

Marek Pieniążek*

**KONCEPCJA NOWYCH PRZEDMIEŚĆ W BERLINIE
I JEJ REALIZACJA NA PRZYKŁADZIE OSIEDLA KAROW-NORD
(geneza, funkcjonowanie, wnioski)**

**The concept of new suburbs in Berlin
and its implementation on example of Karow-Nord housing estate
(genesis, functioning, conclusions)**

Zarys treści. Współcześnie istotnym problemem rozwoju dużych miast w Polsce jest postępująca suburbanizacja. W dyskusji nad sposobami racjonalnego wykorzystania przestrzeni przy granicach miast i w strefach otaczających je często podnoszony jest argument racjonalnego planowania. Tekst ukazuje przykład niemieckich doświadczeń w tym zakresie. Oprócz analizy źródeł wtórnych, informacji do jego napisania dostarczyły badania terenowe przeprowadzone w maju 2008 roku, w tym rozmowy z mieszkańcami Karow-Nord i badaczami z Freie Universität Berlin.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, osiedle mieszkaniowe, koncepcja nowych przedmieść (Neue Vorstadt), suburbanizacja, Karow-Nord, Berlin

Key words: spatial planning, housing estates, the concept of new suburbs (Neue Vorstadt), Karow-Nord, Berlin

WPROWADZENIE

W latach sześćdziesiątych Sigfried Giedion napisał, że *przyszły styl życia polegać będzie na odzyskaniu jego intymności* (Giedion, 1968). Nowoczesna urbanistyka i architektura miały dostarczyć narzędzi do kształtowania przestrzeni, jako odpowiedniego środowiska do zamieszkania, pracy i odpoczynku. Umysł ludzi w dwudziestym wieku przepełniało przeświadczenie, że dzięki nauce i technice można zrealizować każdy projekt. Dopiero w ostatniej dekadzie stulecia w dyskursie społecznym pojawiła się gorzka refleksja. Kształtowanie przestrzeni i społeczeństwa, jedynie z perspektywy planisty, okazało się być

* Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Zakład Geografii Miast i Organizacji Przestrzennej, e-mail: mapi@uw.edu.pl.

tylko mistyfikacją, w efekcie której społeczeństwo wcale nie było lepsze, ani przestrzeń w której przebywało nie była bardziej przyjazna.

W urbanistyce europejskiej po II wojnie światowej popularność zdobywały koncepcje modernistyczne. Według ideologów CIAM (Międzynarodowych Kongresów Architektury Nowoczesnej) właściwe środowisko życia można było zbudować poprzez radykalne zmniejszenie gęstości zabudowy miasta i jego ekspansję przestrzenną. Szczególnego wymiaru podejście to nabrało w warunkach gospodarki centralnie sterowanej państw bloku wschodniego. W dużych miastach w tym regionie powstawały wielkie zespoły mieszkaniowe oddalone od centrów. Jednocześnie z różnym skutkiem starano się powstrzymać zjawiska suburbanizacji. Zmiany ustrojowe radykalnie zmieniły istniejący układ. Renta gruntowa, dostęp do dóbr konsumpcyjnych czy masowa motoryzacja, umożliwiły wreszcie mieszkańcom miast środkowej i wschodniej Europy realizację marzeń o posiadaniu własnego domu pod miastem.

Złożoność zjawiska suburbanizacji utrudnia jego jednoznaczną ocenę. Współcześnie podkreśla się jednak jego negatywne skutki. Oprócz rosnących kosztów budowy infrastruktury na przekształcanych terenach, kosztów dojazdów do pracy warto wspomnieć implantacyjny charakter nowej zabudowy, rozrywanie istniejących więzi sąsiedzkich i polaryzację społeczną. Trzeba przyznać, że współczesna suburbanizacja jest właśnie przejawem, o czym pisał Giedion, poszukiwania intymności. Wielu praktyków widzi rozwiązanie problemu w nowym podejściu do urbanistyki. Idea *new urbanism*, której wytrwałym rzecznikiem jest R. Krier, zakłada powrót do tradycyjnych wzorców zagospodarowania przestrzeni. Jednym z proponowanych rozwiązań jest budowa nowych mieszkań w dużych miastach poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzanie jej na obszary zagospodarowane ekstensywnie w formie „miast w mieście” (Krier, 2001, s. 92-96). Wielkie miasto powinno być, według Kriera, federacją miast, z których każde byłoby autonomiczną jednostką. W każdym nich powinny być, obok domów mieszkalnych i miejsc pracy, instytucje usługowe, kulturalne i oświatowe. Jednostka taka powinna być zbudowana „w ludzkiej skali”, przez którą rozumie się zarówno zabudowę kilkukondygnacyjną jak i dostępność większości usług w trakcie dziesięciominutowego marszu.

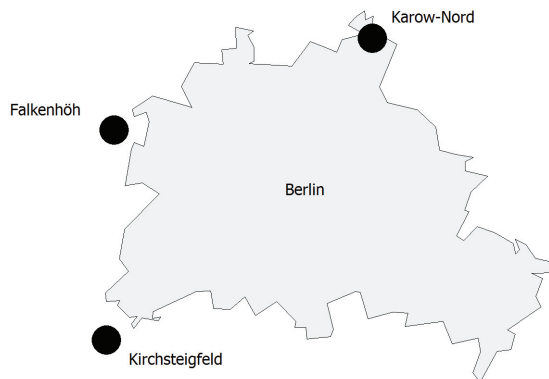
Czy realizacja takich idei rozwiąże problem suburbanizacji? Naturalnie zależy to od kontekstu przestrzennego i społecznego. W dalszej części tekstu rozważono berliński przykład realizacji koncepcji *nowych przedmieść*, będący odpowiedzią na idee *nowego urbanizmu*. Opisano genezę osiedla, jego strukturę i funkcjonowanie. Na zakończenie przedstawiono wnioski wynikające z realizacji projektu Karow-Nord. Podjęto także próbę odniesienia doświadczeń berlińskich do sytuacji nowych osiedli mieszkaniowych w Warszawie.

KONCEPCJA NOWYCH PRZEDMIEŚĆ W BERLINIE

Rozwój przestrzenny Berlina po II wojnie światowej następował według zasad narzuconych przez aliantów. Wydzielenie Berlina Zachodniego, jego blokada, a następnie ustanowienie „szczelnej” granicy praktycznie uniemożliwiły suburbanizację po zachodniej stronie ośrodka. Wschodnia część Berlina, jako stolica NRD, była kształtowana według wzorców radzieckich. W rezultacie obserwowane tam procesy suburbanizacji różniły się, co do natężenia i charakteru, od procesów obserwowanych w miastach Europy Zachodniej.

U progu przemian politycznych i gospodarczych w Niemczech, po włączeniu NRD, opracowano nowe prognozy ludnościowe. Zgodnie z założeniami ludność Berlina, jako nowej stolicy, miałyby wzrosnąć do 5 mln osób (Hesse i Wolff 2005, s. 17). W obliczu takich przewidywań Senat miasta Berlina zdecydował się na podjęcie aktywnych działań, zapobiegających uruchomieniu suburbanizacji. Wobec stanowiska współczesnych polskich badaczy, krytykujących brak aktywności polskich samorządów, takie podejście władz Berlina wydaje się być właściwe.

Sformułowana wtedy koncepcja *nowych przedmieść* jest silnie zakorzeniona w ideologii *nowego urbanizmu*. Opiera się ona na prostym założeniu – suburbanizację wywołuje dążenie do poprawy warunków mieszkaniowych przy minimalizacji kosztów, zachowaniu dobrej dostępności komunikacyjnej miejsca pracy i nauki. Warunki takie można zapewnić w osiedlu mieszkaniowym zlokalizowanym na terenach peryferyjnych w pobliżu istniejących szlaków komunikacyjnych – szczególnie szybkiej kolei miejskiej i autostrad. Realizacja projektów miałyby następować w formie partnerstwa publiczno-prywatnego,



Ryc. 1. Rozmieszczenie wybranych nowych osiedli mieszkaniowych w Berlinie

Fig. 1. Distribution of selected new housing estates in Berlin

Źródło: opracowanie własne

w ramach którego inwestor byłby zobligowany do realizacji określonego umową programu urbanistycznego. Osiedle powinno być wyposażone w infrastrukturę społeczną i usługi. Na etapie zasiedlenia powinny już istnieć tereny zieleni i rekreacji. Zdecydowana większość mieszkań byłaby przeznaczona do wynajęcia. Warto dodać, że w Niemczech wynajem jest najczęstszą formą zapewnienia sobie mieszkania.

Koncepcja nowych przedmieść miała być ponadto instrumentem aktywizacji słabiej rozwiniętych części Berlina. W dawniejszych dzielnicach Berlina wschodniego, a także w bezpośrednim jego sąsiedztwie powstały trzy osiedla – Karow-Nord w dzielnicy Pankow, Falkenhöh w Falkensee i Kirchsteigfeld w Poczdamie (ryc. 1).

GENEZA OSIEDLA KAROW-NORD

Od 1990 roku Senat miasta Berlina uznał za jedno z najważniejszych zadań rozbudowę zasobów mieszkaniowych. Do koordynacji projektów powołany został specjalny zespół sterujący ds. rozbudowy potencjału mieszkaniowego (RSW). Na działania Senatu duży wpływ miały naciski polityczne (Hesse i Wolff 2005, s. 18). Efektem prac było uchwalenie strategii budowy mieszkań (Wohnungsbaustrategie 95), która zakładała budowę 80-100 tysięcy mieszkań w Berlinie do 1995 roku (Senatsverwaltung 1991). Jak podają Hesse i Wolff (2005) od 1990 roku grupa inwestorów prywatnych bardzo intensywnie poszukiwała wolnych terenów, które odpowiadałyby kryteriom stawianym przez władze a jednocześnie byłyby pozbawione wad prawnych. W rezultacie wykupiono około 100 ha gruntów, od około 30 właścicieli w dzielnicy Pankow. Inwestorów wspierały w tym władze dzielnicy, które na fali euforii inwestycyjnej zaczęły nawet promować się hasłem Pankow – Zehlendorfem Wschodu¹.

Wstępna koncepcja osiedla powstawała mimo braku dokumentów planistycznych. Założenia projektu powstawały w toku konsultacji między inwestorem (głównie GEHAG GmbH) a władzami dzielnicy i miasta. W wytycznych zaznaczono, że nowe „miasto na przedmieściach” ma nawiązywać do tradycyjnych wzorców budownictwa niemieckiego. Jednocześnie musi oferować jak najwyższą jakość wykonania zabudowy i urządzeń infrastruktury. Wykonaniem planów urbanistycznych i architektonicznych zajęło się znane amerykańskie biuro *Moore, Ruble, Yudell*, (autorzy m.in. kampusu Massachusetts Institute of

¹ Zehlendorf jest dzielnicą położoną w południowo-zachodniej części miasta, w byłym Berlinie Zachodnim. Struktura przestrzenna i warunki fizjograficzne – między innymi położenie w pobliżu szlaków wodnych i lasów Wannsee – czynią z niej niezwykle atrakcyjne miejsce zamieszkania, a tym samym jedną z najdroższych dzielnic.

Technology czy planów zagospodarowania terenów portowych w dzielnicy Tegel w Berlinie).

Gotowe opracowanie zakładało budowę osiedla dla około 8-9 tys. mieszkańców (4,5 tys. mieszkań). Przewidziano w nim dominację obrzeżnej zabudowy ulic o wysokości do 3-4 kondygnacji. Część zabudowy miała przybrać formę willi miejskich – reszta zaś miała mieć charakter typowych niemieckich kamienic. W centralnej części jednostki zaprojektowano plac z zabudową mieszkaniową z funkcjami usługowymi w parterach budynków. Oddzielny kwartał zarezerwowano pod budowę centrum edukacyjnego (szkoły, biblioteka, kluby). Koszt realizacji na etapie planu oceniono na 2,5 miliarda marek, z czego 1/3 miała pochodzić od inwestorów prywatnych (Berliner Zeitung, 17.09.1994).

Po dwóch latach prac projektowych rozpoczęto w 1994 roku roboty budowlane. Rok później oddano do użytku pierwsze mieszkania. W 1998 roku ukończono już około 90% budynków. Do 2001 roku powstało 4505 mieszkań (Hesse i Wolff, 2005, s. 19).

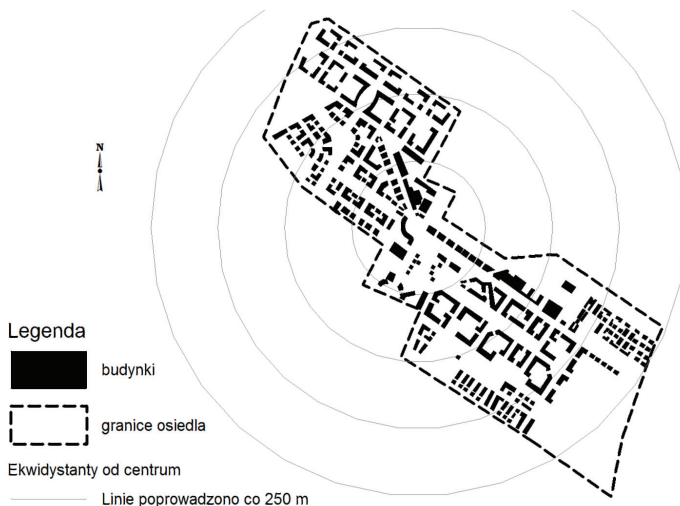
FUNKCJONOWANIE OSIEDLA

Nowe osiedle, mimo atrakcyjnej formy nie przyciągało szybko nowych mieszkańców. Trudno ustalić liczbę niezasiedlonych mieszkań. Hesse i Wolff (2005, s. 19) podają wartości około 10%. Na podstawie danych przekazywanych przez GEHAG można uznać te wartości za prawdopodobne (Berliner Zeitung, 31.07.1997 i 05.08.1997). Szczególnie duże problemy dotyczyły sprzedaży mieszkań. W całym osiedlu powstało ich 250, co w warunkach nasyconego berlińskiego rynku było po prostu chybioną inwestycją. Ponieważ prognozowany przyrost liczby mieszkańców miasta okazał się fikcją, inwestorzy postanowili premiować przeprowadzki do Karow-Nord (Berliner Zeitung, 05.08.1997). Największych kłopotów przysparzało jednak wynajęcie dużych mieszkań (ówczesne czynsze powyżej 1 tys. DM). Dlatego wprowadzono system premii i dopłat. Prowadzono także intensywne akcje reklamowe. Podobnie wyglądała sytuacja lokali użytkowych. Ostatecznie inwestorzy nie spełnili senackiego założenia rezerwowującego 20% powierzchni parterów na lokale usługowe i rzemieślnicze. Mimo tego części pomieszczeń nie udało się wynająć.

Położenie i struktura przestrzenna. Osiedle jest położone w bezpośredniej bliskości granicy miasta, dlatego określanie go mianem przedmieść jest całkowicie uzasadnione (ryc. 1). Jednostka od północy sąsiaduje z linią autostrady, od zaś jej granice stanowią użytki rolne. Jednostka została zlokalizowana na terenach rolniczych z ekstensywną zabudową jednorodzinną. Formy za-

budowy osiedla w żaden sposób nie nawiązują więc do form otaczających. Dlatego można określić Karow-Nord jako formę implantacyjną.

Główna oś jednostki przebiega z północnego-zachodu na południowo-wschód (ryc. 2). Wzdłuż tej osi zlokalizowane są budynki mieszkalne z funkcją usługową. Oś główna jest podzielona w połowie jednostki prostą prostopadłą. W ten sposób uzyskano podział na dwie subjednostki – północno-zachodnią i południowo-wschodnią. W układzie przestrzennym wyraźnie zaznaczone są założenia osiowe – trzy place gwiaździste wyznaczają przebieg osi urozmaicając strukturę. Dość rygorystycznie trzymano się zasady zabudowy obrzeżnej, zabudowując kwartały w ok. 30%. Podkreślić należy, że przestrzeń osiedla nie jest zamknięta. Dostępne są także wnętrza kwartałów zabudowy, stanowiące przestrzeń sąsiedzką. Wyjątek stanowią tereny sportowe z obiektami edukacyjnymi, położone w części wschodniej. Długość jednostki wzdłuż dłuższej osi nie przekracza 1750 m. Biorąc pod uwagę lokalizację usług w centrum geometrycznym jednostki, spełniony został postulat R. Kriera o ich dostępności w promieniu odpowiadającemu odcinkowi pokonywanemu w ciągu 10 minut. Pewnym zaskakującym niedociągnięciem kompozycyjnym jest lokalizacja w centrum podstacji energetycznej, nienawiązującej swoją formą do otaczającej zabudowy placu gwiaździstego, ani funkcją do przestrzeni publicznej.

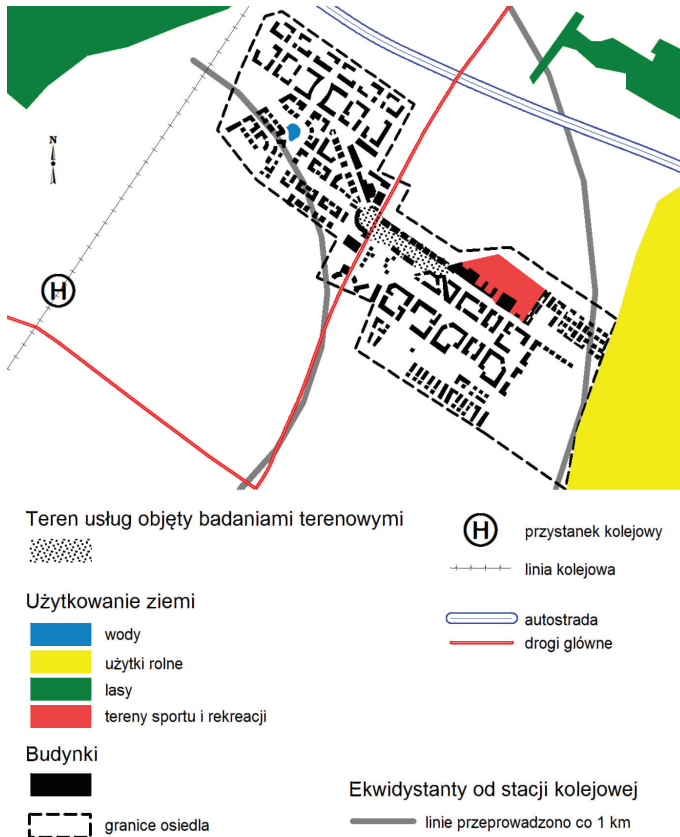


Ryc. 2. Zabudowa osiedla Karow-Nord

Fig. 2. Built-up area of Karow-Nord housing estate

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych, FPB (za: Hesse, Wolff, 2005), GoogleMap

Ludność i infrastruktura społeczna. Nie udało się również osiągnąć zakładanej struktury społecznej. Postulat aktywizacji wschodniej części miasta i homogenizacji społeczności miejskiej pozostał jedynie w sferze deklaracji. Większość mieszkańców Karow-Nord pochodzi z Berlina wschodniego (81%) – przede wszystkim z wielkich osiedli z wielkiej płyty (Hesse i Wolff, 2005, s. 20). Znaczna część mieszkańców wymagała pomocy społecznej – ok. 5,1% w 1997 roku przy średniej dla dzielnicy 3,6%. Warto podkreślić, że Karow leży w strefie, gdzie ujemne saldo migracji wynosi od 1% do 2% w 2006 roku. Osiedle projektowane dla ludzi młodych, szczególnie rodzin z dziećmi, nie okazało się dla nich wystarczająco atrakcyjne. Odsetek dzieci w 2006 roku nie przekraczał 15% (przy średniej dla miasta 14,8%) (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung). W momencie ukończenia osiedla uruchomione zostały dwie szkoły



Ryc. 2. Lokalizacja osiedla Karow-Nord

Fig. 2. Location of Karow-Nord housing estate

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych, FPB (za: Hesse, Wolff, 2005), GoogleMap

Tab. 1. Liczba lokali usługowych w centralnej części osiedla Karow-Nord wg zakresu działalności**Tabel 1.** The number of services in central part of Karow-Nord housing estate according to type of activity

Pierzeja NE		Pierzeja NW	
Artykuły budowlane	1	Biuro Spraw Obywatelskich	1
Artykuły dla zwierząt	1	Centrum wyznaniowe	1
Artykuły papiernicze	1	SUMA	2
Artykuły spożywcze	1	Pierzeja SW	
Bary/puby/cukiernie	1	Bary/puby/cukiernie	4
Biblioteka	1	Fotograf	1
Biuro podróży	1	Kwiaciarnia	1
Kwiaciarnia	1	Lokal do wynajęcia	2
Lokal do wynajęcia	1	Loteria/bilety/drogeria	1
Loteria/bilety/drogeria	4	Market spożywczy	1
Odzież	1	Punkt pomocy społecznej	2
Punkt bankowy	1	Restauracja	1
Punkt udzielania korepetycji	1	Usługi medyczne/apteki	2
Szkoła jazdy	1	Usługi naprawcze	2
Usługi kosmetyczne	3	SUMA	17
Usługi medyczne/apteki	2		
Usługi naprawcze	3		
Żłobek	1		
SUMA	26		
Pierzeja SE			
AGD	1		
Artykuły budowlane	1		
Księgarnia	1		
Odzież	1		
Restauracja	1		
Sklep z rowerami/serwis	1		
Usługi kosmetyczne	1		
Usługi medyczne/apteki	2		
Wypożyczalnia video	1		
SUMA	10		

RAZEM – 54 lokale

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

z centrum dla młodzieży, biblioteka miejska, 15 punktów przedszkolnych i w pełni wyposażone place zabaw.

Transport. Dostępność osiedla, mimo bliskości linii kolejowej i autostrady, nie jest w warunkach berlińskich oceniana dobrze. Wprawdzie częstość

kursowania pociągów jest duża – około 6 par /godzinę, ale większa część jednostki leży w promieniu ponad 1 km od przystanku *Karow*, co sprawia, że na pokonanie tego dystansu potrzeba 15-30 dodatkowych minut. W sumie, na dotarcie z osiedla do centrum miasta potrzeba co najmniej jednej godziny². Zakładana na etapie planowania osiedla budowa przystanku do jego obsługi Buch-Süd została ostatecznie wstrzymana (Hesse i Wolff, 2005, s. 20). Obecnie, w opinii mieszkańców, wygodniej jest skorzystać z samochodu w przypadku dojazdów do pracy w północno-wschodniej części miasta (rozmowy z mieszkańcami – maj 2008 roku). Położenie w pobliżu autostrady oprócz ułatwienia dostępu z zewnątrz niesie jednak także negatywne następstwa. W pobliżu osiedla przepływa znaczny strumień ruchu w kierunku zjazdu z autostrady. Część pojazdów przejeżdża bezpośrednio przez osiedle.

Usługi. Jak wspomniano, koncentracja usług występuje w centrum osiedla. Inwentaryzacja przeprowadzona przez autora w dniu 11 maja 2008 roku wykazała ich stosunkowo duże zróżnicowanie (tab. 1).

Jeśli przyjąć, że punkty usługowe i handlowe w osiedlu mieszkaniowym powinny współcześnie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą, to omawiana jednostka jest w nie wyposażona odpowiednio. Z rozmów z mieszkańcami wynika, że większość zakupów dokonywana jest w centrach handlowych. Może to tłumaczyć bardzo małą liczbą sklepów spożywczych. Badanie wykazało niewielki udział lokali niewynajętych (3). Mieszkańcy twierdzą jednak, że zmiany najemców są zbyt częste – w czasie badania w dwóch lokalach były informacje o zakończeniu działalności. Może to świadczyć, że dochody z działalności usługowej nie są zadowalające.

WNIOSKI

Koncepcja *nowych przedmieść* w swoich założeniach jest logiczna. Suburbanizację można ograniczyć „przechwytną” osoby wyprowadzające się na obszary otaczające miasto oferując im lepsze warunki w strefie wewnętrznych peryferii miasta. Spełniamy w ten sposób postulat E. Howarda. Znajdujemy złoty środek wykorzystując pozytywne cechy miasta i wsi. Lepsza infrastruktura, mniejsza odległość od centrum, atrakcyjna architektura, niższa cena – to czynniki znacząco poprawiające jakość życia. Realizacja planów znanych, doświadczonych architektów powinna być dodatkową gwarancją słuszności założeń. Niestety w przypadku *Karow-Nord* koncepcja ta nie okazała się słuszna. Stało się tak z kilku powodów.

² W obliczeniach przyjęto dane z rozkładu jazdy VBB – poniedziałek, godzina 8-12, stacja docelowa S-Bahn Unter den Linden. Czas przejazdu 22 min. (<http://www.vbb-fahrinfo.de>)

Po pierwsze, przeprowadzona analiza demograficzna rozwoju Berlina była nietrafna. Prawdopodobnie istotny wpływ na jej treść miały czynniki polityczne i propagandowe. Oczekiwany dynamiczny wzrost liczby ludności nie nastąpił, zamiast tego coraz wyraźniej zaznaczał się odpływ ludności z Brandenburgii i Berlina. Wobec tego rynek mieszkaniowy miasta kształtowany był coraz silniej przez konsumentów. W sytuacji łatwego dostępu do zróżnicowanej cenowo i jakościowo oferty mieszkań w centrum miasta, berlińczycy nie przeprowadzają się do odległych nowych osiedli.

Po drugie, osiedle typu miejskiego – takie jak omawiane – nie spełnia snów o wiejskim domu z ogrodem, a co najwyżej sen o małym miasteczku. Wobec tego oferta osiedla jest źle zaadresowana.

Po trzecie, wypada zgodzić z Hesse i Wolff (2005, s. 21), że samo zwiększenie gęstości zabudowy i zaludnienia, nawet poprzez realizację pomysłów dobrych architektów, nie czyni osiedla atrakcyjnym. Współcześnie konieczna jest unikatowa propozycja kierowana do odbiorcy – nowego mieszkańca. Przykładem takiej propozycji mogą być domy „wielopokoleniowe” (z oddzielnymi mieszkaniami dla różnych pokoleń tej samej rodziny), budowane w Kirchsteigfeld. Teoretycznie, bo za wcześnie na podejmowanie badań, taki dom wielopokoleniowy powinien umożliwić stopniowy rozwój rodziny bez konieczności dalekich przeprowadzek, a tym samym powinien umacniać więzy z rodziną i miejscem zamieszkania. W miarę rozwoju rodziny, kolejne pokolenia przejmowałyby mieszkania dla młodych par, rodzin z dziećmi itd. Karow-Nord nie oferuje nic poza dobrą architekturą i solidną urbanistyką.

Po czwarte, niezwykle ważny jest okres ukończenia inwestycji i zasiedlania budynków. Trudno odwrócić zjawiska i procesy, które już zaistniały. Do Karow-Nord zaczęli przeprowadzać się ludzie z sąsiednich, starszych osiedli z „wielkiej płyty” – Marzahn i Hellersdorf. W efekcie Karow-Nord mimo swojej świeżości jest w Berlinie traktowany jako osiedle „wschodnioberlińskie”, co ogranicza grupę zainteresowanych nim osób. Podejście to wydaje się być uzasadnione – skalą udzielanej pomocy socjalnej jak i zjawiskami patologicznymi. Przykładem takich zjawisk są pojawiające się graffiti na budynkach użyteczności publicznej czy charakterystyczne rysowanie szyb witryn ostrymi narzędziami. W ten sposób tworzy się niekorzystny wizerunek osiedla, którego utrwalenie może zakłócić podstawy ekonomiczne przedsięwzięcia – a tym samym skłonić do wycofania inwestorów. W dłuższej perspektywie może nastąpić degradacja jednostki. Przesłanek do takiego wniosku może dostarczać fakt stosunkowo częstych zmian najemców lokali usługowych.

Co istotnego dla sytuacji polskich miast wynika z przypadku osiedla Karow-Nord? Wydaje się, że jest on ostrzeżeniem przed bezkrytycznym opowiadaniem się za „słusznymi ideami”, bez uwzględnienia kontekstu problemu. W Polsce, po okresie negacji planowania przestrzennego w dekadzie lat 90.

stopniowo powraca wiara w moc sprawczą planu. Faktem jest, że sprawność administrowania i zarządzania przestrzenią w wielu gminach pozostawia wiele do życzenia, ale również prawdą jest, że w wielu przypadkach plany traktowane są jako swego rodzaju dogmat. Przypadek osiedla Karow-Nord udowadnia, że doświadczony architekt, urbanista i dobry plan przestrzeni osiedla stanowią jedynie część czynników powodzenia, w całym procesie przemian przestrzennych. Konieczne jest uzupełnienie planowania urbanistycznego szczegółowymi badaniami społecznymi i ekonomicznymi, których wyniki powinny weryfikować i modyfikować założenia urbanistów. Wyraźnie zabrakło tego w Berlinie, gdzie zadziałał – równie groźny w Polsce – czynnik polityczny. Nie jest to oczywiście krytyka samej idei *nowych przedmieść* i *nowego urbanizmu*. Jest to krytyka złudzenia, że fragmentaryczne odniesienie do wzorców, nawet sprawdzonych przez wieki, przyniesie rozwiązanie nabrzmiałego problemu. Przytaczane na wstępie koncepcje R. Kriera i jego współpracowników – notabene zastosowane w autorskich projektach Kirchsteigfeld (Krier i Kohl, 1997) – są na pewno godne uwagi, ale bez uwzględnienia szczególnego kontekstu, w którym mają być zastosowane, mogą pozostać jedynie w kręgu dobrych chęci planistów.

Inny rozdział lekcji Karow-Nord dotyczy powstających w Polsce osiedli na obrzeżach miast i w ich otoczeniu. W porównaniu z przedstawionymi wyżej założeniami, prezentują się one często bardziej ubogo. Stanowczo brakuje im ciekawego układu urbanistycznego, małej architektury, obiektów sztuki użytkowej. Często jednak projektowane i budowane są jedynie wg kryterium ceny jednostki powierzchni mieszkania. Sfera infrastruktury technicznej pozostawia w ich przypadku wiele do życzenia, nie wspominając już o dostępności komunikacyjnej. Należy się spodziewać, że w miarę poprawiania się sytuacji na rynku nieruchomości, mieszkania w takich jednostkach będą traciły na wartości. Wprawdzie inwestorzy w Polsce przeważnie zajmują się jedynie realizacją inwestycji, przenosząc następnie rodzące się problemy na nabywców, to jednak końcowy efekt ich poczynań dotyka każdego użytkownika przestrzeni. Tak jest na całym świecie, jednak satysfakcjonujące rozwiązania znaleźć można tylko w warunkach dialogu społecznego zainteresowanych podmiotów. Wyrazem świadomości tych uwarunkowań była w Berlinie publiczna debata na temat osiedli. Pozostaje żywić nadzieję, że taka debata będzie miała również miejsce w Polsce i że znajdzie się w niej miejsce nie na demagogię, ale na efekty prac badawczych. Może wtedy zrozumiemy, jako społeczeństwo, że zapewnienie intymności sobie i swojej rodzinie, nie jest najważniejszym kryterium kształtowania przestrzeni.

Literatura

- Giedion S., 1968, *Przestrzeń, czas i architektura*, PWN, Warszawa
- Hesse M., Wolff U., 2005, Die „neue Vorstadt“ – Urbanisierung der Peripherie durch Dichte, „RaumPlanung“, 118, 17-21
- Krier R., Kohl Ch., 1997, *Potsdam Kirchsteigfeld. Eine Stadt entsteht*, Verlagshaus Braun
- „Berliner Zeitung“ 17.09.1994, 31.07.1997, 05.08.1997 <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/1994/0917/berlinrundschau/0019/index.html> marzec 2009
- Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin, 1991, *Projekte für den Wohnungsbau von Morgen*, Berlin
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung materiały statystyczne <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> marzec 2009
- VBB Rozkład jazdy <http://www.vbb-fahrinfo.de> marzec 2009
- http://www.moorerubleyudell.com/mry_web.html marzec 2009

Summary

Suburbanization is the process, which affects many cities all over the world. Suburban areas now appear to dominate life in many European countries. The paper outlines the conception of the “new suburbs” – planned development of new housing estates in Berlin border zone. Housing estate Karow-Nord was built in the years 1994-2001 as a panacea for redundant and dispersed suburbanization. It was designed with canons of the *new urbanism*. However, the project was not successful due to badly formulated demographic prognoses, large supply of attractive flats in central districts of the city, and finally the weak location. The most inhabitants were coming from old prefabricated housing estates in eastern part of capital city. Their economic status is lower than it was awaited by the planning-team and investors. In the structure of local services can be observed changes, which are probably the result of social structure of newcomers. The case of Karow-Nord shows that town-planning should be supported by broad socio-economical studies. This concerns especially the Polish cities, where many similar housing estates were built in last decade.