

Krzysztof Rogatka*

Nicolaus Copernicus University in Toruń

Marta Sylla

Wrocław University of Environmental and Life Sciences

URBAN SPRAWL VERSUS THE COMPACT CITY IN THE CONTEXT OF SPATIAL POLICY

The aim of this article is to present the multidimensional phenomenon of urban sprawl in relation to the concept of the compact city and spatial policy. Intensive urbanization, which leads to spatial, social, environmental and cultural changes, has been observed in Polish cities and peri-urban areas for many years. The authors distinguish between the negative aspects of urban sprawl and the positive implications of the compact city. Spatial planning should be considered as a tool to manage urban and rural areas. In Poland the spatial planning system consists of three levels: national, regional, and local. It is assumed that spatial policy that contributes to improving cities according to the concept of the compact city can lead to a formation of sustainable urban structure in which society, economy, nature and cultural heritage harmoniously coexist. The case study of Nowe Zerniki estate in Wrocław is analyzed. Nowe Zerniki exemplifies the concept of the compact city and the brownfield investment ideas that can contribute to the transformation into a sustainable city. It also provides a model for creating modern urban development in accordance with the current architectural, urban, environmental and social requirements.

Keywords: city, peri-urban area, urban sprawl, compact city, spatial policy, brownfield

INTRODUCTION

Intensive demographic changes imply a dynamic development of cities and suburban areas, both in terms of quality and quantity. Development often takes place in a chaotic manner and is associated with a process referred to in the literature as urban sprawl. According to Litwinska (2010) urban sprawl can be defined as the uncontrolled expansion of big cities, around which arise heterogeneous suburbia located in opposition to the compact city concept, which might be perceived as more sustainable. The phenomenon of urban sprawl was first observed in the

* Corresponding author: Krzysztof Rogatka, Katedra Studiów Miejskich i Rozwoju Regionalnego, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Mikołaja Kopernika; e-mail: krogatka@umk.pl.

United States of America as early as the 1920s, in Europe in the 1970s and in Poland during the transformation of the 1990s. Investment pressure in suburban areas is caused mainly by:

- running out of investment areas in cities,
- investors' reluctance to invest in brownfield projects,
- liberal spatial policies set by suburban municipalities compared to the often restrictive conditions in cities,
- lower rent,
- growing demand for owning a home in a natural setting

Transformation of suburban areas in the context of sprawl and transformation of cities in relation to the concept of the compact city should be analyzed in several dimensions: social, functional, economic and environmental, as they are multidirectional phenomena which combine all aspects of human activity.

The aim of this article is therefore to analyze and evaluate the phenomenon of urban sprawl in opposition to the concept of the compact city with regard to urban planning regulations. The authors juxtapose two opposing ideas and seek to answer the following questions: Is the concept of the compact city a better way to hinder urban sprawl? Is planning, as a key element of spatial policy, the right tool to create and manage "high quality space"? What is the role of municipal authorities in the management of the city? In the case study part of this paper these issues are related to the Nowe Zerniki estate in Wrocław, Poland.

The desk research was based on an analysis of existing materials such as the local master plan for the area of the northern section of the Targowa route in Wrocław (Act No. XXXI / 703/12 Wrocław City Council of 13 September 2012), urban planning documents of the city of Wrocław and other strategic and planning documents. The authors also used these indicators: the share of the area covered by the local master plans in Poland between 2009 and 2012 and net migration of inhabitants per 1,000 people between 2009 and 2012.

MULTIDIMENSIONAL CHARACTER OF URBAN SPRAWL VS. THE COMPACT CITY CONCEPT

According to Litwinska (2010) urban sprawl (in Europe known as Eurosprawl) may be affected by a number of factors: a surge in road transport, changes in patterns of housing and the growing trend of possessing a detached house with a garden, location of industrial sites in the outskirts, and progressive changes in agriculture (including reduction of available arable land, greater intensification of agricultural production, and multifunctional character of agricultural land use). Other important triggers facilitating urban sprawl are often too general and laconic regulations of local master plans that allow investors a lot of freedom in locating their businesses. Too liberal spatial policy in peri-urban communities leads to spatial chaos. According to Milewska-Osiecka (2010) there are no clear rules to be followed in designing new spaces, which results in architecture referred to as *modern eclecticism*. In this situation

ready-made home design projects serve as a quick and economically viable solution, but they often have nothing to do with the cultural heritage and tradition of the place where the new facility construction arises. That leads to similar looking architectural constructions which decrease landscape quality (Syrkus 1976; Wesołowska 2010). Thus it has been concluded that the mismanagement of spatial development causes disintegration, dysfunction and socio-economic and spatial disorientation (Słodczyk 2001; Kozłowski 2005; Domanski 2007). Urban sprawl also implies economic problems related to the construction and maintenance expenditures for infrastructure. Moreover, it is important to draw attention to the increasing costs associated with transport, as the primary means of transportation for the suburbs is a car. Cities become depopulated and their investment attractiveness is reduced.

Despite the obvious spatial effects, urban sprawl also affects the social structure. Construction of a detached house may be perceived as a manifestation of independence for those who can afford it. Possessing such an estate is according to Randall (1981) and Smith (1981) a component of the social welfare function. According to the research results of Szymanska and Bieganski (2011) the number of people who live in municipalities surrounding a city in Poland increased from 14.562 million in 1999 to 14.889 million in 2009.

Suburbanization, the development of suburban areas where the dominant element is single-family housing, implies a lot of social and sociological problems. The most important ones are the breakdown of family bonds and a decrease in the intensity of relationships, as well as limited access to high quality services. There are difficulties in maintaining a well-balanced life, meaning the harmony of family life, work and the maintenance of friends (Słodczyk and Szafranek 2006; Karwinska 2011). Another problem is potential conflict between the typical urban and rural lifestyles of the original and newly arriving residents of suburbs. As a result, conflicts of different natures may arise between users of the site: temporal (old and new), stratification (rich and poor), and spatial (old housing and new housing) (Handcuffs 2009). Many authors, including Walmsey and Lewis (1986) expressed the belief that the heterogeneity of the social structure (i.e. mosaic culture) seems to be a good guarantee of proper human relationships, especially in peri-urban areas.

Another perspective on urban sprawl regards issues related to the life-cycle and its impact on different forms of housing estates. This process is referred to in the literature as residential mobility, and is associated with dichotomous division between those who move frequently (movers) and for those who stay in one place over a long period of time (stayers). American geographers have shown that during that cycle events occur that cause an increase or decrease in readiness for migration (Berry 1973). In addition, residential decisions are influenced by income, social status, construction and architectural trends, and individual situations.

Social issues related to the analyzed phenomenon are important, but the most spectacular outcome of urban sprawl is the spatial transformation. It should be emphasized, however, that no less significant is the environmental impact of urban sprawl. The environment should be considered as a crucial component in spatial and social organizational systems. Urban sprawl disturbs ecological balance and increases unsustainable environmental resource management. Moreover, heavy human pressure on the environment, is caused, especially in suburban areas, by the disadvantageous use of greenfield for construction. Overly intense construction

activity leads to damaging changes in the environment such as change of morphology of the terrain, distortion of hydrological conditions, and biodiversity loss (Jakubczyk-Gryszkiewicz 2009). The overall conclusion is that the phenomenon of urban sprawl is negative because it adversely affects the social, spatial and environmental aspects.

In this paper the authors contrast urban sprawl with the concept of the compact city, which refers to the principles of sustainable development defined in Gro Harlem Brundtland's report "Our Common Future" from 1987. The compact city concept is related to smart growth and sustainable urban planning (Polit 2010). What, in fact, is a compact city? It is a city that is designed to fulfill the needs and expectations of its inhabitants, ensure the harmonious development of society and minimize the risk that future generations will not be able to satisfy their needs. In order to find a city a compact city, it must follow basic guidelines. The most important ones include dense housing development (plot ratio) that enables the provision of accommodation to all residents of the city and ensure the least possible sprawl. Further, more, the cost of infrastructure in the compact city is lower due to shorter distances (Kusinska 2007; Sylwestrzak 2009). Dense housing development in a city enforces a compact transportation system that is efficient, economical and convenient. An important element of such a system is the use of integrated public transport, one element of which is high quality bicycle and pedestrian routes. In the compact city there is also place for greenery and public spaces. In order to make a city more sustainable while being compact it is necessary to create green infrastructure with high aesthetic and functional values, or even landscape ecological sequences. Such sequences may take a form of green rings, thus ensuring the ecological and functional continuity of green areas (Żarska 2006). Also important in the compact city is the combination and provision of different functions like housing, services and recreation to each of the residents in order to provide optimal access to basic services that the city offers. The compact city should also ensure city center revitalization and other city zone improvements (Tolbooth 2011). The compact city has clear boundaries and is easily definable in the landscape, which should be considered as value-added.

Having said that, the concept of the compact city is based on the principle of decreasing land taken by urbanized land cover. The concept favors re-use of brownfield sites or recycling space rather than locating industrial investments outside the city, namely transforming agricultural areas (Jenks, Burton and Williams 1996). Brownfield investments should constitute the crucial element of urban spatial policy. They do not require large infrastructural investment and enable faster business establishment which from an economic point of view is feasible (Domanski 2009).

MASTER PLANNING AS A MAIN ELEMENT OF SPATIAL POLICY – THE CASE STUDY OF NOWE ZERNIKI, WROCLAW, POLAND

Consistent and rational spatial policy is the tool that helps to prevent urban sprawl processes and enables the development of cities in accordance with the guidelines of the compact city concept. The main policy instrument is spatial planning, which in Poland happens on several

levels. Since the administrative reform in 1999 in Poland there have been four levels of public authority. The distribution of responsibilities in relation to spatial policy breaks down as:

- the Council of Ministers is responsible for spatial policy of the country by creating the concept of spatial development of the country,
- voivodship governments lead and create spatial policy in the voivodships by designing spatial development plans,
- county councils carry out analyses and studies in the field of spatial planning,
- municipal governments prepare the study of conditions and directions of spatial planning (obligatorily) and local master plans (non-obligatorily).

The Act of 27 March 2003 on Spatial Planning and Development (Dz.U. 2003 No. 80, item 717) specifies the competences of each authority. This document is a set of rules on how to create spatial policy. It defines how to deal with the allocation of land for specific functions, and to determine the rules of their development and building construction (Borsa 2010). The act also states that the most important document in the field of spatial planning is the local master plan, which is an act of local law. Moreover, the master plan is not only the document that sets socio-economic relations in a municipality, but it is also an essential tool for the independence of the local government. Therefore, the master plan is the most effective and the most appropriate instrument to facilitate spatial policy at the micro level (Domanski 2002). The master plan includes sets of guidelines for investors, such as type and function of the building, esthetics, and architectural and construction requirements. Thus it takes a dominant role in creating spatial development.

There are several types of local master plans, depending on their role. The most common are those that have investment character. Their main role is to facilitate dynamic economic development. Another type is the protective master plan, which, unfortunately, is practically not in use due to the high procedural costs and low returns on investment. The last group consists of plans which are for general arrangements, and given the state of Polish spatial development they will soon be the main challenge for urban planners.

The primary objective of planning, according to Chojnicki (1992) and Parysek (2001), is to achieve a sustainable and acceptable spatial organization, i.e. territorial organization and structure of a social system that matches the basic criteria of social rationality. These criteria are of functional characteristics since they correspond to certain social values and aspirations. These criteria involve many different aspects of social life, including political, economic, technical, technological, cultural, ecological, aesthetic and ethical ones (Parysek 2001: 203). Having said that, the master plan is a legal representation of such a model.

Wroclaw authorities, being aware of the problems associated with urban sprawl and seeing opportunities for sustainable urban development in line with the compact city concept, have been pursuing a consistent spatial policy for years. The total area of the city was covered by master plans by more than 50% in 2012, which was higher than the average for other cities in Poland (around 46%) (Fig. 1). The average share of the total area covered by the local master plans in Poland and in rural communities was 28 percent in 2012.

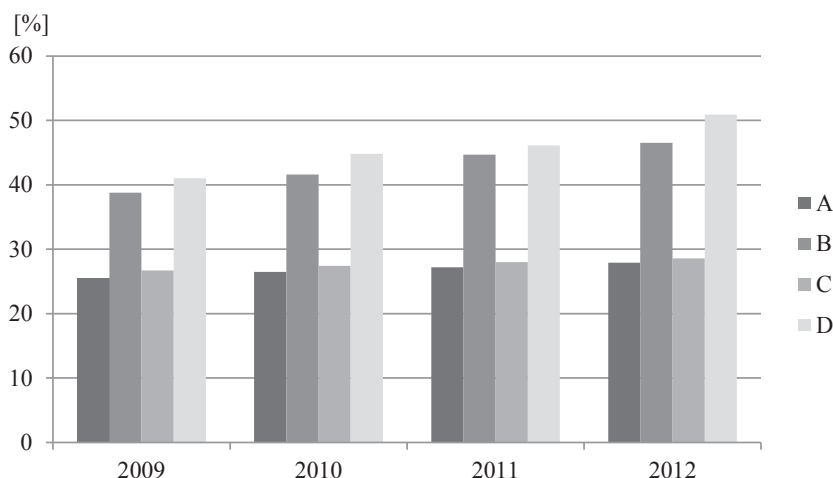


Figure 1. The share of the total area covered by the local master plans in Poland between 2009 and 2012
A – Poland, B – urban municipalities, C – rural municipalities, D – Wrocław

Source: own study on the basis of data from Local Data Bank of Central Statistical Office of Poland

More than half of the city has valid master plans and this trend has been growing since 2009, which puts Wrocław in a very good place relative to the whole country and other cities. As well, the City Council adopted a new study of conditions and directions of spatial planning in Wrocław on 20 May 2010 (Act No. L / 1467/10) by which the city gained an updated and improved document that puts forward a renewed spatial policy of the municipality. The study covers the entire city area, making it comprehensive and diagnostic (Niewiadomski 2003).

These documents are particularly important today when Wrocław faces a number of socio-demographic and spatial problems, namely suburbanization processes. Net migration in Wrocław was about 0.8 persons per 1,000 people (average of 2009–2012), while in the peri-urban municipalities near Wrocław – those in which we observe urban sprawl – it was about 20 persons per 1,000 people (average of 2009–2012). The average values for urban and rural municipalities in 2009–2012 represent respectively: –2 and 2.5 persons per 1,000 people. That proves the noticeable trend of migration from the cities to the countryside (Fig. 2). The most common reason for these migrations is to purchase a house in a suburban area.

Suburbs in Poland develop mostly as residential housing areas. This process also applies to municipalities in Wrocław. The average annual number of completed dwellings per 10,000 people in the years 2000 to 2011 is the highest in the municipalities surrounding large cities in Poland. The same happens in the communities neighboring Wrocław: the urban area of Siechnice (238 new apartments per 10,000 people), Kobierzyce (174), Czernica (132), the rural area of Katy Wrocław (109), Żórawina (69), Miękinia (66), the urban area of Oborniki

Śląskie (65), Wisznia Mała (85), and Długołęka (95). These municipalities play the role of bedroom town – from mainly agricultural land use they have become multi-functional areas.

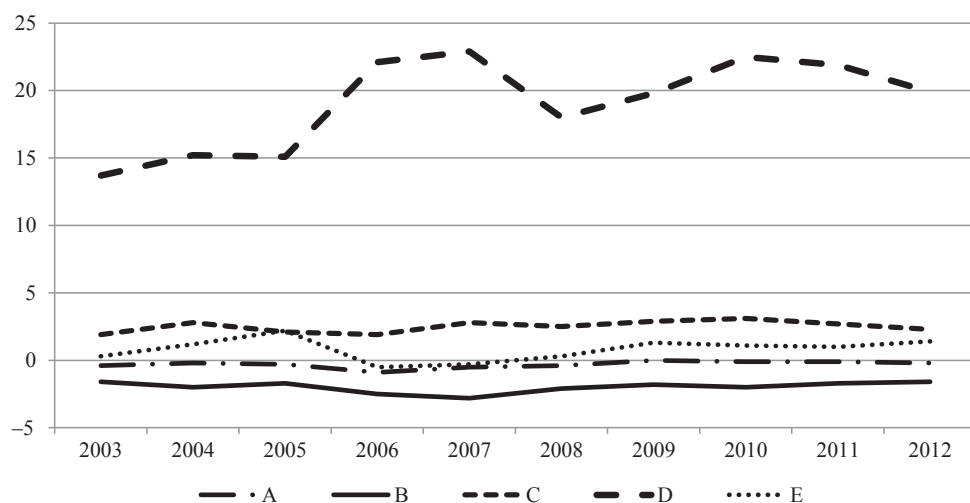


Figure 2. Net migration per 1,000 people between 2009 and 2012

A – Poland, B – urban municipalities, C – rural municipalities,
D – Wrocław metropolitan area, E – Wrocław

Source: own study on the basis of data from Local Data Bank of Central Statistical Office of Poland

In order to prevent negative processes associated with the outflow of residents to suburban areas, Wrocław authorities have made a number of attempts to improve the quality of life within the borders of the city. One example of such is the development plan for the new settlements called Nowe Zerniki, which is compliant with the concepts of the compact city and the sustainable city. Nowe Zerniki constitutes a devastated land with military remnants (such as a concrete shelter) where place-making or creating a new urban space is now ongoing. It is also an example of re-use of previously developed land, which may be a kind of revitalization and therefore consistent with the preferred brownfield investments in the modern urban policy (Domanski 2009).

Nowe Zerniki estate, an area of about 60 hectares, is located in the western part of the city of Wrocław, close to the new football stadium. The idea of Nowe Zerniki is to create a model example of modern, sustainable architecture and urbanism. A similar experiment was conducted in Wrocław in the late thirties when the WUWA exhibition took place (in German: *Wohnung und Werkraum Ausstellung*). In correspondence to that idea, Nowe Zerniki is named WUWA 2. It is assumed that Nowe Zerniki might significantly contribute to improving the

image of the city, as it is one of the key promotional points for Wrocław as the European Capital of Culture for 2016. The municipality has taken pronounced steps toward building a strong place identity while marketing it as a high quality space for work, rest and living. To achieve this objective, the municipal authorities passed a resolution of the preparation of a local master plan (act No. XVII/326/11 RMW) of 20 October 2011 which was adopted on 13 September 2012 under the name of the local master plan in the area of the northern section of the Targowa route in Wrocław (act No. XXXI/703/12 of the City Council of Wrocław). The approved document sets a framework that define the principles for potential investors and real estate developers. It should be mentioned that the idea of the Nowe Zerniki development was based on the close cooperation between the city of Wrocław, the Lower Silesian Regional Chamber of Architects of the Republic of Poland, and investors.

The cooperation between different actors led to agreement on various types of housing estates – multi-family, single-family, detached and semidetached – as well as infrastructure, greenery and human-oriented public space design. Recreational areas, which are also public spaces, will be equipped with sports facilities and playgrounds.

The residential estate will become a compact system, a specific entity equipped with a school, kindergarten, nursing home and cultural community center located in a former bomb shelter. The whole Nowe Zerniki concept is designed with regard for cultural heritage and the desire to create a genius loci which will create a bond between new and old community members. The regulations of the plan shall also concern the generation of electricity and heat from renewable energy sources, which should be regarded as an environmentally friendly solution. It is important that such a provision was included in the local law document.

The local master plan involves several key solutions coinciding with the idea of the compact city and also with the idea of a sustainable city. The document indicated that the Nowe Zerniki estate should provide small-scale retail trade and services. This ensures small shops setting up and therefore the establishment of small businesses. Small retail shops, located at the critical points of investment, provide convenient access to all citizens, without the use of cars.

The transport solutions are also in accordance with the concept of the compact city. A tram line provides convenient transit between the city center and Nowe Zerniki estate. Moreover, the local master plan describes the pedestrian-bicycle lines system and sets obligatory locations for bicycle parking, which is crucial to increasing the popularity of bicycles as a means of urban sustainable transport. The main axes of the estate have been designed as green alleys to be consistent with the local master plan, which states that undeveloped and unpaved surfaces should have the function of green spaces or biologically active areas.

The analyzed master plan document has, however, some shortcomings, for instance the ratio of built-up surface in one plot should be zero or higher. That may result in too densely located housing estates, which is inconsistent with the principles of proper spatial development. The master plan lacks rigid aesthetic regulations such as regarding the color of buildings, which plays an important role in the perception of the estate on the micro as well as the macro scale.

SUMMARY

Progressive, dynamic development of cities and their suburban areas should be considered as a kind of temporal signum that confronts city planners responsible for managing the space with new challenges. It is important to pay attention to the negative aspects of the phenomenon of urban sprawl and try to avoid them, promote positive outcomes resulting from the main objectives of the concept of the compact city, and prioritize brownfield investments while reducing action on greenfield sites. The ideas described in the paper seems to be a good role model when designing urban structures, especially when combined with consciously and consistently pursued spatial policy.

Having said that, if one analyzes the growing share of area of the country covered with local master plans, it should be concluded that the situation in Poland is improving. It must be, however, underlined that the role of government in the management of the city is crucial because the authorities' decisions have a direct impact on the quality of spatial development, namely in social, functional, economic and environmental terms.

It should also be considered that every city has its own internal conditions, unique story and specific milieu which constitutes its distinctive identity compared to other places. Creating new spaces should therefore be integrated and comprehensive. On the one hand, the heritage of the past must be respected, on the other hand the future challenges that the cities will face must be acknowledged, because the effects of the current actions will impact the quality of life of future generations.

REFERENCES

- Berry, Brian J.L. 1973. *The Human Consequences of urbanization*, New York: St. Martin's Press.
- Borsa, Maciej. 2008. *Polityka przestrzenna w gospodarce regionalnej i lokalnej*, w: Zbigniew Strzelecki (ed.), *Gospodarka regionalna i lokalna*, Warszawa: PWN, pp. 174–196.
- Chojnicki, Zbyszko. 1992. *Współczesne problemy gospodarki przestrzennej*, w: Zbyszko Chojnicki and Teresa Czyż (eds), *Współczesne problemy geografii społeczno-ekonomicznej*, Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM, pp. 9–19.
- Domański, Bolesław. 2009. *Rewitalizacja terenów poprzemysłowych – specyfika wyzwań i instrumentów*, w: Wojciech Jarczewski (ed.), *Przestrzenne aspekty rewitalizacji śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe*, Kraków: Wydawnictwo Instytutu Rozwoju Miast, pp. 125–137.
- Domański, Henryk. 2007. *Struktura społeczna*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Domański, Ryszard. 2002. *Gospodarka przestrzenna*, Warszawa: PWN.
- Jakubczyk-Gryszkiewicz, Jolanta. 2009. *Tendencje przestrzenne w kształtowaniu cen ziemi w Polsce po 1990 r.*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Jenks, Mike, Elizabeth Burton and Katie Williams. 1996. *The compact city: a sustainable urban form*, London: Spoon Press.

- Kajdanek, Katarzyna. 2009. *Rozwój strefy podmiejskiej Wrocławia w perspektywie socjologii miasta: społeczna charakterystyka przestrzeni podmiejskich*, w: Iwona Jażdżewska (ed.), *Strefa podmiejska i małe miasta w okresie transformacji*, cz. 2, XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Instytut Geografii Miast i Turyzmu UŁ, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, pp. 23–32.
- Karwińska, Anna. 2011. *Dobre Miasto. W poszukiwaniu właściwej społeczno-przestrzennej formy miasta*, w: Janusz Słodczyk and Maria Śmigielska (eds), *Procesy urbanizacji i ich uwarunkowania na początku XXI wieku*, Studia Miejskie 4, Opole, pp. 57–74.
- Kozłowski, Stanisław J. 2005. *Możliwości modernizacji osiedli wielkopłytowych*, w: Tadeusz Marszał (ed.), *Gospodarka w przestrzeni polskich miast*, Biuletyn KPZK PAN nr 216, Warszawa, pp. 127–143.
- Kusińska, Elżbieta. 2007. *Miasto przyszłości – zrównoważona dzielnica mieszkaniowa*, „Czasopismo Techniczne” 3: 163–169.
- Litwińska, Elżbieta. 2010. *Modelowanie struktur metropolitalnych w aspekcie zjawiska urban sprawl*, „Czasopismo Techniczne” 3: 139–148.
- Milewska-Osiecka, Katarzyna. 2010. *Budownictwo mieszkaniowe aglomeracji łódzkiej (zróżnicowanie i struktura przestrzenna po roku 1994)*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Niewiadomski, Zygmunt. 2003. *Planowanie przestrzenne. Zarys systemu*, Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis.
- Nowe Żerniki, <http://nowezerniki.pl/> [30.09.2014].
- Parysek, Jerzy. 2001. *Podstawy gospodarki lokalnej*, Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Polit, Aleksandra. 2010. *Idea miasta zwartego a rzeczywistość*, „Czasopismo Techniczne”: 14: 85–91.
- Randall, Alan. 1981. *Resource economics*, Columbus: Grid Publishing.
- Rogaska, Krzysztof. 2011. *Urban revival in the Polish specialist literature*, “Moravian Geographical Reports” 19, 2: 51–69.
- Słodczyk, Janusz. 2001. *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Słodczyk, Janusz and Edyta Szafranek. 2006. *Kierunki przekształceń struktury gospodarczej i społeczno-demograficznej miast*, Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Smith, David M. 1981. *Industrial location*, New York: John Wiley and Sons.
- Sylwestrzak, Justyna. 2009. *Miasto przyszłości miastem zwartym*, „Kultura Miasta” 1, 4.
- Syrkus, Helena. 1976. *Ku idei osiedla społecznego*, Warszawa: PWN.
- Szymańska, Daniela and Jadwiga Biegańska. 2011. *Obszary podmiejskie dużych miast w Polsce w świetle migracji stałych*, w: Maria Soja and Andrzej Zborowski (eds), *Człowiek w przestrzeni zurbanizowanej*, Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, pp. 83–98.
- Walmsley, Denis J. and Gareth Lewis. 1986. *Human Geography: Behavioural Approaches* London: Longman.
- Wesołowska, Monika. 2006. *Rozwój budownictwa mieszkaniowego a przemiany przestrzenne wsi województwa lubelskiego*, Studia Obszarów Wiejskich, t. 10, Warszawa.
- Żarska, Barbara. 2006. *Modele ekologiczno-przestrzenne i zasady kształtowania krajobrazu gmin wiejskich*, Warszawa: Wydawnictwo SGGW.

URBAN SPRAWL A IDEA MIASTA ZWARTEGO W KONTEKŚCIE POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Celem artykułu jest przedstawienie wielowymiarowości zjawiska *urban sprawl* w odniesieniu do idei miasta zwartego oraz polityki przestrzennej. Intensywna urbanizacja, której następstwem są przemiany przestrzenne, społeczne, środowiskowe oraz kulturowe obserwowana jest w miastach oraz na terenach podmiejskich od wielu lat. Autorzy w artykule wskazali na negatywne aspekty związane z rozlewaniem się miast oraz na pozytywne wynikające z kształtowania miasta zwartego. Narzędziem, które można wykorzystać do właściwego zarządzania obszarami miejskimi i wiejskimi, jest planowanie przestrzenne. W Polsce składa się ono z trzech poziomów: krajowego, regionalnego, lokalnego i stanowi instrument polityki przestrzennej. Zatem właściwie prowadzona polityka przestrzenna oraz kształtowanie miast zgodnie z ideą *compact city* może prowadzić do stworzenia zrównoważonej struktury miejskiej, czyli takiej, w której wzajemnie i harmonijnie koegzystuje społeczeństwo, gospodarka, przyroda oraz dziedzictwo kulturowe. W artykule wykorzystano przykład osiedla Nowe Żerniki we Wrocławiu, którego forma wpisuje się w koncepcję *compact city*, w rozwój zrównoważony miast oraz w idee inwestycji typu *brownfield*. Stanowi ono także modelowy przykład nowoczesnego kształtowania zabudowy miejskiej, z uwzględnieniem wymagań architektonicznych, urbanistycznych, środowiskowych oraz społecznych.

Słowa kluczowe: miasto, strefa podmiejska, *urban sprawl*, *compact city*, polityka przestrzenna, *brownfield*

Agnieszka Jeran*

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Dominika Muszyńska-Jeleszyńska

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

**OD FABRYKI BUTÓW DO FABRYKI WIEDZY.
PRZYKŁAD PRZEKSZTAŁCEŃ FUNKCJONALNYCH
I SPOŁECZNO-KULTUROWYCH
TERENÓW (DAWNEJ) GARBARNI BUCHHOLZA
W BYDGOSZCZY**

Obszar w zakolu Brdy w Bydgoszczy, który stanowi część dzielnicy Okole, obecnie zajmują kampus Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, przedsiębiorstwo przemysłu spożywczego Colian Sp. z o.o. w Bydgoszczy (dawniej „Jutrzenka” Colian, Zakład nr 3) oraz nowo powstające Nordic Haven (obiekt mieszkalno-handlowo-usługowy). Są to położone w centrum miasta tereny poprzemysłowe, położone u zbiegu tak zwanego Starego Kanału Bydgoskiego i Brdy, na odcinku od Mostów Solidarności w kierunku mostu Królowej Jadwigi. Historia dzielnicy Okole jest bezpośrednio związana z rozwojem gospodarczym Bydgoszczy, które nastąpiło w związku z budową Kanału Bydgoskiego, a później ważnej linii kolejowej oraz lokalizacji dużych zakładów przemysłowych. Projekty te zostały podjęte przez władze niemieckie dla bydgoskiego węzła wodno-kolejowo-drogowego jako wewnętrznego centrum komunikacyjnego Rzeszy. Na podstawie zamiany funkcji tego obszaru zilustrowano proces przekształcania powierzchni przemysłowych w akademickie i rekreacyjne. Pomysł i główne założenia działań rewitalizacyjnych są oparte na całościowym, zintegrowanym podejściu do procesu rewitalizacji. Celem planowanych prac była odbudowa i rozwój funkcji typowych dla centrum miasta, w tym ciągłości dziedzictwa historycznego związanego z tym obszarem. Ponieważ zdegradowane budynki fabryki butów zostały przejęte i ożywione przez uczelnię, można stwierdzić, że obszary te nadal mogą funkcjonować jako produktywne. Ale podczas gdy wcześniej, w gospodarce przemysłowej i zgodnie z normami społeczeństwa przemysłowego, było to ukierunkowanie na produkcję i dystrybucję produktów, współcześnie, w społeczeństwie opartym na wiedzy, jest to produkcja wiedzy, a raczej wzbogacenie i rozwój kapitału ludzkiego, a także jego dystrybucji w umysłach i działaniach absolwentów.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, tereny poprzemysłowe, szkoła wyższa

* Adres do korespondencji: Agnieszka Jeran, Instytut Socjologii, Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu; e-mail: a.jeran@wp.pl.

WPROWADZENIE

...Jest to dla nas ładna przechadzka. Trasa naprawdę bardzo przyjemna. Wpierw ulicą Królowej Jadwigi, potem Garbarami, a stamtąd skręcamy w uliczkę Kącik, koło fabryki papierów fotograficznych „Alfa”. Na rogu tej uliczki, pasażu właściwie, blisko już plantów nad starym kanałem... później przechodzimy przez mostek na śluzie przy Artura Grottgera... I tak powoli wkraczamy na ulicę Marszałka Focha, gdzie też są mosty. Ale duże, bo rozpięte nad dwiema rzekami: starą i nową Brdą... (Sulima-Kamiński 1984: 139)

Teren ten (opisywany przez Sulimę) obecnie zajmuje kampus Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, przedsiębiorstwo przemysłu spożywczego Colian Sp. z o.o. w Bydgoszczy (dawniej Jutrenka Colian, Zakład nr 3) oraz nowo powstająca inwestycja Nordic Haven (obiekt mieszkalno-handlowo-usługowy), a przecina go nowa linia tramwajowa, która biegnie pod kątem prostym względem nieistniejącego obecnie na powierzchni kanału.

Na podstawie przemian funkcji tego położonego w centrum Bydgoszczy terenu zilustrowane zostanie przejawianie się w przestrzeni miasta zmian społecznych i kulturowych, w tym aksjonormatywnych, związanych z wartościowaniem zarówno samej przestrzeni miejskiej, jak i jednego z istotniejszych dla lokacji i funkcjonowania miast czynników, jakim jest rzeka.

Rzeki od najdawniejszych czasów przyciągały osadnictwo, bowiem były one naturalnymi zbiornikami żywności (połów ryb) oraz wygodnymi szlakami komunikacyjnymi (spław płodów rolnych i leśnych) i handlowymi (obróć towarowy). Symbioza miasta i rzeki jest zjawiskiem potwierdzonym przez niezliczoną ilość relacji. Zależności te w pełni znajdują odzwierciedlenie w rozwoju Bydgoszczy i przemianach struktury przestrzenno-funkcjonalnej dzielnicy Okole.

W Bydgoszczy od XII wieku dominowały funkcje związane z gospodarczym wykorzystaniem rzek Wisły i Brdy, a od XVIII wieku także Kanału Bydgoskiego, zwłaszcza handel, przemysł i żegluga. Brda, Wisła i Kanał Bydgoski były nie tylko czynnikami gospodarczego rozwoju miasta, ale także osią, wzdłuż której rozbudowywała się Bydgoszcz.

DZIELNICA OKOLE I KANAŁ BYDGOSKI DO POŁOWY XX WIEKU

Przedmiotem analiz w prezentowanym studium przypadku są średniejskie tereny poprzemysłowe położone w widłach tak zwanego Starego Kanału Bydgoskiego i rzeki Brdy, na odcinku od Mostów Solidarności przy ul. Marszałka Focha w kierunku mostu Królowej Jadwigi, w północno-wschodniej części historycznej dzielnicy Okole.

Historia bydgoskiej dzielnicy Okole jest ściśle związana z gospodarczym rozwojem Bydgoszczy, który nastąpił w związku z budową Kanału Bydgoskiego, a później ważnej linii kolejowej oraz industrializacji i lokalizacji dużych zakładów przemysłowych. Jest to także historia ludzi, którzy rozsławili bydgoski przemysł w całej Europie – Buchholza i Fiebrandta (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004: 6).

Analizowany obszar jest integralną częścią Bydgoszczy od 1920 roku, kiedy Okole jako gmina podmiejska zostało włączone w granice administracyjne miasta.

W okresie I Rzeczypospolitej tereny dzisiejszego Okola należały do tak zwanego Wielkiego Wilczaka, po budowie w 1774 roku Kanału Bydgoskiego przemianowanego na Schleusenau. W pierwszej połowie XVII wieku Okole było folwarkiem miejskim, wydzierżawianym mieszczanom (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004: 6). Na terenach tych znajdowały się wówczas ogrody, sady, łąki, rezydencje zamożnych mieszczan oraz młyny, tartak, śluzy, mennica, które mieściły się na Wyspie Młyńskiej i w jej otoczeniu (Guldon i Kabaciński 1975). W okresie pruskim, pod zaborami administracja dokonała podziału Okola na Okole 1A (przy ul. Nad-rzecznej) i Okole 1B (przy ul. Śląskiej i Chełmińskiej). Tereny te pełniły wówczas funkcję mieszkalno-produkcyjną z zabudową, którą stanowiły domy mieszkalne, stajnia, czworaki oraz cegielnia (Gordon 1973).

W historii dzielnicy Okole ważnym czynnikiem decydującym o rozwoju i przemianach przestrzenno-funkcjonalnych tego fragmentu miasta było położenie przy ważnym szlaku wodnym, jakim była rzeka Brda, a następnie wybudowany Kanał Bydgoski, który połączył system rzeczny Wisły z systemem rzeczny Odry. Nową drogę wodną wybudowano w latach 1773–1774. Budowa Kanału Bydgoskiego była największym przedsięwzięciem gospodarczym pod zaborem pruskim i miała duże znaczenie w procesie kształtowania się struktury przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Dotąd miasto funkcjonowało i rozbudowywało się nad rzeką Brdą i Wisłą. Pierwszy projekt budowy kanału między Brdą a Notecią pochodził z XVIII wieku i opracował go kapitan F.F. Czaki. Funkcjonowanie Kanału Bydgoskiego przyczyniło się do rozwoju na Okolu rzemiosła i przemysłu (Winid 1928). Dzięki budowie Kanału Bydgoskiego Bydgoszcz stała się ważnym węzłem dróg wodnych i portem śródlądowym. Inwestycja ta przyczyniła się również do rozwoju gospodarczego nie tylko samego Okola, ale także całego miasta. Wraz z budową Kanału Bydgoskiego w jego sąsiedztwie powstało wiele urządzeń związanych z żegluga, takich jak spichlerz zbożowy, nabrzeża umocnione, a także domów mieszkalnych dla pracowników administracji pruskiej, kupców, rzemieślników oraz robotników. Nad Kanałem Bydgoskim założono również park miejski i planty. W tym czasie na Okolu i w Bydgoszczy intensywnie rozwijał się przemysł, handel, a także rzemiosło i administracja. Liczne zakłady przemysłowe (manufaktury) lokalizowano wówczas między innymi na północ i zachód od ośrodka lokacyjnego, nad Brdą i Kanałem oraz na równoleżnikowym odcinku Brdy (Przedmieście Toruńskie) – były to: rafineria cukru braci Schinklerów, odlewnia i kuźnia żelaza, papiernia, cegielnie, garbarnia itp. Budowa Kanału pociągnęła za sobą szereg nowych inwestycji z zakresu gospodarki wodnej i żeglugi rzecznej (Winid 1928; Guldon i Kabaciński 1975; Biskup 1991; Czachorowski 1997). Wytyczenie nowej drogi wodnej przyniosło zmiany w ukształtowaniu przestrzennym i terytorialnym miasta. Bydgoszcz rozwijała się w dalszym ciągu na obu brzegach Brdy i Kanału Bydgoskiego oraz wzdłuż najważniejszych, najbardziej uczęszczanych dróg lądowych.

Szczególne znaczenie w procesie przebudowy miasta i jego dzielnic miał transport kolejowy. Niewątpliwie podstawowym czynnikiem industrializacji miasta w drugiej połowie XIX wieku było włączenie Bydgoszczy do ogólnoniemieckiej sieci kolejowej. Industrializacja zintensyfikowała postęp urbanizacji, przyspieszyła proces wzrostu liczby ludności miejskiej i przestrzeni zurbanizowanej. Decydującą rolę we wszystkich tych procesach odegrały

zmiany w technologii transportu powodujące nie tylko wzrost skali przestrzennej miasta, lecz także przebudowę jego struktur przestrzennych, w tym zmiany w strukturze dzielnicy Okole. Przełomowy, zarówno w rozwoju przestrzennym i gospodarczym Bydgoszczy, jak i dzielnicy Okole był rok 1851, kiedy miasto uzyskało pierwsze połączenie kolejowe Bydgoszcz–Krzyż. Miasto stosunkowo szybko zostało włączone w obręb ogólnopaństwowej niemieckiej sieci kolejowej (Biskup 1991). W 1895 roku Bydgoszcz była siedzibą Dyrekcji Kolei Wschodniej. Najważniejsze ówczesne linie kolejowe Berlin–Królewiec (1851), linia do Inowrocławia (1872), Poznania (1895) i kolejki wąskotorowej do Koronowa (tzw. ciuchci, 1895) przebiegały przez Okole.

Bydgoski węzeł komunikacyjny nabrał szczególnego znaczenia w powiązaniu z systemem lokalnych połączeń wodnych. W tym okresie nastąpiła poprawa komunikacji wodnej oraz podjęto szereg inwestycji hydrotechnicznych, takich jak przebudowa Kanału i regulacja rzeki Brdy. Wszystkie przedsięwzięcia zmierzały do usprawnienia bydgoskiego węzła komunikacyjnego wodno-drogowo-kolejowego jako wewnętrznego centrum komunikacyjnego Rzeszy. Budowa dróg żelaznych i rozwój kolei była dla ówczesnej podmiejskiej gminy Okole ważnym czynnikiem przemian przestrzenno-funkcjonalnych. Dokonano parcelacji dawnych majątków ziemskich, w wyniku czego na Okolu powstała nowa siatka ulic z nową zabudową w formie kamienic czynszowych oraz pojedyncze domy z ogrodami, które zamieszkiwali urzędnicy i pracownicy kolei. Na Okolu dynamicznie rozwijało się również rzemiosło i kupiectwo: znajdowało się tu siedem piekarni, czternaście wyszynków, w tym pięć restauracji, siedem sklepów spożywczych, szesnastu szewców, pięciu krawców, dziewięciu rzeźników, sześć stolarni (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004).

Proces industrializacji zaznaczył się powstaniem wielu zakładów związanych z przemysłem: drzewnym, budowlanym, poligraficznym, chemicznym, spożywczym, w tym młynarstwem (Biskup 1991; Czachorowski 1997). Duża liczba zakładów tych branż takich jak: stocznia Bydgoskiego Towarzystwa Holowniczego, port drzewny, tartaki i zakłady obróbki drewna, zakłady meblarskie oraz cegielnie lokalizowana była wzdłuż wschodniego, ujściowego odcinka Brdy, dając początki dzielnicy przemysłowej. Część zakładów, na przykład fabryki maszyn rolniczych, kotłów parowych, maszyn rzeźniczych, maszyn i pieców piekarskich oraz zakład budowy sygnałów kolejowych, powstawała także nad Brdą, w północno-zachodnich dzielnicach (Jachcice, Czyżkówko) oraz nad Kanałem Bydgoskim w zachodnich dzielnicach miasta (Okole, Wilczak i Osowa Góra).

Bezpośrednio na terenie Okola znajdowały się duże przedsiębiorstwa, takie jak: garbarnia Buchholza (późniejsza fabryka obuwia Kobra) oraz fabryka sygnałów kolejowych C. Fiebrandta przy ul. Grunwaldzkiej (późniejsza Belma). Natomiast przy ul. Nadrzecznej funkcjonowała cegielnia Petersona, założona w 1808 roku. W jej wyrobiskach powstał zbiornik wodny, a obok nad Brdą mieściło się pierwsze w Bydgoszczy kąpielisko (Gordon 1973).

Na początku XX wieku Okole było więc dzielnicą o charakterze przemysłowo-rzemieślniczym otoczoną wodami Brdy i Kanału Bydgoskiego i przeciętą liniami kolejowymi. Krajobraz Okola oprócz miejskiej zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej urozmaicały także mosty, między innymi mosty kolejowe nad Brdą i most Wiktorii (od 1920 roku imienia Królowej Jadwigi).

W latach 1910–1915 dokonano przebudowy Kanału Bydgoskiego, w wyniku której częściowo zmieniono jego trasę. Wybudowano nowy odcinek Kanału o długości 1,63 km z dwiema śluzami (nr 3 Czyżkówko, nr 4 Okole). Po tej inwestycji Okole zostało ze wszystkich stron otoczone wodami, zyskując tym samym urokliwe położenie na Wyspie Kanałowej (niem. *Canalwerder*; por. rys. 1).

Znaczące zmiany w strukturze przestrzennej dzielnicy zaszły w drugiej połowie XX wieku. W latach 60. XX wieku zasypano prawie kilometrowy odcinek Kanału Bydgoskiego z dwiema śluzami i mostem. W latach 70. XX wieku na wschodnim krańcu dzielnicy ukończono budowę tak zwanego węzła Grunwaldzkiego. Wytyczono również szeroką arterię komunikacyjną (ul. Armii Czerwonej, obecnie ul. Marszałka Focha), którą połączono z ul. Królowej Jadwigi.

GARBARNIA BUCHHOLZA. FABRYKA OBUWIA KOBRA

...Mam przed sobą prawie całe miasto. Na pierwszym planie czerwony a ponury jak więzienie, masyw garbarni Bucholza [tak w źródle] z wysokim, żeglującym na tle chmur kominem. Garbarnia jest siedliskiem nieustających zgrzytów, szumów, jęków, sapań, westchnień, pomruków i gwizdów. Przez cały boży dzień klaskają wysłizgane transmisyjne pasy. Zawory bezpieczeństwa parowych kotłów otwierają się rytmicznie, by wyrzucić z wibracjami i świstem nadmiar nagromadzonej energii. Pięknie jest słuchać symfonii rozpisanej na koła zębate, parę i stalowe noże. Latem, gdy wieje wiatr od wschodu, mieszkanie cuchnie rzeźnią, garbnikami i dymem z fabrycznego komina... (Sulima-Kamiński 1984: 18)

Jak już wskazywano, tereny pomiędzy ul. Grunwaldzką a Królowej Jadwigi objęte zakolem Brdy pełniły od XIX wieku funkcje produkcyjne, portowe, usługowe, a także mieszkaniowe. Jednym z ważniejszych obiektów zlokalizowanych na tym terenie była garbarnia Buchholza.

W 1862 roku Ludwik Buchholz kupił parcele na prawym brzegu Brdy, ówczesnie u zbiegu obecnych ulic Garbary i Grottgera, gdzie zbudował dużą garbarnię. Projekt całego kompleksu fabrycznego przygotował mistrz ciesielski Heinrich Mautz. Posesje sukcesywnie zabudowywano budynkami fabrycznymi i mieszkalnymi. Około 1876 roku na terenie zakładu powstało trzynaście dużych i kilka mniejszych budynków wchodzących w skład garbarni (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004).

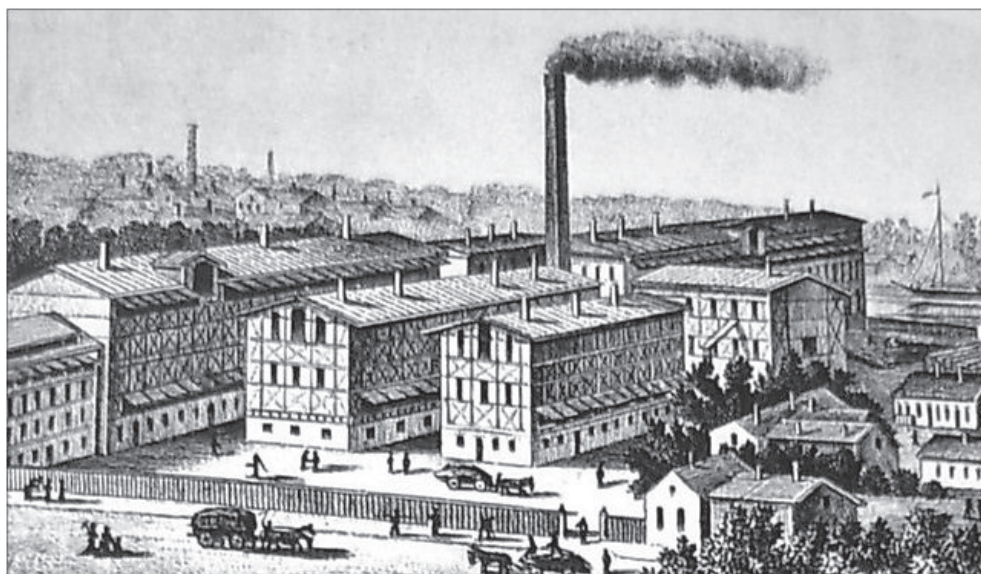
Fabryka była szybko rozwijającym się przedsiębiorstwem. Garbarnia Buchholza u progu XX wieku należała do największych fabryk skór na wschód od Łaby. Zatrudniała 170 osób i przerabiała 140 tysięcy skór rocznie. Garbarnia funkcjonowała także w okresie międzywojennym i w czasie okupacji. Po II wojnie światowej fabryka została upaństwowiona i przejęta przez Zakłady Obuwnicze „Kobra”. Fabryka funkcjonowała jeszcze w latach 80. XX wieku. W latach 90. XX wieku zaprzestano w niej produkcji skór (*Bydgoszcz w stronę Okola* 2004).

Na analizowanym terenie w drugiej połowie XIX wieku znajdowały się także inne budynki fabryczne, zabudowania gospodarcze oraz zabudowa mieszkaniowa właścicieli. Na terenie tym w późniejszym okresie (XX wiek) funkcjonowała również fabryka płyt, papierów i chemikaliów fotograficznych Alfa (Państwowe Zakłady Chemiczne „Foton”), a także fabryka czekolady Jutrzenka, Żegluga Bydgoska oraz port rzeczny.



Rysunek 1. Bydgoszcz, fragment planu miasta z 1900 roku. Okole – Canals Werder, widoczna zabudowa parceli należącej do garbarni Ludwika Buchholza

Źródło: zbiory Kujawsko-Pomorskiej Biblioteki Cyfrowej, Archiwum Państwowe



Rysunek 2. Garbarnia Ludwika Buchholza, stan z lat 1875–1900, według Bertholda Jaeckela

Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Garbarnia_Buchholza



Rysunek 3. Rycina przedstawiająca fabrykę obuwia Kobra

Źródło: <http://www.forum.bsmz.org/viewtopic.php?f=34&t=5341&view=next&sid=0a39ac893078f6dbb46c04d7b86c1b6d>



Rysunek 4. Przemysłowo-portowe nabrzeża rzeki Brdy, w tle garbarnia Buchholza, około 1922 roku

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1134187&page=7>

REWITALIZACJA ŚRÓDMIEJSKICH TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH

Obszary poprzemysłowe [...] Niegdyś źródło społecznego dobrobytu, dziś krajobrazy dotknięte chorobą społeczną i ekologiczną, wymagające uzdrowienia i przywrócenia utraconej wartości [...].

Domenico Luciani

Dynamika przemian społeczno-gospodarczych zachodzących we współczesnym świecie doprowadziła do zaniedbań i degradacji wielu obszarów. Szczególne miejsce wśród nich zajmują tereny poprzemysłowe. Stanowią one wspólny problem wszystkich krajów, które pozostawiły za sobą epokę intensywnego uprzemysłowienia. W wielu miastach od lat realizowane są działania rewitalizacyjne, mające na celu przywrócenie terenów poprzemysłowych społecznościom lokalnym. Ich ożywienie wiąże się z przekształceniem tych obszarów w nowoczesną przestrzeń gospodarczą, mieszkaniową, kulturalną, rekreacyjną oraz edukacyjną. Atutem tych terenów jest często atrakcyjna lokalizacja, która podnosi obok wartości użytkowej i estetycznej także ich wartość materialną.

Współcześnie rewitalizacja oznacza planowane działanie, którego celem jest zmiana struktury przestrzenno-funkcjonalnej zdegradowanych obszarów miejskich oraz ożywienie społeczno-gospodarcze. Docelowo proces rewitalizacji powinien prowadzić do ponownego włączenia obszarów zdegradowanych w strukturę miasta. Działaniami rewitalizacyjnymi obejmowane są historyczne centra miast, obszary poprzemysłowe, obszary i obiekty komunikacyjne, poportowe, tereny zielone oraz przestrzenie publiczne, położone nad rzekami, kanałami lub innymi zbiornikami wodnymi, które stanowiły w przeszłości istotny element rozwoju gospodarczego miast.

W procesie rewitalizacji ważną rolę odgrywa dziedzictwo kulturowe i historia miejsca. Kształtują one tożsamość lokalną, z którą identyfikują się użytkownicy danej przestrzeni. Są to ważne elementy urynkowienia przedsięwzięć w wielu europejskich projektach rewitalizacji terenów śródmiejskich, poprzemysłowych, poportowych i nadrzecznych. Społeczność lokalna łatwiej asymiluje planowane inwestycje, gdy odwołują się one do lokalnej tradycji i tożsamości, atrakcyjności urbanistycznej, architektonicznej oraz funkcjonalnej. Rewitalizacja takiej przestrzeni, o bogatej przeszłości, silnie identyfikowanej przez mieszkańców, którą niewątpliwie jest analizowany obszar (Okole, Kanał Bydgoski, rzeka Brda), wymaga szczególnego taktu ze strony inwestora, aby historyczność miejsca czy obiektu stała się atutem, a nie barierą rozwoju. Jak wskazują europejskie tendencje w rozwoju i rewitalizacji miast, coraz większe znaczenie w kreowaniu wizerunku nowych przedsięwzięć ma ponowne odkrycie specyficznego, na przykład poprzemysłowego, nadrzecznego dziedzictwa kulturowego obszaru, historii terenów oraz obiektów, gdzie projekt jest realizowany. Wiele europejskich projektów rewitalizacji w swych założeniach odnosi się do lokalnej historyczności i specyficznych, indywidualnych uwarunkowań i cech.

Przemysł oraz drobna działalność gospodarcza funkcjonowały na analizowanym obszarze do końca lat 90. XX wieku. Natomiast już w pierwszej połowie tej dekady rozpoczął się proces restrukturyzacji i reorganizacji firm i przedsiębiorstw działających na terenie dawnej garbarni i jej najbliższego sąsiedztwa, a także proces intensywnych przekształceń własnościowych. W efekcie tych procesów nastąpiło znaczne rozdrobnienie lub zanik dotychczasowych funkcji

produkcyjnych i magazynowych poszczególnych obiektów. Część zabudowy i infrastruktury oraz sam teren ulegały stopniowej degradacji i dewastacji.

W rezultacie tych procesów w centrum Bydgoszczy powstały tereny poprzemysłowe (*brownfields*), charakteryzujące się degradacją i dekapitalizacją infrastruktury technicznej, a także zanieczyszczeniem i skażeniem środowiska. Obszary te będące dziedzictwem epoki industrialnej stanowią o tożsamości miejsca, wymagają dziś nadania im nowej funkcji użytkowej (odpowiadającej współczesnym potrzebom) oraz włączenia w strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta (*Sustainable Brownfield Regeneration...* 2006).

Przekształcenia te – przede wszystkim wycofanie się przemysłu ze ścisłego centrum miasta – wpisują się w ogólniejsze przemiany wartościowania przestrzeni centrum miast i gotowości do ich przeznaczania na działalność uciążliwą dla mieszkańców. O ile XIX-wieczny przemysł lokowano w centrum miasta, o tyle w XXI wieku w centrum europejskich miast nie ma już miejsca dla fabryk, trudno też sobie wyobrazić, by mieszkania mogły „cuchnąć rzeźnią, garbnikami i dymem z fabrycznego komina”. Bydgoszcz pozostała miastem, w którym istotny jest przemysł, ale jego ośrodki nie znajdują się w sercu miasta.

Gdyby śladami spaceru Sulimy przejść dziś od mostu Królowej Jadwigi do Mostów Solidarności (w ciągu ul. Focha), to przede wszystkim zamiast ul. Królowej Jadwigi warto wybrać Naruszewicza lub wprost przejście przez tereny zielone leżące na obszarze dawnej garbarni Buchholza. Z samego mostu dostrzec można istniejący zaledwie od kilku lat most Jagiełły, którym przez Brdę przejeżdżają tramwaje. Po lewej pomiędzy ul. Królowej Jadwigi a linią tramwajową rozciągają się niskie budynki Akademickiej Przestrzeni Kulturalnej, które były pierwotnie magazynami i gdzie niegdyś znajdowała się zajezdnia tramwajów konnych, skręcając w kierunku rzeki i ul. Naruszewicza wraz z linią tramwajową mamy wybór: wkroczyć na zielone tereny kampusu akademickiego lub podążyć wzdłuż torów tramwajowych. W obu przypadkach docieramy do Garbar i znajdujemy odmienione ulice Kącik i Grottgera. Kanału już w tym miejscu nie znajdziemy, chociaż pozostał starodrzew wzdłuż ul. Grunwaldzkiej. Wchodząc na Mosty Solidarności, dostrzeżemy charakterystyczną sylwetkę bydgoskiej Opery po jednej stronie Brdy i obszar Wyspy Młyńskiej po drugiej.

Kampus akademicki Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy położony jest nad rzeką Brdą, w północno-wschodniej części historycznej dzielnicy Okole i obejmuje obecnie obszar około 8 hektarów śródmiejskiej przestrzeni, pomiędzy ulicami Marszałka Focha, Grottgera, Garbary, Kącik, Naruszewicza oraz Królowej Jadwigi, z ponad 500-metrową linią brzegową. Na obszarze tym mieszczą się obiekty dydaktyczne, administracyjne, usługowe i rekreacyjne oraz urządzone tereny zielone i sportowo-rekreacyjne. W wyniku wieloletnich działań rewitalizacyjnych i przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych powstała nowa przestrzeń akademicka, która jest odzwierciedleniem tendencji związanej z lokalizacją budynków uniwersyteckich w centrum miasta.

Większość budynków powstała w okresie międzywojennym (lata 30. XX wieku) i okresie powojennym (lata 50. i 60. XX wieku) na fundamentach dawnego zespołu zabudowy garbarni (Fabryki Skór Ludwika Buchholza) i infrastruktury im towarzyszącej (w tym obiekty reprezentacyjne i mieszkalne). Z okresu wcześniejszego (połowa XIX wieku) zachowały się jedynie obiekty o funkcjach mieszkalnych i reprezentacyjno-mieszkalnych.



Rysunek 5. Kampus Wyższej Szkoły Gospodarki na tle struktury miasta (sprzed budowy linii tramwajowej w ciągu ul. Naruszewicza i mostu Jagiełły) (fot. R. Sawicki)



Rysunek 6. Historia – dawne funkcje obiektów wchodzących w skład obecnego kampusu.

Źródło: Pracownia Projektów Rewitalizacji

Proces rewitalizacji w praktyce oznacza przekształcenie poprzemysłowego terenu byłej garbarni oraz innych obiektów poprzemysłowych w nowoczesny i funkcjonalny kampus.

Podejmowane działania rewitalizacyjne prowadzą do kształtowania się nowej przestrzeni w granicach miasta, to znaczy przestrzeni o nowej strukturze przestrzenno-funkcjonalnej. Dominująca do lat 90. XX wieku funkcja przemysłowa tego obszaru została zastąpiona przez nowe funkcje: akademickie, rekreacyjne, sportowe i kulturalne.

Idea i główne założenia podejmowanych działań rewitalizacyjnych oparte są na holistycznym, zintegrowanym ujęciu procesu rewitalizacji, który łączy wymiar społeczny z gospodarczym, środowiskowym, kulturowym i przestrzenno-budowlanym. Celem prowadzonych i planowanych prac rewitalizacyjnych było przywrócenie i rozwój centrotwórczych funkcji w obszarze XIX-wiecznego śródmieścia, w tym zachowanie ciągłości dziedzictwa historycznego związanego z tym obszarem.

Pierwsze działania rewitalizacyjne Wyższa Szkoła Gospodarki podjęła w 1999 roku. Głównym celem pierwszego etapu przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych było przystosowanie obiektów poprzemysłowych do nowej funkcji, a zarazem podstawowej działalności uczelni, czyli do działalności dydaktycznej oraz dla funkcji biurowych. W efekcie prowadzonych przez kilka lat przedsięwzięć rewitalizacyjnych na terenie kampusu powstały także nowe obiekty dydaktyczne oraz sportowe. Zrekultywowano zdegradowane i zanieczyszczone grunty, na których urządzono tereny zielone i sportowo-rekreacyjne, otwarte na rzekę Brdę.

Na kolejnym etapie rewitalizacji kampusu oraz rozwoju uczelni zaadaptowano budynki pofabryczne i gospodarcze także dla celów kulturalnych. W ten sposób powstała Akademicka Przestrzeń Kulturalna z Muzeum Fotografii, Galerią nad Brdą oraz Galerią Debiut. W strukturze przestrzenno-funkcjonalnej rewitalizowanego kampusu ważną rolę odgrywa przestrzeń publiczna i sportowo-rekreacyjna, która wykorzystywana jest nie tylko przez studentów i kadrę naukową, ale także przez mieszkańców Okoła i gości.



Rysunek 7. Struktura przestrzenno-funkcjonalna kampusu Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy

Źródło: Pracownia Projektów Rewitalizacji

W strategii i różnych planach rozwoju uczelni, w których ważnym elementem jest rewitalizacja kampusu, wskazać można wiele powiązań z opracowaną w USA strategią City of Learning (COL) łączącą edukację z planowaniem i rozwojem miast. Powiązania te przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Elementy zbieżne ze strategią City of Learning w działaniach rewitalizacyjnych Wyższej Szkoły Gospodarki

Zasady strategii City of Learning	Cele działań rewitalizacyjnych realizowanych oraz planowanych przez WSG
Pozyskiwanie starych zasobów (budynków) cel: ograniczenie kosztów rozwoju wprowadzanie przestrzeni nauczania do różnych obiektów	przekształcenia przestrzenno-funkcjonalne obiektów poprzemysłowych na cele edukacyjne, kulturalne i sportowo-rekreacyjne
Nauka przez pracę – instytucje kultury, biblioteki, usługi, sport, rekreacja itp. – różnorodność funkcji na terenie kampusu	wspieranie i upowszechnianie kultury i sztuki, popularyzacja rekreacji i kultury fizycznej w regionie i kraju, w tym wspieranie sportu akademickiego i wyczynowego Akademicka Przestrzeń Kulturalna, Galeria Debiut, Muzeum Fotografii, Galeria nad Brdą, studio nagrań, Centrum Kultury Medialnej, Akademickie Centrum Sportowo-Rekreacyjne, Centrum Rehabilitacji i Odnowy Biologicznej Rewital, hala sportowa, tereny zielone i rekreacyjno-sportowe
Włączanie lokalnych społeczności w proces planowania rozwoju uczelni – cel: szukanie synergii między uczelnią a miastem, uczelnia zintegrowana z lokalną społecznością	aktywizacja społeczności lokalnej z dzielnicy Okole, Projekt Okole 2.0, przeciwdziałanie dalszej pauperyzacji i marginalizacji lokalnej społeczności, stworzenie płaszczyzny kontaktów młodzieży akademickiej z mieszkańcami miasta, zainicjowanie mechanizmów integracji mieszkańców dzielnic położonych nad Brdą (Okole, Chwykowo, Bocianowo, Śródmieście)
Koordynowanie projektów uczelnianych w ramach planów strategicznych miasta – cel: angażowanie różnorodnego kapitału do realizacji planów uczelni	działania na rzecz miasta Bydgoszczy, powiatu bydgoskiego oraz całego regionu kujawsko-pomorskiego w ścisłej współpracy z instytucjami samorządu lokalnego i wojewódzkiego, realizacja projektów: Bydgoski Tramwaj Wodny, Festiwal Wodny „Ster na Bydgoszczy” Międzynarodowy projekt Cobrman oraz SHIFT-X, Program Rozwoju i Rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego, projekty zgłaszane do Lokalnego Programu Rozwoju miasta Bydgoszczy, program badań nad dziedzictwem poprzemysłowym, Biuro Projektów, Centrum Europejskie, Pracownia Projektów Rewitalizacji

Tabela 1 cd.

Współpraca edukacji z biznesem	współdziałanie z przedstawicielami gospodarki lokalnej i regionalnej, samorządem gospodarczym, w szczególności z branżą turystyczno-hotelarską, gastronomiczną oraz firmami IT, akademicki inkubator przedsiębiorczości, Inlab, kompleks konferencyjno-usługowy, Kolegium Badań Stosowanych, Centrum Kształcenia Podyplomowego i Szkoleń, Centrum Nowoczesnej Edukacji, laboratoria, gra w przedsiębiorstwo
--------------------------------	---

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bryx 2012

FABRYKA WIEDZY

W pewnym sensie tereny zakola Brdy pomiędzy mostami Królowej Jadwigi i Solidarności, przy odmienionej strukturze zagospodarowania przestrzeni, nadal pełnią funkcję produkcyjną. O ile jednak uprzednio, w gospodarce przemysłowej i zgodnie z normami społeczeństwa przemysłowego było to wytwarzanie i dystrybucja produktów, o tyle w społeczeństwie wiedzy jest to wytwarzanie, czy może raczej wzbogacanie i rozwijanie kapitału ludzkiego, a także jego dystrybucja w umysłach i działaniach absolwentów. W przestrzeni, w której onegdaj wytwarzano produkty, dziś wytwarza się wiedzę, ale też równoważę wysiłek intelektualny, umożliwiając aktywną i bierną rekreację. Rzeka, siła napędowa młynów, a potem środek transportu dla wytworzonych produktów, pozostała istotna dla omawianego terenu – jako przestrzeń służąca rekreacji i uprawianiu sportów, „dostarczycielka” wrażeń estetycznych i okazji do kontaktu z naturą. Sformułowanie „fabryka wiedzy” ma nieco prowokacyjny charakter, nawiązuje jednak do podstawowego celu istnienia szkół wyższych (czy bardziej wzniosłe – uniwersytetów): tworzenia i przekazywania wiedzy. Niezależnie od tego czy punktem wyjścia uczynić model Humboldtowski czy którykolwiek z innych obecnych we współczesnym gorącym dyskursie na temat uniwersytetów i ogólniej – szkolnictwa wyższego (por. Cellary 2007; Denek 2013; Jajszczyk 2009; Leja 2010; Riedel 2009; Zakowicz 2012), pozostaje to obowiązującym i podstawowym zadaniem szkoły wyższej. Oczywiście, niekończące są dyskusje o jakości i praktyczności versus teoretyczności owej wiedzy, jej źródle (na przykład wartość i celowość realizowania przez pracowników uczelni własnych badań), uwikłaniu w wartości, wpływie rynku i polityki... Niezależnie od nich uczelnia wyższa może, a szkoła wyższa o charakterze niepublicznym w nieunikniony sposób musi funkcjonować jak przedsiębiorstwo, którego oferta ma charakter rynkowy (usługi edukacyjne) (por. Denek 2013; Jajszczyk 2009; Jeran 2009). Chociaż zadaniem uniwersytetu jest kształcenie twórczych intelektualistów, nie po prostu specjalistów (Zakowicz 2012: 64), przywoływana jest metafora uniwersytetu-supermarketu, z którego oferty klienci-studenci wybierają to, co dla nich najatrakcyjniejsze. Jednak odwołanie do fabryki pozwala wskazać, że kształcenie się nie jest konsumpcją, ale produkcją (a przynajmniej inwestycją) – przebiega w trudzie, ale realizowane jest w ramach manufaktury, w której odbywa się wymiana

pomiędzy wykładowcami i słuchaczami, prowadzona w imię poszukiwania prawdy, a przynajmniej efektywnych rozwiązań (w imię pragmatyki). Takie ujęcie sprawia, że produkcja wiedzy pozostaje zgodna w istocie zarówno z Humboldtowską ideą „jedności profesorów i studentów” (Zakowicz 2012: 62), jak i ze współczesnymi oczekiwaniami transferu wiedzy pomiędzy (właśnie „pomiędzy”, a nie „z”) uczelniami a gospodarką. Przyświecającą WSG ideą jest bycie uniwersytetem przedsiębiorczości (jest to zawarte w misji uczelni), tym bardziej więc jest uzasadnione rynkowe osadzenie rozważań. Jednak skupienie na aspektach funkcjonalno-przestrzennych sprawia, że gorąca dyskusja o przyszłości szkół wyższych w Polsce pozostaje na marginesie niniejszych analiz. Odwołanie do „fabryki wiedzy” nawiązuje do podstawowych funkcji szkoły wyższej – przedsiębiorstwa oferującego usługi edukacyjne. To dla tych zadań dostosowane było i nadal trwa przekształcanie poprzemysłowej przestrzeni zajmowanej przez uczelnię. Są to zatem przede wszystkim budynki wykorzystywane na potrzeby dydaktyczne, ale także obsługi studentów (choćby dziekanat i biblioteka) – ten zakres wiąże się z transferem wiedzy, a więc sprzedażą „wyprodukowanej” wiedzy. Sfera „produkcji wiedzy” to z jednej strony – badania własne pracowników, z drugiej – wiedza, często w postaci praktycznych rozwiązań, generowana we współpracy z otoczeniem gospodarczym, we wspólnych projektach badawczych i wdrożeniowych pracowni i analogicznych jednostek (na przykład inLAB). Podobnie jak klasyczna, fordowska fabryka swoimi funkcjami obejmowała chociażby zagospodarowanie czasu wolnego i niezbędną rekreację pracowników, tak i kampus uczelni obejmuje budynki i przestrzenie umożliwiające realizację analogicznych funkcji – otwarte, zagospodarowane tereny zielone, boiska i sale sportowe czy sferę przeznaczoną na wydarzenia kulturalne (Akademicka Przestrzeń Kulturalna). Co ważne, w ramach budowania relacji społecznych z otoczeniem – mieszkańcami dzielnicy, kampus ma charakter otwarty, mogą z niego korzystać wszyscy, nie tylko klienci i pracownicy. W ten sposób, uwolniona od dymu, zgrzytów i zapachu rzeźni, przestrzeń dawnej garbarni Buchholza przywrócona została w pewnym sensie do swojego przedprzemysłowego charakteru ogrodów miejskich, a jednocześnie wpisuje się we współczesne wzory rewitalizacji obiektów poprzemysłowych – otwierające je na społeczność lokalną, budujące wartość dodaną i stanowiące „centrum zmian” dla całej okolicy, a więc obszar pozytywnych skutków, które „promieniają” na otoczenie. Fabryka wiedzy, w przeciwieństwie do fabryki butów, nie generuje zanieczyszczenia środowiska i wpisuje się w poprzemysłowe przekształcenia przestrzeni miejskiej.

BIBLIOGRAFIA

- Biskup, Marian (red.). 1991. *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *Do roku 1920*, Warszawa–Poznań: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Bryx, Marek. 2012. *Rewitalizacja przestrzeni akademickiej*, „Gazeta SGH” 9, 286: 11–15.
- Bydgoszcz w stronę Okola*. 2004. Bydgoszcz: Urząd Miasta Bydgoszczy – Rada Osiedla Okole, Bydgoszcz.
- Cellary, Wojciech. 2007. *Dobro czy towar?*, „Forum Akademickie” 12: 42–43.
- Czachorowski, Antoni (red.). 1997. *Atlas historyczny miast polskich*, t. 2: *Kujawy*, z. 1: *Bydgoszcz*, Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.

- Denek, Kazimierz. 2013. *Uniwersytet. Między tradycją a wyzwaniami współczesności i przyszłości*, „Edukacja Humanistyczna” 1 28: 7–21.
- Gordon, Wincenty. 1973. *Nasze dzielnice (III) Okole*, w: *Kalendarz Bydgoski*. Bydgoszcz: Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy.
- Guldon, Zenon i Ryszard Kabaciński (red.). 1975. *Szkice z dziejów dawnej Bydgoszczy*, „Prace Popularnonaukowe” nr 9, Bydgoszcz: Bydgoskie Towarzystwo Naukowe.
- Jajszczyk, Andrzej. 2009. *Polska w obliczu globalizacji szkolnictwa wyższego*, „Polityka i Kultura” 5: 73–84.
- Jeran, Agnieszka. 2009. *Uniwersytet czy przedsiębiorstwo – dylemat kultury organizacyjnej szkół wyższych w Polsce*, „Przegląd Organizacji” 7–8: 18–21.
- Leja, Krzysztof. 2010. *Uniwersytet – droga ku społecznej odpowiedzialności*, „Organizacja i Zarządzanie” 4: 44–57.
- Riedel, Rafał. 2009. *Uniwersytet Sp. z o.o.*, „Forum Akademickie” 10: 38–39.
- Sulima-Kamiński, Jerzy. 1984. *Most Królowej Jadwigi*, t. 1, Bydgoszcz: Pomorze.
- Sustainable Brownfield Regeneration Cabernet Network Report*. 2006. Nottingham: University of Nottingham.
- Winid, Wincenty. 1928. *Kanał Bydgoski*, Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Popierania Nauki.
- Zakowicz, Ilona. 2012. *Idea uniwersytetu Wilhelma von Humboldta – kontynuacja czy zmierzch?*, „Ogrody Nauk i Sztuk” 2: 62–75.

FROM SHOE FACTORY TO KNOWLEDGE FACTORY. FUNCTIONAL AND SOCIO-CULTURAL TRANSFORMATIONS (FORMER) OF BUCHHOLZ CHARNEL HOUSE'S TERRAINS

The area in the bend of the Brda in Bydgoszcz, which is the portion of the district Okole, now occupies the campus of the University of Economy in Bydgoszcz, food company Colian Sp. with o.o. Bydgoszcz (formerly “Jutrzenka” Colian, Division No. 3) and the newly arising Nordic Haven (residential and commercial property). These are inner city brownfields located at the confluence of the so-called Old Bydgoszcz Canal and the River Brda, the stretch of Solidarity Bridges towards the Bridge of Queen Jadwiga. History of the district Okole is directly related to the economic development of Bydgoszcz, which occurred in connection with the construction of the Bydgoszcz Canal and later a major rail line and the location of large industrial plants. These projects were aimed by the German authorities to improve the Bydgoszcz junction of water-rail-road, as an internal communications center. Based on the conversion of functions of this area will be illustrated the conversion of industrial space in academic and recreational space. The idea and the main assumptions adopted revitalization activities are based on a holistic, integrated approach to the revitalization process. The objective of the planned work and regeneration was the restoration and development of the center-functions, including the continuity of the historical heritage associated with this area. Because degraded shoe factory buildings were taken over and revitalized by a college, it can be concluded that these areas still function as productive. But whereas previously, in the industrial economy and in accordance with the standards of industrial society, it was the production and distribution of products, now in the knowledge society it is making knowledge, or rather the enrichment and development of human capital and also its distribution in the minds and activities of graduates.

Keywords: revitalisation, brownfields, university