Wrocław
Author: Zuzanna Napieralska

SINGLE FAMILY HOUSES AT KWISKA STREET, WROCŁAW

Another example of organized single family pos-twar architecture in Wrocław are diversified buildings at Kwiska street. Author of the project is Maria Wolcendorf- Łukaszewicz. This group of house has been created on the basis of a detailed development plan, prepared before the liquidation of civil airport at Lotnicza street. Finally estate was not completed in its original form.

> "Transfer airport to Starachowice area has stopped plans with developing single family estate in previous area and allocate the rest of the terrain between Kwiska, Kłodnicka and Bystrzycka streets to big volume multifamily buildings" [4].

Unfinished single family house settlement contains of 37 semidetached houses, 10 lines of terraced houses and 24 detached houses. A significant aspect of this urban space is its compact and energy-efficient architecture. Another advantage of this project is cameral scale with green entourage, clear street web and localization close to the city center. Each terraced house is located on area surface of 115,0 m2 (22,0 m long and 5,0 m wide). Segment covers an area of 55,0 m2. In front of each segment is a small entrance area with a parking place (5x3 m), behind the house is a garden (5x7 m). Each segment has three levels and has around 108 m2. There was a basic functional room plan for all segments but it wasn't obligatory. Owners could change it a little bit and suits to their needs.

Small usable surface is the main disadvantage of this architecture. Created as a very dense and compact urban space, small terraced house segments do not provide a comfortable living space. We observe today different interventions in the original volume of the building, enlarging the usable surface. Most popular way to achieve it, is to wall up (comport) an existing entrance to the building, which originally was fawarded from the wall, or even overbuild it, creating a vestibule (pic. 6,7). Also in this group of houses owners adapt their garages into the living space (il. 3,4). Kolejnym problemem, z którym mierzą się mieszkańcy osiedla jest lokalizacja głównego wejścia do domu na bocznej elewacji. Właściciele domów rozwiązują ten problem poprzez dobudowywanie niewielkiego wiatrołapu i lokalizowanie wejścia od strony ulicy (il.5).

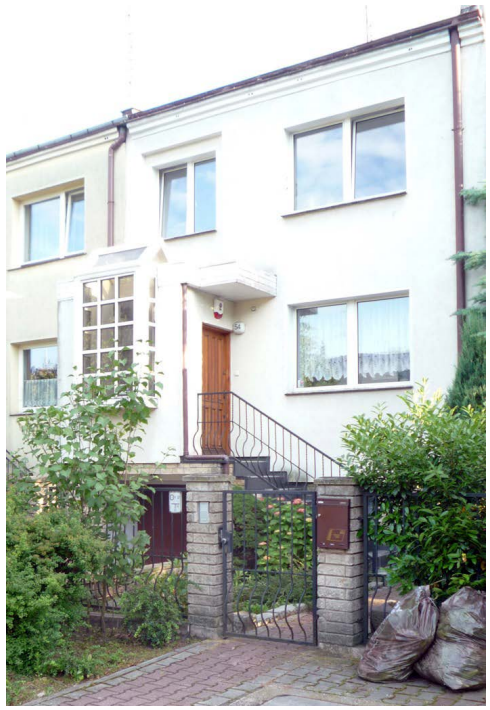
ZESPÓŁ DOMÓW PRZY UL. KWISKIEJ WE WROCŁAWIU

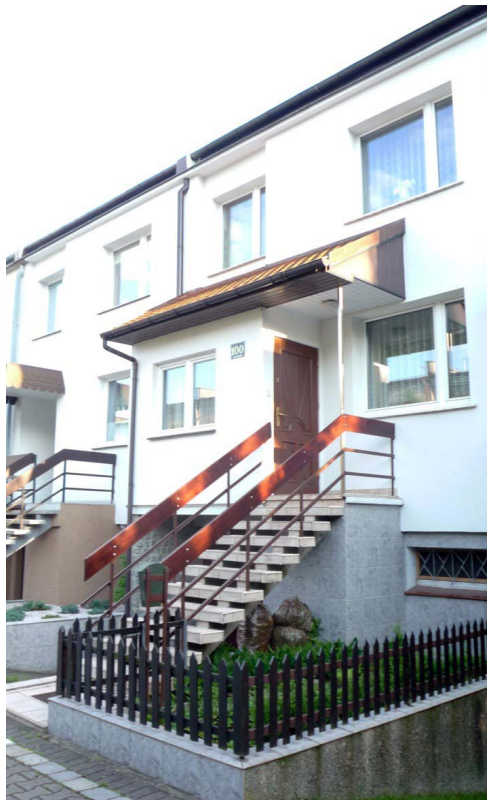
Innym przykładem zorganizowanego budownictwa jednorodzinnego we Wrocławiu jest zabudowa „mieszana" przy ul. Kwiskiej. Autorem projektu jest Maria Wolcendorf-Łukaszewicz. Powstał on na podstawie szczegółowego planu zagospodarowania, opracowanego przed likwidacją lotniska cywilnego przy ul. Lotniczej. Ostatecznie osiedle nie zostało zrealizowane w pierwotnej formie.

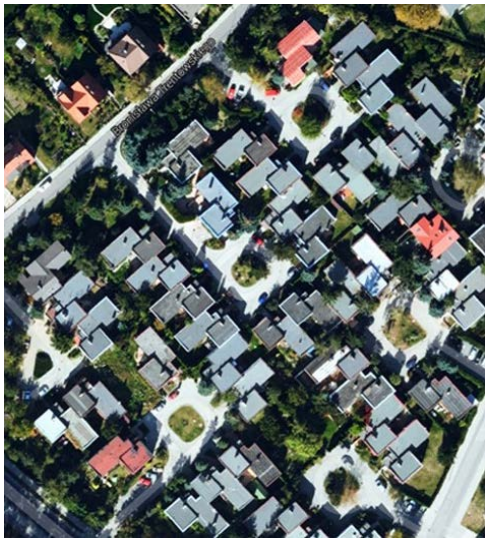
> „Przeniesienie lotniska w rejon Strachowic spowodowało wstrzymanie dalszej realizacji zabudowy jednorodzinnej w tym osiedlu i przeznaczenie pozostałego, niezabudowanego terenu między ulicami Kwiską, Kłodnicką, Bystrzycką i Na Ostatnim Groszu pod wielkopłytową zabudowę wielorodzinną" [4].

W skład jednorodzinnego zespołu mieszkaniowego wchodzi 37 budynków w zabudowie bliźniaczej, 10 ciągów zabudowy szeregowej, składającej się z 7-10 segmentów w jednym ciągu oraz 24 budynków wolnostojących. Ważnym aspektem tego kompleksu mieszkaniowego jest jego zwarta i energooszczędna zabudowa. Dodatkowymi walorami jest kameralna przestrzeń osiedla z wysoką zielenią, czytelna sieć ulic oraz lokalizacja w centrum miasta (okolice ul. Legnickiej).

Budynki szeregowe usytuowano na działkach o powierzchni nieprzekraczającej 115,0 m2 (22,0 m dł. i 5,0 m szer.). Segment mieszkaniowy zajmuje powierzchnię ok. 55,0 m2, z przodu znajduje się niewielka strefa wejściowa z miejscem postojowym dla samochodu o wymiarach ok. 5x5 m, natomiast z tyłu domu jest ogród o wymiarach 5x6 m. Budynki są trzykondygnacyjne. Segment zabudowy szeregowej ma powierzchnię ok. 108m2 (z komunikacją pionową), przyziemie o pow. ok. 50,00 m2. Pierwotnie w przyziemiu zlokalizowany był garaż oraz pomieszczenia gospodarcze. Na wysokim parterze projektowany był hall, kuchnia, WC oraz duży pokój dzienny. Na piętrze zlokalizowane były trzy pokoje z garderobą oraz łazienka. Należy jednak zaznaczyć, że była pewna dowolność w projektowaniu







układu funkcjonalnego mieszkania i ostatecznie nie wszystkie segmenty realizowane były według projektu.

Wadą tych budynków jest ich stosunkowo mała powierzchnia użytkowa. Realizowane jako intensywna zabudowa, niewielkie segmenty szeregowe nie stwarzały komfortowej przestrzeni do życia. Dziś obserwuje się ingerencję w bryłę budynku celem powiększenia powierzchni użytkowej. Najpopularniejszym sposobem na powiększenie powierzchni jest zabudowywanie cofniętego względem elewacji wejścia do budynku. Oryginalne rozwiązanie strefy wejścia nadal można zaobserwować jeszcze w wielu budynkach. W niektórych budynkach dobudowywany jest wiatrołap, wysunięty poza obrys budynku (il. 6,7). Również w tym zespole budynków właściciele adaptują garaże na pomieszczenia mieszkalne (il.8).

<<
5. Extending front elevation with a vestibule, „Budowlani" semidetached building, Wrocław.
Dobudowa wiatrołapu, osiedle "Budowlani", Wrocław.
Author: Zuzanna Napieralska

6.,7. Overbuilded vestibule, terraced house at Kwiska street, Wrocław.
Dobudowa wiatrołapu, zespół budynków jednorodzinnych, ul .Kwiska, Wrocław.
Author: Zuzanna Napieralska

4 ibidem.

9. Wrocław, Oporów terraced houses settlement, satellite view.
Widok z lotu ptaka, zespół domów jednorodzinnych na Oporowie, Wrocław.
Source: Google Maps

POSTWAR SINGLE FAMILY HOUSES ON OPORÓW, WROCŁAW

An interesting example of socialist house estates are buildings located between Terntowskiego and Morelowskiego streets in Wrocław. In 1972 has been announced a competition for a functional and cheap single family house. The founder of this project competiton was an organization SARP Wrocław. The best project was designed by two architects Leszek Konarzewski and Andrzej Poniewierka. Urban project included 92 terraced houses, located in groups of 5-9 segements. The architects, despite density of the building requirement, wanted to assure to the future inhabitants some private space. They've decided to place small groups of houses around common little, green squares. Thus intensive planning was less inconvenient and car movements has been minimized. Common green areas are well-maintained until these days. Important element of this space is designing parking spaces on the driveway. It results in minimizing the amount of cars within the common green area (pic. 9,10).

CONCLUSION

"Adopted today with the label 'modern' self-sufficient, single family building consisting of identical sections of identical architectural image – in the years of struggle for light and hygiene was certainly progressive. Reproduced in thousands in modern housing estates causes our problems, which in the 20' of XX century, Marcel Breuer hasn't even dreamed of" [5]

ZESPÓŁ DOMÓW NA OPOROWIE, WROCŁAW

Interesującym zespołem powojennej zabudowy jednorodzinnej są budynki zlokalizowane między ulicami Trentowskiego i Morelowskiego we Wrocławiu. W roku 1972 został rozpisany konkurs na wzorcowy, tani i funkcjonalny dom jednorodzinny w intensywnej zabudowie. Organizatorem konkursu był wrocławski oddział SARP a zwycięzcą został projekt architektów: Leszka Konarzewskiego i Andrzeja Poniewierki. Wspomniany zespół domów jest właśnie realizacją zwycięskiego projektu. W jego skład wchodzą 92 domy w zabudowie szeregowej, zlokalizowane na działkach o pow. od ok. 90,0 m2 do 150,0 m2. Projektanci pomimo wymogu intensywnej zabudowy chcieli stworzyć mieszkańcom maksymalnie kameralną przestrzeń. Budynki mieszkalne skupione są wokół małych placy na zakończeniu ulic dojazdowych (od 5 do 9 segmentów przypada na jeden plac). Dzięki temu wytworzyły się kameralne przestrzenie dostępne tylko dla mieszkańców osiedla, a ruch samochodowy w najbliższym sąsiedztwie domów został zminimalizowany (il. 9,10).

PODSUMOWANIE

„(...) Przyjęty dzisiaj z etykietą 'nowoczesny' samodzielny budynek złożony z identycznych sekcji o identycznym obrazie architektonicznym – latach walki o światło i higienę był na pewno postępowy. Powielony w tysiące we współczesnych osiedlach mieszkaniowych powoduje nasze kłopoty, o których nie śniło się w latach dwudziestych Marcelowi Breuerowi" [5]

8. Changing a garage into a room, terraced house at Kwiska street, Wrocław.
Adaptacja garażu oraz przyziemia na pomieszczenia mieszkalne, ul. Kwiska, Wrocław.
Author: Zuzanna Napieralska

5 J. Wujek, Pięćdziesiąt lat później, Architektura 1980, nr 3, s. 18.

Typical and normative postwar architecture is undoubtedly a problem for modern urban spaces. Most of the post-war projects, however, have carried certain values and architectural plan. Among dozens of similar buildings, there are also some interesting realizations and urban complexes, created in a difficult for creative architectural thought, socialist era. It is worth to protect them from uncontrolled changes.

Today the entirety and modernistic character of those post-war residential housing is brought into the question. It might be a to be or not to be for this architecture.

Numerous interventions in the original volume of the buildings, due to the generation change or just an individual need, are systematically and permanently changing the character of residential communities.

SUMMARY

In Wrocław, as well as in other Polish cities, post socialist architecture is a significant part of existing urban space. Today it generates problems with modernization, especially in a field of housing architecture, both single and multi family. In single family buildings the final effect of modernization is often a house owner work, who usually doesn't know the modernization possibilities. On the other hand is multi family architecture, where the house management decides about conservation works and durability of the building.

The subject of modernization post war prefabricated architecture is relatively popular today, in contrast to discussion about renovating socialist single family buildings and estates, which is still rare. Those renovating problems are often solved by the house owner, who usually doesn't have an engineering experience. The results of those interferences in the building are sometimes very poor and make integrated urban area more disorganized.

The article presents the current state of socialist single family settlements in Wrocław, focusing on houses at Kwiska street, Ołtaszyn and Partynice. Those houses originally were created in the city suburbs, but where absorbed by the city while the urban growth. Today they are well linked with a city center by the public transport. What is characteristic for those estates is regular urban plan, clear street network and similar volumes of the buildings connecting detached, semidetached and terraced houses. Present trends in modernizing postwar architecture have evaluated since lat 20 years. Modern renovations and restorations includes new engineering technologies that improve quality and durability of the building.

Stypizowana i wpisana w normatywy architektura powojenna jest niewątpliwie problemem współczesnych miast. Jednak większość z tych projektów niosła pewne wartości i zamysł architektoniczny. Wśród wielu podobnych budynków znajdują się również interesujące projekty czy zespoły urbanistyczne, które pomimo, że były realizowane w tak trudnych, dla twórczej myśli architektonicznej, powojennych czasach, warto chronić przed niekontrolowanymi zmianami.

Obecnie integralność i modernistyczny charakter powojennych osiedli zabudowy jednorodzinnej postawiony jest pod znakiem zapytania. Liczne modernizacje budynków istniejącej zabudowy jednorodzinnej, powodowane wymianą pokoleniową, zmianą właścicieli domów lub po prostu indywidualną potrzebą, nie tylko nieodwracalnie zmieniają charakter poszczególnych budynków, ale w konsekwencji całych osiedli.

STRZESZCZENIE

We Wrocławiu, jak i w innych miastach Polski, powojenne budynki stanowią znaczną część istniejącej zabudowy. Ich modernizacja stwarza szczególne problemy w zakresie budownictwa mieszkaniowego, zarówno wielorodzinnego jak i jednorodzinnego. W pierwszym przypadku o efekcie modernizacji decydują spółdzielnie mieszkaniowe, których priorytetem jest tani koszt remontów a nie ich efektowność, w drugim prywatni właściciele, którzy często nie mają świadomości jakie możliwości daje modernizacja.

W artykule przedstawiono obecny stan wrocławskich osiedli zabudowy jednorodzinnej skupiając się na osiedlach domów jednorodzinnych przy ul. Kwiskiej oraz na Ołtaszynie i Partynicach - budowanych na terenach podmiejskich, które wraz z rozrostem miasta zostały wchłonięte do jego tkanki. Dziś są dobrze skomunikowane z centrum miasta i posiadają kompleksową infrastrukturę. Charakteryzują się one regularnym układem urbanistycznym i czytelną siecią ulic. Dzięki podobnym gabarytom brył budynków czytelny jest również rytm zabudowy, która w integralny sposób łączy często budynki wolnostojące, bliźniacze i szeregowe.

Obecne trendy i kierunki w modernizacji jednorodzinnego budownictwa powojennego bardzo ewoluowały na przestrzeni ostatnich 20 lat. Współczesne modernizacje uwzględniają często nowoczesne technologie w budownictwie, które podnoszą jakość i trwałość remontowanych obiektów a przy tym zachowują ich oryginalną formę. W tego typu modernizacjach, coraz powszechniejsze jest wykorzystywanie efektownych materiałów elewacyjnych, nawet kosztem wyższej ceny.

10. Common green area, , Oporów terraced houses settlement, Wrocław.
Jeden ze wspólnych placów zespołu mieszkaniowego na Oporowie, Wrocław.
Author: Zuzanna Napieralska

Obecnie integralność i modernistyczny charakter powojennych osiedli zabudowy jednorodzinnej postawione są pod znakiem zapytania. Liczne, niekontrolowane przebudowy i rozbudowy istniejących budynków, zmiana właścicieli domów lub po prostu przystosowywanie budynków do indywidualnych potrzeb, nieodwracalnie zmieniają charakter osiedli, często wprowadzając chaos.

Bibliography:
Bibligrafia

Adamczewska-Wejchert H., *Domy atrialne, jeden z typów jednorodzinnego budownictwa zespolonego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Łódź 1978

Basista A., B*etonowe Dziedzictwo. Architektura w Polsce czasów komunizmu*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Kraków 2001

Chmielewski J.M., Marecka M., Modernizacja osiedli mieszkaniowych, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2007

Goljaszewska, B., *Zabudowa jednorodzinna a koncepcje urbanistyczne*, Wydawnictwo PWN, Warszawa – Łódź, 1984

Malinowska-Petelenz B., *Zmierzch bogów, czyli jak niszczeją budynki*, Repozytorium Biblioteki Krakowskiej, 2011

Orchowska, A., *Aspekt urbanistyczny i architektoniczny odnowy zespołów mieszkaniowych II połowy XX wieku*, rozprawa doktorska, promotor: prof. zw. dr hab. inż. arch. Wacław Seruga, Politechnika Krakowska, 2002

Podolakowa, E., Wiland M., *Budownictwo jednorodzinne w planach miast*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej. Kraków : IGPiK, 1990

Przyłęcka D., N*ie od razu Wrocław odbudowano. Plany zagospodarowania przestrzennego, koncepcje oraz projekty urbanistyczne i architektoniczne a ich realizacje w latach 1945-1989*, Oficyna Wydawnicza ATUT, Wrocław 2012

Przyłęcka D., *Odbudowa i rozwój Wrocławia w planach zagospodarowania przestrzennego z lat 1945-1994*, Agencja Wydawniczo-Poligraficzna Rubikon, 2006

Peters P., Rosner R., *Małe zespoły mieszkaniowe domki jednorodzinne, małe osiedla*, Arkady 1983

okajuk A., *Idea i forma. Unikaty i uniformy w polskiej architekturze mieszkaniowej II połowy XX wieku*, Repozytorium Politechniki Krakowskiej, 2010

Uchwała Nr 81 Rady Ministrów z dn. 15.03.1957 w sprawie pomocy Państwa dla budownictwa mieszkaniowego ze środków własnych ludności, Monitor Polski Nr 22 poz. 157

Wujek J., *Pięćdziesiąt lat później, Architektura 1980*, nr 3, s. 18-20

Patrycja Grzyś
Uniwersytet Gdański

URBAN FEARS

Strach w przestrzeniach miejskich

XXI century is a period of rapid urban development. The majority of society has already decided that the urban space will be the place of their permanent residence. This choice is related to acceptance of all the benefits offered by city, but also to the adverse effects of its functioning (fig. 1, 2). In recent years it can be clearly observed that the discourse concerning nuisances of city life intensifies quickly. Wilk (2007) believes that the increasing level of urbanization and daily physical being in urban spaces somehow necessitate a deeper knowledge in this form of organization of social life. What is more, it causes fact why cities issues are not only a matter of professionals, but have become a common problem of every member of the city.

One of these issues is fear in the urban spaces. Researches (including Guzik 2000, Bogacka 2009) reveals that in urban areas of compact settlement we have to deal with the phenomenon of urban fear definitely more often, which results from the accumulation of factors intensifying its sense, such as greater anonymity, alienation or greater distrust to other participants in the surrounding space. While the sense of security is one of the basic human needs (fig. 3) and inability to ensure it creates a serious problem for residents, as potential endangered, as well as for spatial planners, architects and urban planners as the creators of this space and often co-guilties of its sense.

It is true that fear is always related to the human existence, but only in the urban environment it takes on a new dimension. By author, u**rbanism of fear** can be then understood as a structure of the city, both the urban and social one, that generates or may generate a sense of fear caused by specific premises in the form of threats resulting from disturbances of these structures. Therefore the goal is to create a safe space defined as:

> "(...) space that minimizes insecurity of its residents as a result of conscious emplacing urban and architectural solutions determining the emotional state, which is a sense of security, but

XXI wiek to okres dynamicznego rozwoju miast. Już większość społeczeństwa zdecydowało, że to właśnie przestrzeń miejska będzie miejscem ich stałego zamieszkania. Wybór ten związany jest z akceptacją wszystkich zalet jakie oferuje miasto, lecz również niekorzystnych efektów jego funkcjonowania (ryc. 1, 2). W ostatnich latach zauważyć można nasilenie się dyskursu dotyczącego uciążliwości życia w miastach. Wilk (2007) uważa, iż rosnąca skala urbanizacji i codzienne fizyczne przebywanie w przestrzeniach miejskich niejako wymusza potrzebę głębszego poznania tej formy organizacji życia społecznego. Co więcej, powoduje to, iż problemy miast nie pozostają wyłącznie kwestią rozpatrywań specjalistów, lecz stały się powszechnym problemem każdego użytkownika miasta.

Jednym z takich zagadnień jest tytułowa problematyka strachu w przestrzeniach miejskich. Badania (m.in. Guzik 2000, Bogacka 2009) wykazują, że na obszarach zurbanizowanych o zwartej zabudowie znacznie częściej mamy do czynienia ze zjawiskiem miejskiego strachu, co wynika z nagromadzenia czynników potęgujących jego poczucie, takich jak: większa anonimowość, alienacja czy większa nieufność wobec pozostałych uczestników otaczającej przestrzeni. Podczas gdy poczucie bezpieczeństwa stanowi jedną z podstawowych potrzeb człowieka (ryc. 3) i niemożność jego zapewnienia stwarza poważny problem zarówno dla mieszkańców, jako potencjalnych zagrożonych, jak również dla planistów przestrzennych, architektów i urbanistów jako kreatorów owej przestrzeni i nierzadko współwinnych owemu poczuciu.

Co prawda strach od zawsze związany jest z ludzką egzystencją, ale dopiero w środowisku miejskim nabiera on nowego wymiaru. Pisząc więc o **urbanistyce strachu** można przez to rozumieć takie ukształtowanie struktury miasta, zarówno układu urbanistycznego, jak i struktury społecznej, które generuje, bądź generować może poczucie strachu wywołane konkretnymi przesłankami w postaci zagrożeń, wynikających z zaburzenia tych struktur. Za cel natomiast przyjmuje sie kreowanie bezpiecznej przestrzeni zdefiniowanej jako:

> „(...) przestrzeń minimalizująca poczucie zagrożenia mieszkańców wskutek świadomego wprowadzania

1., 2. Demonstration of security needs in modern cities.
Demonstracja potrzeby bezpieczeństwa we współczesnych miastach.
Author: Patrycja Grzyś

also, obtaining the actual security."[1]

The city is not only the society. It can be also seen in terms of its form (urban layout, the distribution of streets, buildings). Physical space has a direct impact on human behavior. Environment can stimulate the sense of fear or neutralize it. The aim of creating non-fear settlements is designing in the way so it can neutralizes these concerns.

The following scheme (fig. 6) presents the example of the way by how making small changes in the city layout it can significantly influence on particular kind of behavior. In the case of the classical street layout, which is the most popular in the polish cities (fig. 6A), there is a domination of transit traffic resulting in a lack of so-called 'space of changing identity.' It is therefore difficult to create opportunities for the integration of neighborhood due to the fact that such a system completely deprives them of a sense of community beyond their private space. Lack of a common reference point makes such spaces considered as antisocial spaces, what definitely does not help in eliminating a sense of fear or do not enhance security. In the case of cutting some of the transitive streets, hierarchy is obtained, leaving free opportunity to communicate in places that are obligatory, but at the same time setting zones and boundaries of individual residential units (fig. 6B). This procedure allows creating a proper space structure. By getting a clear structure of private, semi-private, semi-public, and public spaces, there is a huge increase in the sense of community, what is a crucial component for feeling safe in urban spaces. An extension of the above ideas is system called 'cul-de-sacs' (fig. 6C). They are often ended by a roundabout or a small courtyard or square. Existence of such structures creates a sense of expansion of the boundaries of privacy, and hence an increased sense of security toward space which is not longer a transit corridor but a place.

There are more and more spaces, that are formed by fear. It will not be an oversimplification that in modern cities there has been a shift from modernist 'form follows function' to the post-modern 'form of follows fear' (Ellin 1997).

In contemporary Europe spatial planning begins to play an increasingly important role as a tool that may impact on a real safety level. There are noted more and more right directions of activities which are aimed at the cooperation of the key space stakeholders.

However, the possibility of accurate diagnosis of the problem in urban spaces requires a basic knowledge of the hazards that may occur in it. There are plenty of factors that influence on our perception of fear.
The overriding issue in the context of these

urbanistycznych i architektonicznych rozwiązań warunkujących wywołanie stanu emocjonalnego jakim jest poczucie bezpieczeństwa, ale też uzyskanie faktycznego bezpieczeństwa."[1]

Miasto to jednak nie tylko treść, którą nadaje mu społeczeństwo. Miasto można rozpatrywać również z uwagi na jego formę (układ urbanistyczny, rozkład ulic, budynków w przestrzeni) . Fizyczna przestrzeń wywiera bezpośredni wpływ na zachowania człowieka. Otoczenie może wpływać stymulująco na poczucie zagrożenia bądź je neutralizować. Celem kształtowania osiedli bez strachu jest takie kształtowanie sztucznego środowiska, które neutralizuje te obawy.

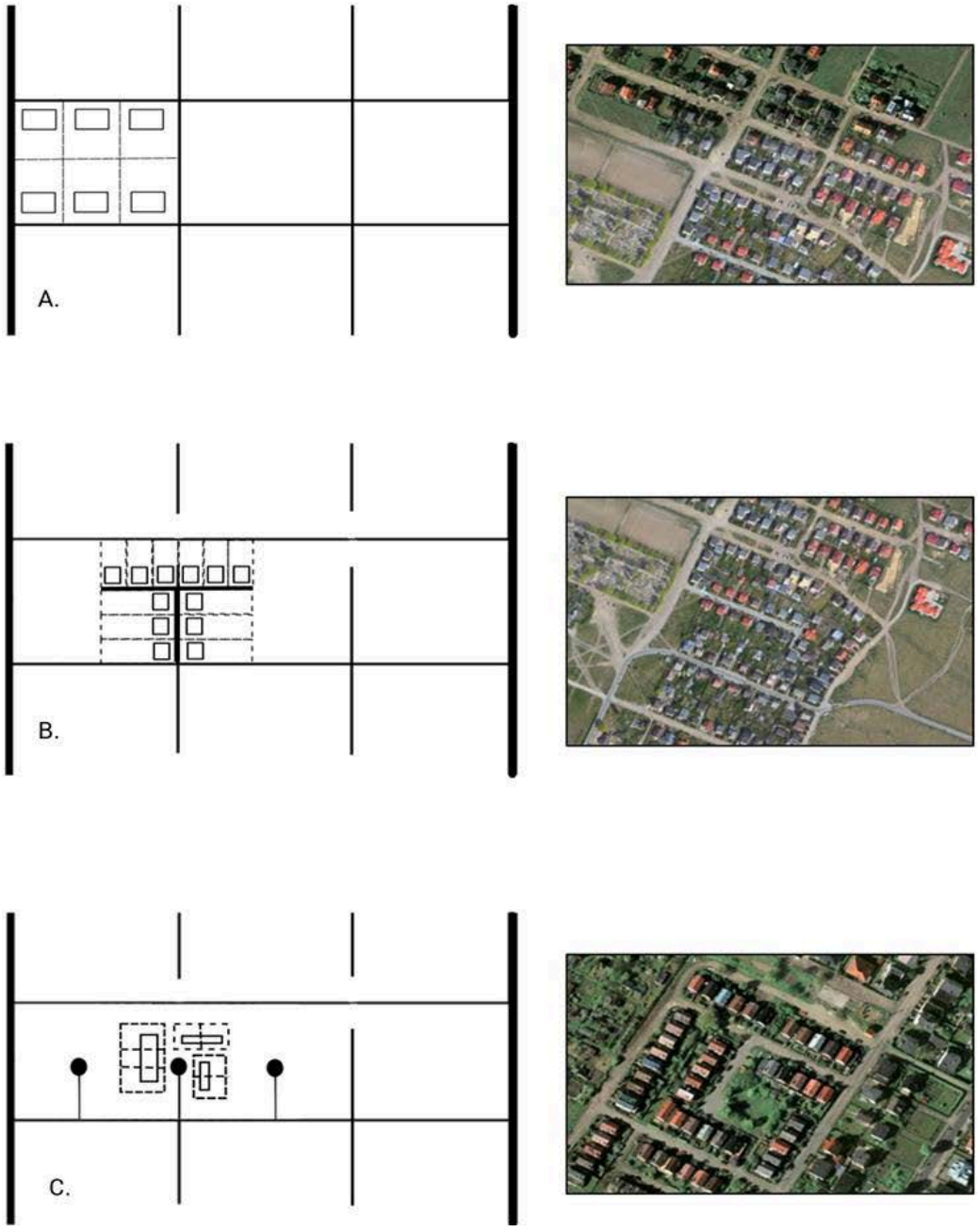
Poniższy schemat (ryc. 6) przedstawia przykład sposobu w jaki poprzez niewielkie zmiany w układzie można znacząco wpłynąć na wykształcenie się określonego rodzaju zachowań. W przypadku klasycznego układu ulic, najbardziej popularnego w polskich miastach (ryc. 6A) dominuje ruch tranzytowy i całkowita przechodność osiedla, co skutkuje brakiem tzw. „przestrzeni zmiany tożsamości". Trudno jest zatem o wykształcenie możliwości dla integracji sąsiedzkiej ze względu na fakt, iż taki układ całkowicie pozbawia ich poczucia wspólnoty poza ich przestrzenią prywatną. Brak wspólnego punktu odniesienia powoduje, iż przestrzenie takie można uznać za przestrzenie odspołeczne które zdecydowanie nie wspomagają w eliminacji poczucia strachu ani nie wzmagają poczucia bezpieczeństwa. W sytuacji odcięcia przechodności niektórych z ulic układu uzyskano hierarchię, pozostawiając swobodną możliwość przejazdu w miejscach do tego niezbędnych a jednocześnie w bardzo wyraźny sposób wyznaczono granice stref poszczególnych jednostek mieszkaniowych (ryc. 6B). Zabieg ten pozwala na wykształcenie się przestrzeni grupowych, dzięki takiemu działaniu zdecydowanie zwiększa się poczucie współposiadania przestrzeni przyczyniające się do aktywizacji mieszkańców w ramach kontroli i opieki nad miejscem, czyniąc je symultanicznie przestrzenią dospołeczną, sprzyjającą społecznym kontaktom. Rozwinięciem powyższej idei są układy typu „sięgacze" zakończone najczęściej rondem, niewielkim dziedzińcem czy placem. Układy takie nazywane układami typu „cul de sac" (ryc. 6C). Stworzenie takiej struktury powoduje wrażenie rozszerzania się granic prywatności, a co za tym idzie zwiększone poczucie bezpieczeństwa wobec przestrzeni, która nie stanowi korytarza tranzytowego, a miejsce, które jest całkowicie oswojone.

Odnosząc się do urbanistyki strachu, coraz częściej spotyka się takie przestrzenie, którym formę nadał strach. Nie będzie przejaskrawieniem stwierdzenie, iż we współczesnych miastach

1 Wehle-Strzelecka, S. (2005) Podsumowanie konferencji i wnioski, in. Wyżykowski, A. and Wehle-Strzelecka, S. (ed.) Przestrzeń Bezpieczna: Urbanistyczne i architektoniczne uwarunkowania kształtowania przestrzeni miejskiej dla zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Kraków: Katedra Odnowy i Rozwoju Zespołów Urbanistycznych Instytut Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej, p. 393.

3. Maslow's hierarchy of needs.
Piramida potrzeb Maslow'a.
Author: Based on Maslow (1954)

4., 5. Symbolic delimitation of neighborhoods in micro scale.
Symboliczne wydzielenia mikrosąsiedztw.
Author: Patrycja Grzyś



6. The spatial structure of the street and its impact on human behavior.
Struktura przestrzenna ulicy a wpływ na zachowania użytkowników.
Author: Patrycja Grzyś

considerations is the fact that urban space is a kind of dichotomy acting both as a brake and generator of specific interactions, at the same time the scene and a catalyst for the life events. Bauman (1997) highlights this dichotomy by writing that:

> "(...) urban life attracts and repels. It is full of charms and fears. It promises and threatens. Excites and fatigues. Revels in freedom anywhere else encountered and frightens by the prospect of incapacitation and powerlessness".[2]

Cities are a conglomeration of spaces formed by fear (Ellin 1997). Materialization of this form takes an entirely different face within the different spatial scales. Completely diverse elements will influence on human behavior in public spaces, and different ones in the private. But the basis remains still the same – and it is a need which is sense of security understood in the multiplicity of subordinate needs. Well-determined structure of space is one of its most important values and at the same time the key to the proper understanding of the surrounding reality. The space, which is built in a way that takes into account mentioned structures, allows creating the appropriate territorial behaviors.

Unclear structure causes a decrease in sense of control and stability. Therefore, the negative processes taking place in the city – that is, among other things, the privatization of public space – leads to long-term negative changes resulting from the lack of fulfillment of basic needs: the need for contact, knowledge, interaction, and tranquility. Man loses a sense of stability because of inability to read specific information from the space that should show him a way how to act. The loss of sense of stability and disorientation lead in a very simple way to loss of control, causing confusion and ultimately generating fear. For urban residents subjective sense of control is extremely important. It should be therefore considered what elements may take the pathogenic character and modify, add or remove them, so as to allow a more positive perception of the surrounding space.

City however, despite to its traditional character as a space for communication is also a space that communicates. Through its shape it shows the relationships within particular places, generate behaviors and feelings. Almost every element of the built environment has a direct impact on the sense of security, as well as the occurrence of anxiety reaction. Each city produces its own map of dangerous places. It is not about statistics, which strongly depreciate understanding of the phenomenon of fear, but a certain stigma which is created by the users and become an unwritten form of maps of spatial sensations in cities. However, there

nastąpiło przejście z modernistycznego „form follow function" na postmodernistyczne.

We współczesnej Europie planowanie przestrzenne zaczyna odgrywać coraz większą rolę, jako narzędzie mogące oddziaływać na poziom bezpieczeństwa. Zauważa się prawidłowe kierunki działań, które skierowane są na współpracę głównych interesariuszy przestrzennych.

Jednakże możliwość trafnego rozpoznania problemu w przestrzeni wymaga podstawowej znajomości zagrożeń, które mogą w niej wystąpić. Istnieje wiele czynników, które mają wpływ na postrzeganie strachu w mieście.

Nadrzędną kwestią w ramach niniejszych rozważań jest fakt, iż przestrzeń miejska odznacza się swego rodzaju dychotomią stanowiąc zarówno hamulec jak i generator określonych interakcji, będąc jednocześnie sceną jak i katalizatorem wydarzeń. Bauman (1997) podkreśla tą dychotomię pisząc iż:

> „(...) życie miejskie przyciąga i odstrasza. Jest pełne uroków i strachów. Obiecuje i grozi. Podnieca i męczy. Upaja się wolnością nigdzie indziej nie spotykaną i przeraża perspektywą ubezwłasnowolnienia i bezsiły". [2]

Miasta są konglomeratem przestrzeni, którym formę w dużej mierze nadał lęk (Ellin 1997). Materializacja tej formy przybiera jednak zupełnie różne oblicze w ramach odmiennych skal przestrzennych. Zupełnie odmienne elementy wpływać będą na zachowanie człowieka w przestrzeni publicznej, aniżeli w przestrzeni prywatnej. W ramach tych przestrzeni różnicują się również potrzeby. Podstawą pozostaje niezmiennie poczucie bezpieczeństwa rozumiane jednak pod wielością podporządkowanych potrzeb. Odpowiednio wyznaczona struktura przestrzeni jest jedną z najistotniejszych wartości przestrzeni i jednocześnie kluczem do właściwego pojmowania otaczającej rzeczywistości. Przestrzeń, przy której kreacji bierze się pod uwagę wymienione przesłanki umożliwia projektowanie właściwych ludzkich zachowań poprzez odpowiednie struktury przestrzenne.

Brak jednoznacznej struktury powoduje spadek poczucia kontroli i zaburzenie stałości. Dlatego też negatywne procesy zachodzące w przestrzeni miasta – czyli między innymi prywatyzacja przestrzeni publicznej prowadzi do długotrwałych negatywnych przemian, wynikających z braku realizacji podstawowych potrzeb: potrzeby kontaktu, wiedzy, interakcji, ale i izolacji i wyciszenia. Człowiek traci poczucie stabilności nie mogąc odczytać konkretnej informacji z przestrzeni przekonującej go w jaki sposob oczekuje się by się zachował.

2 Bauman, Z. (1997) Wśród nas, nieznajomych – czyli o obcych w (po)nowoczesnym mieście, in. Zeidler-Janiszewska A. (ed.) Pisanie miasta. Czytanie miasta. Poznań: Wydawnictwo Fundacji Humaniora, p. 157.

is a tendency and a group of functional, spatial and situational conditions that can create a set of typical features that generate fear in cities.
The issue of linking fear with its spatial dimension is a matter, which is mentioned many times in the literature, but in the vast majority of it, it takes place in the criminological considerations. The problem was, however, taken not only from a theoretical point of view. In Europe, there have already been taken practical steps in this direction. There are published new EU standards that introduce new principles of urban design[3]. What is essential – they take into account not only the reduction of crime, but also distinguish fear of crime as an autonomous being. Admittedly, it is not yet comprehensive approach to the problem, but certainly a step in the right direction. Basing on the classification as is outlined in mentioned standards, modifying it slightly and expanding, the author decided to identify specific, repetitive areas in cities (places), which are responsible for generating a sense of fear. These are types of places classified into three categories:

a. locations with fear generating functions or features,
b. locations that are neglected or badly maintained,
c. locations with problematic urban design;

As we already know the course of human activities take place in a variety of spaces. Perception of these spaces depends on many factors, both environmental and individual. However, author decided to attempt to identify a set of typical features of a place that can increase a sense of fear in cities.
This catalogue is certainly not a closed one and is only an attempt to categorize these features which are the most obvious when it comes to the sense of fear.

LOCATIONS WITH FEAR GENERATING FUNCTIONS OR FEATURES

In that case we call these features – threats attractors. They are divided into two categories. The first group is a set of features imposed by the nature of space. These are the attractors, which can be objectively, spatially defined. They are the result of function of the space and the way of its design (fig. 7 13) While the second group, despite the fact that it is based on the same premises, in a greater extent depends on the individual perception of space (fig. 14-18). They are more difficult to ikdefine and varied in interpretation, depending on individual circumstances, requirements or needs. Attractors that have been classified into category imposed by the nature of space are: limited visibility, insufficient/ inadequate lighting, fragmented structure, monofunctionality, limited availability, overcrowding and lack of alternative routes.

Utrata poczucia stabilności i dezorientacja prowadzi w bardzo prosty sposób ku utracie poczucia kontroli, powodując zakłopotanie i ostatecznie generując strach. Dla mieszkańców miast niezwykle istotnym jest subiektywne poczucie kontroli. Należy się więc zastanowić jakie elementy mogą przyjmować charakter patogenny i je zmodyfikować, dodać bądź usunąć, tak by umożliwić jak bardziej pozytywny odbiór przestrzeni otaczającej.

Miasto jednakże prócz tego, że w jego tradycyjnym wydaniu stanowi przestrzeń dla komunikacji, stanowi również przestrzeń komunikującą. Poprzez jego ukształtowanie ukazuje relacje zachodzące w ramach danej przestrzeni, kształtuje zachowania i odczucia. Wiele z elementów jego zagospodarowania i wyposażenia ma bezpośredni wpływ na poczucie bezpieczeństwa, jak również na wystąpienie reakcji lękowych. Każde miasto wytwarza niejako swoją własną mapę miejsc niebezpiecznych. Nie chodzi tutaj o dość popularne publikacje oparte na statystykach przestępczości, ponieważ znacznie upłycają one rozumienie samego zjawiska strachu, ale o pewną stygmatyzację miejsc, która tworzona jest przez samych użytkowników i staje się niepisaną formą mapy odczuć przestrzennych. Istnieje jednak pewna tendencja oraz zespół uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych i sytuacyjnych, które tworzyć mogą zestaw typowych cech miejsca generujących strach. Kwestia powiązania strachu z jego wymiarem przestrzennym jest zagadnieniem, o którym wspominano już wielokrotnie w literaturze, jednakże w zdecydowanej większości ma ono miejsce w rozważaniach kryminologicznych. Problem ten został jednak podjęty nie tylko z teoretycznego punktu widzenia. W Europie podjęto już praktyczne działania w tym kierunku. Wydane zostały standardy, które wprowadzają nowe zasady projektowania urbanistycznego[3]. Co istotne uwzględniają one nie tylko samą redukcję przestępczości, ale również wyróżniają, jako samoistny byt strach przed przestępczością. Coprawda nie jest to jeszcze całościowe ujęcie problemu, aczkolwiek z pewnością krok w dobrą stronę. Opierając się klasyfikacji jaka została przedstawiona w niniejszym standardzie, aczkolwiek modyfikując go nieco i rozszerzając, autorka zdecydowała się na identyfikację konkretnych, powtarzalnych obszarów w miastach (miejsc), które odpowiedzialne są za generowanie poczucia strachu. Są to obszary zaliczane do trzech kategorii:

a. miejsca o funkcji lub właściwościach generujących strach,
b. miejsca zaniedbane lub źle utrzymane,
c. miejsca źle zaprojektowane;

Jak już zostało wspomniane przebieg ludzkich aktywności ma miejsce w różnorodnych przestrzeniach. Ich postrzeganie zależne jest

3 EU Standard ENV 14383-2: The European standard for the reduction of crime and fear of crime by urban planning and building design.

7. Limited visibility.
Ograniczona widoczność .
Author: Patrycja Grzyś

8. Insufficient/inadequate lighting.
Niewystarczające/niewłaściwe oświetlenie.
Author: Patrycja Grzyś

The second group of threats attractors that are responsible for enhancing a sense of fear in cities relates to the more subjective qualities, which cannot be determined by a the specific parameters. In this case, the classification is much more difficult because it involves a greater degree of individual process of perception. To this group belongs attractors such as: limited surveillance and social control, space isolation level, oppressiveness and 'dead zones'.

A summary of all described features is an attractor defined as spatial illegibility. Legibility of space, resulting from a particular space organization is the most complex factor representing the essence of the problem connected with the sense of fear. It consists all of the previously mentioned attractors in a lesser or greater extent: from the lightening to the transport system. Legible spatial arrangement (layout) is fundamental for understanding space. A man who understands what is happening around him is much more calm and aware of the processes taking place around. Certainty, which gives him a familiar space, gives him primarily comfort and allows being not only an anonymous user of space, but a resident satisfied with his basic needs, including security needs. When the basic needs are realized, he can meet the needs of a higher order. Lack of possibility of orientation, lost, illegible spaces decrease the sense of connection with the place and attachment to it. When we force the public space user to continuous exploration, struggling with adverse design, we deprive him of the possibility of "reading the city", while forcing him to be in it, and forbid to live.

The above list is only some kind of attempt of categorization of features and their concentration that may occur in urban areas. This identification can be helpful in determination of specific problem areas in the city. However, relying solely on these characteristics would be unfortunately an action with a low degree of objectivity because of the fact that a large part of them are associated with an individual perception of space. Designer not always is capable to predict all of these differentials in perception, as well as he cannot rely on the closed catalogue of repeatable schemes. This list of features is not closed, and the accumulation of these locations can vary greatly depending on the particular space.

LOCATIONS THAT ARE NEGLECTED OR BADLY MAINTAINED

Returning to the category of areas that are responsible for generating a sense of fear, beyond the locations with fear generating functions or features, there are also places neglected or poorly maintained. In the case of such complex phenomenon which is fear and the multiplicity of factors that can cause it, it is important to pay attention not only on the

od wielu czynników, zarówno osobowościowych jak i środowiskowych. Jednak postanowiono podjąć próbę określenia zestawu cech miejsca, które mogą wzmagać poczucie strachu w przestrzeniach miasta. Katalog ten nie jest z pewnością katalogiem zamkniętym i stanowi jedynie próbę kategoryzacji tych właściwości miejsc, które w największym stopniu mogą wpływac na poczucie bezpieczeństwa w mieście.

MIEJSCA O FUNKCJI LUB WŁASCIWOSCIACH GENERUJĄCYCH STRACH

Owe cechy – atraktory potencjalnych zagrożeń podzielone zostały na dwie kategorie. Pierwszą z nich jest zestaw cech wynikających z natury miejsca. Są to atraktory, które można w obiektywny sposób zdefiniować przestrzennie. Wynikają z funkcji miejsca i ze sposobu jego zagospodarowania (ryc. 7-13). Druga grupa natomiast mimo tego, iż oparta jest na tych samych przesłankach wynika w większym stopniu z indywdualnej percepcji miejsca (ryc. 14-18). Jest trudniej definiowalna i zróżnicowana w odbiorze, w zależności od indywidualnych uwarunkowań, wymagań, czy potrzeb. Atraktory jakie zaklasyfikowano do kategorii wynikających z natury miejsca to: ograniczona widoczność, niewystarczające/ niewłaściwe oświetlenie, fragmentaryczna struktura zabudowy, monofukcyjna zabudowa, nadmierne zagęszczenie ludności i brak alternatywnych dróg wyboru.

Druga grupa czynników środowiska zbudowanego charakteryzujących miejsca, które mogą być postrzegane poprzez pryzmat zagrożeń dotyczy bardziej subiektywnych cech, których nie da się określić konkretnymi parametrami. W tym przypadku klasyfikacja jest o wiele trudniejsza gdyż wiąże się w większym stopniu z indywidualnym procesem percepowania miejsc, co jest trudne do jednoznacznej identyfikacji. Do tej grupy atraktorów przestrzennych należą: ograniczony nadzór i kontrola społeczna, stopień odizolowania miejsca, opresyjność przestrzeni oraz istnienie martwych ciągów korytarzowych.

Podsumowanie wszystkich wymienionych cech stanowi atraktor określony mianem nieczytelności przestrzennej. Czytelność przestrzenna, wynikająca z określonej organizacji przestrzeni stanowi najbardziej złożony czynnik stanowiący jednocześnie istotę zagadnienia w odniesieniu do poziomu poczucia strachu. Składają się na niego wszystkie wymienione już wcześniej cechy miejsc w mniejszym, bądź w większym stopniu począwszy od oświetlenia, przez różnorodność aktywności, po układ dróg.

Wszystkie te elementy dają użytkownikowi wzrost pewności z jej korzystania i komfort w jej przebywaniu minimalizując poczucie

9. Fragmented structure.
Fragmentaryczna struktura.
Author: Patrycja Grzyś

10. Monofunctionality.
Monofunkcyjność
Author: Patrycja Grzyś

11. Limited availability.
Ograniczona dostępność.
Author: Patrycja Grzyś

form of space, but also on the state and terms of maintaining it.

Spaces are forms that are relatively constant in its essence, but their design and state of preservation can significantly affect their reception at a specific time. Aesthetics, management and maintenance spaces, as mentioned earlier, are the factors that affect the existing spaces. Poor technical condition or aesthetic can have a significant, negative impact on the perception of space by stigmatizing it. Thus, the space, which does not have a function or feature that generates fear gains it despite its seemingly proper form (fig.19). The space, which for specific reasons is devoid of proper maintenance and care, or the one which is not properly used produces a kind of disruption climate what is a sign of lack of surveillance and "tacit consent" to the prohibited acts. Places of undetermined status and lack of apparent care encourage using them by wrong people. Thus, not only the high quality urban design, but also the way of maintenance and preservation of this quality affects the creation of a friendly environment and above all – safe.

LOCATIONS WITH PROBLEMATIC URBAN DESIGN

Examples of places described above within the first two categories are related mainly to the state of the existing ones. Those are places that refer to a particular location and affects on a space and its perception in a specific (mainly negative) way. They require compensatory acts that will mitigate or eliminate the consequences of negative interactions. However, in order not to lead to duplication of repetitive mechanism of fear, in terms of spatial scale, special attention should be paid to the newly built forms (fig. 20). Especially in the context of rapidly growing urbanization it is very important to take into consideration a growing number of new design solutions that do not always serve man, and often only profit. Continuous work on the elimination of the effects of previous mistakes and negligence in the context of its duplication makes the whole process devoid of the possibility of success, as it does not focuses on double-track action, but only on trying to improve the status quo.

Adapting to a changing conditions and elimination of hazards through the environmental design is one of the basic forms of security. At the present moment architectural design and urban planning are tools that are likely to improve the perception of the city, through the improvement of its form. This topic is increasingly being undertaken by representatives of various fields. There are no synthesized knowledge and information in this regard. Too vast dispersion of information is an effective barrier for comprehensive researches in this field. Only

zagrożenia. Czytelny układ przestrzenny (layout) jest fundamentalny dla zrozumienia przestrzeni. Człowiek, który rozumie to co dzieje się wokół niego jest zdecydowanie bardziej spokojny i świadomy procesów jakie zachodzą. Pewność, którą daje mu znajoma przestrzeń daje mu komfort i pozwala nie tylko być anonimowym użytkownikiem, ale i mieszkańcem, który dzięki zaspokojeniu swoich elementarnych potrzeb może realizować potrzeby wyższego rzędu. Brak jednoznacznej możliwości orientacji, zagubienie, przestrzenie o nieczytelnym przeznaczeniu i celu powodują z kolei spadek poczucia związku z miejscem i przywiązania do niego. Zmuszając użytkownika przestrzeni publicznych do ciągłych poszukiwań, zmagania się z niekorzystnymi uwarunkowaniami projektowymi pozbawia się go możliwości „czytania miasta", zmuszając go jednocześnie do bycia w nim, a zabraniając przebywania.

Przedstawione powyżej zestawienie stanowi jedynie pewną próbę kategoryzacji cech i miejsc koncentracji zagrożeń, które mogą występować w przestrzeniach miejskich Na podstawie ich identyfikacji można wspomóc wyznaczanie konkretnych obszarów problemowych w mieście. Oparcie się wyłącznie na owych cechach byłoby niestety zabiegiem o niskim stopniu obiektywności ze względu na fakt, iż duża część z nich związana jest z indywidualnym odbiorem przestrzennym, który wynikać może z cech, których projektant nie może przewidzieć, jak równie nie może na nich bazować. Powyższy katalog nie jest jednak katalogiem zamkniętym, a samo nagromadzenie owych miejsc może się w znacznym stopniu od siebie różnić w zależności od konkretnej przestrzeni.

MIEJSCA ZANIEDBANE I ŹLE UTRZYMANE

Wracając do kategorii obszarów, które odpowiedzialne są za generowanie poczucia strachu, poza miejscami o funkcji lub właściwościach generujących strach, są nimi dodatkowo miejsca zaniedbane bądź źle utrzymane. W przypadku tak złożonego zjawiska jakim jest strach i wielości czynników, które mogą go wywoływać istotnym jest zwrócenie uwagi nie tylko na samą formę przestrzeni, ale również na stan i warunki jej utrzymania Przestrzenie są formami stosunkowo stałymi w swojej istocie, jednak ich wyposażenie i stan zachowania mogą znacząco wpływać na ich odbiór w konkretnym czasie Estetyka, zarządzanie przestrzeniami i ich konserwacja, o czym wspominano już wcześniej, są tymi czynnikami, które wpływają na przestrzenie już istniejące.

Zły stan techniczny czy zaniedbanie estetyki może w znaczący, negatywny sposób wpłynąć na postrzeganie przestrzeni stygmatyzując ją. W ten sposób przestrzeń, która nie posiadała funkcji bądź właściwości generującej strach

12. Overcrowding.
Nadmierne zagęszczenie ludności.
Author: Tomasz Brodecki

13. Lack of alternative routes.
Brak dróg alternatywnych.
Author: Patrycja Grzyś

14. Space isolation level.
Stopień odizolowania miejsca.
Author: Patrycja Grzyś

the cooperation of all the spatial stakeholders enables to allow the creation of non-fear cities.

zyskuje ją pomimo pozornie właściwej formy (ryc. 19). Przestrzeń, która z określonych powodów pozbawiona jest odpowiedniej konserwacji i opieki, bądź taka która użytkowana jest niewłaściwie lub niezgodnie z przeznaczeniem wytwarza swoistego rodzaju klimat dezorganizacji, którego oznakami są brak nadzoru i „ciche przyzwolenie" na czyny zabronione czy nielegalne. Miejsca o nieokreślonym statusie i braku widocznej opieki nad nimi zachęcają do korzystania z nich niewłaściwe osoby.

Zatem nie tylko samo projektowanie środowiska o wysokiej jakości, ale również sposób utrzymania i konserwacji owej jakości wpływa na kreację środowiska przyjaznego i przede wszystkim bezpiecznego.

MIEJSCA ŹLE ZAPROJEKTOWANE

Powyżej opisywane przykłady miejsc mieszczące się w dwóch pierwszych kategoriach określonych na początku podrozdziału dotyczą głównie stanu już istniejącego. Są to obiekty, miejsca, ich zespoły czy właściwości, które znajdują się w konkretnej lokalizacji i w konkretny (najczęściej negatywny) sposób oddziałują na otoczenie. Wymagają one działań kompensacyjnych, które będą łagodzić, bądź eliminować skutki owych oddziaływań. Jednakże, aby nie doprowadzić do powielenia mechanizmu powtarzalnego strachu w przełożeniu na skalę przestrzenną należy zwrócić szczególną uwagę na nowopowstającą zabudowę (ryc. 20). Szczególnie w ramach gwałtownie rozwijającej się urbanizacji wybitnie istotnym jest rozpatrzenie owego kontekstu w ramach pojawiania się coraz większej ilości nowych rozwiązań projektowych, które nie zawsze służą człowiekowi, a często jedynie zyskowi. Ciągła praca nad eliminacją skutków dotychczasowych błędów a zaniedbanie w ramach ich powielania powoduje, iż cały proces pozbawiony jest możliwości sukcesu, gdyż nie skupia się na dwutorowych działaniach, a jedynie na próbie poprawy stanu obecnego.

Przystosowanie do zmieniających się warunków i eliminacja zagrożeń poprzez kształtowanie przestrzeni jest jedną z podstawowych form zapewnienia bezpieczeństwa. W obecnym momencie rozwoju to właśnie projektowanie architektury i planowanie urbanistyczne są narzędziami, które mają szanse na poprawę odbioru treści miasta, za sprawą poprawy jego formy. Temat ten jest coraz częściej podejmowany przez przedstawicieli różnych dziedzin. Brak jest jednak syntetyzacji wiedzy i informacji w tym zakresie. Zbyt duże rozproszenie informacji jest skuteczną barierą dla kompleksowych działań w tym kierunku. Jedynie współpraca wszystkich wymienionych powyżej aktorów jest w stanie umożliwić stworzenie chociażby podstaw do kształtowania

«

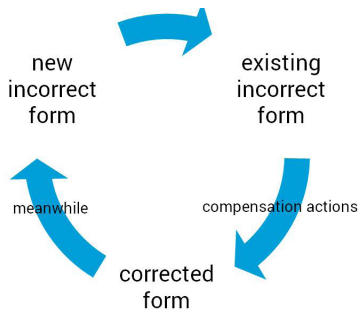
15. Oppresiveness.
Opresyjność miejsca.
Author: Patrycja Grzyś

16. Limited surveillance and social control.
Ograniczony nadzór społeczny.
Author: Patrycja Grzyś

17. 'Dead zones'.
Zbyt długie martwe ciągi korytarzowe.
Author: Patrycja Grzyś

18. Insufficient conditions for the orientation (space illegibility).
Nieczytelność przestrzenna.
Author: Patrycja Grzyś

19. Neglected space.
Zaniedbana przestrzeń.
Author: Patrycja Grzyś



20. Vicious circle of fear caused by repetitive errors in projects.
Błędne koło strachu spowodowane powtarzającymi się błędami projektowymi.
Author: Patrycja Grzyś

przestrzeni pozbawionych strachu.

SUMMARY

What we know today is the precise link between the structure of built space and the safety of the environment. The organization of urban space affects its safety level. Safety becomes one of a goal in designing places. The objective is to contribute to existing knowledge to create more safe spaces. It requires diversified knowledge and complexity skills. Putting together theoretical thinking and practical experience is how to achieve this objective. It can be done by applying academic research output to practical projects. As mentioned in the thesis, there are three basic elements to ensure safety by improving urban quality. Three stages that together creates a base for further development: planning, designing and management.

But what is needed to emphasis is fact that cities should be created not for the people, but by them. Only their activity is a key to success in the field of those stages. It is enough to give them opportunities, and they will create the city. Of course, not falling into paranoia, specific restrictions are necessary, but the law in this area should play a subsidiary, not restrictive role. What is as well required it is support from the field of space management, as a supportive pioneer role, who should properly direct the actions, but not to impose them.

The most important challenge in conditions of Poland will be creation of an environment designed in that way that the existing conditions will be able to create a space suitable for young and old, with and without disabilities, will counteract the pathology and strengthen the identity of the place and the social ties among its residents. It is more about creating places in Tuan's (1987) meaning. An important element will be to strengthen the in inhabitants the concern and responsibility for the common good that will help to involve them in the process of creating these places.

The main aim of contemporary, safe design is to create an environment unattractive to potential threats. The right direction is to create universal and open cities. Cities, whose purpose is not only continuous growth and economic development, but the ability to ensure that all its citizens lead a dignified life.

PODSUMOWANIE

To co wiemy dzisiaj na pewno to fakt istnienia zależności pomiędzy strukturą środowiska zbudowanego a poczuciem bezpieczeństwa. Sposób zagospodarowania przestrzeni niewątpliwie wpływa na poziom bezpieczeństwa. Obecnie stało się ono jednym z głównych, jeżeli nie podstawowym celem projektowania. Co jest jednak celem szerszej perpektywy to zwiększenie wiedzy w zakresie świadomego kształtowania przestrzeni bezpiecznych. Wymaga to interdyscyplinarnej wiedzy i kompleksowych umiejętności, co może być osiągnięte poprzez połączenie teorii i praktycznych osiągnięć. Owe połączenie może być realizowane przez wykorzystanie dorobku naukowego rozwijających się dziedzin w zakresie kreacji bezpiecznych przestrzeni i faktycznego ich wykorzystania w pracach projektowych. Jak wspomniano w pracy, istnieją trzy główne elementy, które łącznie stanowią trzyetapowy, kompleksowy proces właściwego kształtowania bezpiecznych miast: planowanie, projektowanie i zarządzanie.

Należy jednak pamiętać, iż kluczową rolę w każdym z tych etapów odgrywa człowiek. Miasta powinny być kreowane nie dla ludzi, ale przez nich. Wystarczy dać im możliwości, a oni stworzą miasto. Oczywiście nie popadając w paranoję, niezbędnymi są konkretne ograniczenia, lecz prawo w tym zakresie pełnić powinno funkcję subsydiarną, nie natomiast ograniczającą. Wymagana jest jednak także wspomagająca rola pioniera, ale i specjalistów z zakresu gospodarowania przestrzenią, którzy powinni prawidłowo ukierunkowywać działania, ale nie je narzucać. Najważniejszym wyzwaniem w warunkach Polski będzie taka kreacja środowiska, które przy istniejących uwarunkowaniach stworzą miejsca odpowiednie dla ludzi młodych i starych, pełno- i niepełnosprawnych, przeciwdziałać będą patologii i wzmocnią tożsamość miejsca oraz więzi społeczne wśród jego mieszkańców. Chodzi tutaj w dużej mierze o tworzenie miejsc, w rozumieniu Tuana (1987). Ważnym elementem będzie wzmocnienie w mieszkańcach troski i odpowiedzialności za dobro wspólne, które pozwoli na włączenie ich do procesu tworzenia owych miejsc.

Należy dążyć do stworzenia środowiska nieatrakcyjnego dla potencjalnych zagrożeń. Należy upatrywać w tym właściwego kierunku planowania miast uniwersalnych i otwartych. Miast, których celem nie jest wyłącznie nieustanny rozrost i rozwój gospodarczy, ale umiejętność zapewnienia wszystkim swoim obywatelom godnego życia.

Bauman Z. (1997) Wśród nas, nieznajomych – czyli o obcych w (po)nowoczesnym mieście. in. Zeidler-Janiszewska A. (ed.) Pisanie miasta. Czytanie miasta, Poznań: Wydawnictwo Fundacji Humaniora, pp.145-158.

Bogacka, E. (2009) 'Poziom i czynniki przestępczości w układzie regionalnym Polski.' in. Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej 8: 33-43.

Ellin, N. (1997) Architecture of fear. Princeton: Princeton Architectural Press.

Guzik, R. (2000) 'Przestrzenny obraz przestępczości w prasie krakowskiej.' in. Prace Geograficzne Instytutu Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego 106, 197-216.

Maslow, A. (1954). Motivation and personality. New York: Harper.

Tuan, Y-F. (1987) Przestrzeń i miejsce. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.

Wehle-Strzelecka, S. (2005) Podsumowanie konferencji i wnioski in. Wyżykowski A. and Wehle-Strzelecka S. (ed.) Przestrzeń Bezpieczna: Urbanistyczne i architektoniczne uwarunkowania kształtowania przestrzeni miejskiej dla zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców, Kraków: Katedra Odnowy i Rozwoju Zespołów Urbanistycznych Instytut Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej pp. 389-408.

Wilk, W. (2007) Miasto jako miejsce, in. Madurowicz, M. (ed.) Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej, Warszawa: Uniwersytet Warszawski, pp. 459-462.

GRAPHISOFT®
ARCHICAD 18
ArchiCAD 18 offers a streamlined workflow solution, keeping architects in the creative design flow with as little disruption as possible. ArchiCAD 18 delivers innovations making the BIM workflow smoother, including the CINEMA 4D rendering engine developed by MAXON. High-end photo-rendering capabilities previously found only in professional visualization applications are now available right inside the BIM tool.
ArchiCAD 18 udostępnia nowoczesny zintegrowany system projektowania w technologii BIM, pozwalający architektom skupić się na twórczych aspektach ich pracy. Liczne innowacje i usprawnienia sprawiają, że nawet skomplikowane projekty BIM powstają szybciej, a praca nad nimi przebiega bardziej komfortowo. Jedną z nowości jest silnik renderujący CINEMA 4D firmy MAXON, pozwalający tworzyć najwyższej klasy wizualizacje z efektami dostępnymi wcześniej jedynie w najbardziej wyspecjalizowanych aplikacjach.
www.archicad.pl
YEARS 30
ARCHICAD & BIM
WSC
WSC Witold Szymanik i S-ka Sp. z o.o.
Graphisoft Center Poland
Brukselska 44 lok. 2, 03-973 Warszawa
tel. + 48 22 617 68 35, + 48 22 616 07 65
fax + 48 22 616 07 74
e-mail: archicad@wsc.pl

JOIN THE CREATIVE FLOW

Cairns Family Health and Bioscience Research Complex | Canada
www.architectsalliance.com | Fot. Ben Rahn/A-Frame

ORGANIZERS/ORGANIZATORZY

LEM-UR

ISOCARP
Knowledge for better Cities

CO-ORGANIZERS/ WSPÓŁORGANIZATORZY

1923 - 2013

instytut kultury miejskiej

INSTYTUT KASZUBSKI W GDAŃSKU

SPONSORS/SPONSORZY

GRAPHISOFT
ARCHICAD

WSC

HONORARY PATRONAGE/ PATRONATY HONOROWE

MIECZYSŁAW STRUK
MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Patronat Honorowy
Prezydent Miasta Gdańska
Paweł Adamowicz

Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

GDYNIA
moje miasto

POLITECHNIKA GDAŃSKA

Sopot

UNIWERSYTET GDAŃSKI

MEDIA PATRONAGE/ PATRONATY MEDIALNE

A&B architektura & biznes

ARCHITEKTURA
murator

autoportret
PISMO O DOBRE PRZESTRZENI

URBNEWS

Mentor&Student Research Lab is a common initiative of the members of Gdańsk University of Technology student research club, Urban Revolution Laboratory LEM-ur and International Society of City and Regional Planners ISOCARP.

The aim of the event was to promote collaboration of professionals and the students in the area of research on the city and the region. During three months' Workshop five groups leaded by ISOCARP Mentors performed research on various issues which cities have to deal with. The results of Workshop were presented during the Conference, pre-event to the 50 Annual Congress of ISOCARP.

The M&SRL Project turned out to be a big success and gained many positive opinions from not only its participants but also from people following the project from all around the world. The organizers already plan the next edition, which will take place in... well, it could be everywhere!

Mentor&Student Research Lab to wspólna inicjatywa Studenckiego Koła Naukowego Politechniki Gdańskiej, Laboratorium Ewolucji Miejskich LEM-ur oraz the International Society of City and Regional Planners ISOCARP (Międzynarodowe Stowarzyszenie Planistów Miejskich i Regionalnych).

Celem projektu było stworzenie innowacyjnej formuły współpracy studentów ze specjalistami z całego świata. W ciągu trzech miesięcy pracy pięć grup studentów z całej Polski, kierowanych przez urbanistów z ISOCARP opracowało projekty badawcze dot. wyzwań przed jakimi stoją miasta.

Projekt M&SRL, śledzony z najróżniejszych miejsc na świecie, zakończył się wielkim sukcesem i zebrał wiele pozytywnych ocen od uczestników i obserwatorów. Organizatorzy wydarzenia już zastanawiają się nad kolejną edycją, która mogłaby się odbyć... w każdym miejscu na świecie!

ISBN 978-83-63368-58-6