

BEATA MAKOWSKA\*

## REWITALIZACJA MAŁYCH MIAST NA PRZYKŁADZIE STAVANGER (NORWEGIA)

### REVITALISATION OF SMALL TOWNS ON THE STAVANGER EXAMPLE

#### Streszczenie

W Stavanger w latach 2001-2005 przygotowano zintegrowany plan rewitalizacji, który objął swym zakresem ochronę dziedzictwa oraz modernizację systemu transportu i infrastruktury technicznej. Zgodnie z planem powiększono ilość terenów dla rekreacji w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, określono wyraźne granicę stref rolniczych, celem ich ochrony, stworzono mapę lokalizacji większych przedsiębiorstw, zapewniając ich pracownikom wystarczające środki transportu publicznego. Zdecydowano o konieczności rozwoju miast w regionie, który przyjął linearną strukturę. Zadbano także o dowartościowanie i podniesienie estetyki przestrzeni miejskich i opublikowano zalecenia dotyczące nowo budowanych obiektów i zespołów mieszkaniowych. Długoterminowe planowanie przygotowane przez grono specjalistów, na bieżąco weryfikowane w praktyce dało znakomite rezultaty. Dzięki niemu Stavanger jest miastem o czytelnej strukturze, bogatym w przestrzenie dla rekreacji, przyjaznym do życia i mającym ludzką skalę.

*Słowa kluczowe: rewitalizacja miasta, planowanie przestrzenne, Stavanger*

#### Abstract

In Stavanger an integrated revitalisation plan was drawn up in 2001-2005. It included protection of heritage and modernisation of the transport system and technical infrastructure. In accordance with this plan, recreation areas neighbouring housing estates were also extended, a clear border of rural zones was designated. To protect these zones, locations map of bigger enterprises was drawn up and employees of these enterprises were provided with sufficient means of public transportation. A decision was taken to develop towns in the region, which was given a linear structure. Care was also taken of enhancing and raising aesthetics of urban areas, and recommendations related both to newly constructed buildings and housing estates were published. The long-term planning, prepared by a group of experts and currently verified in practice, had wonderful effects. In result, Stavanger is now a city of clear structure, life-friendly, rich in recreation areas and equipped with human scale.

*Keywords: city revival, urban planning, Stavanger*

\* Dr inż. arch. Beata Makowska, Zakład Rysunku Malarstwa i Rzeźby, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

## 1. Wstęp

Portowe miasto Stavanger położone jest nad Morzem Północnym w regionie Rogaland na południowo-zachodnim wybrzeżu Norwegii. Na niewielkim obszarze geograficznym Jaeren żyje prawie 9% populacji Norwegów, a w samym Stavanger mieszka ok. 120 tysięcy mieszkańców. Obecnie jest to czwarte co wielkości miasto w Norwegii, które powstało w 1125 r. Do końca XIX w. było małym miasteczkiem z niewielkimi drewnianymi domami zbudowanymi w sąsiedztwie portu. Na przełomie XIX i XX w. rozwinęła się tu produkcja konserw i przetwórstwa ryb. Niestety w latach 60. spadła liczebność ryb i nastąpił upadek ich przetwórstwa, co spowodowało masową migrację ludności do Ameryki (1/3 mieszkańców wyjechała w poszukiwaniu pracy). Odkrycie ropy w sąsiedztwie Stavanger w 1969 r. odmieniło trudną sytuację ekonomiczną w mieście (wydobywa się ją od 1971 r.). Obecnie jest to najważniejszy, dynamicznie rozwijający się ośrodek przemysłu naftowego, z ciągle rosnącą liczbą mieszkańców (wzrost 5,6% w ciągu ostatnich 5 lat). Miasto przeżywa napływ imigrantów m.in. z Europy Wschodniej, znajdujących tu dobrze płatną pracę (12 tys. nowych miejsc pracy w ciągu ostatnich 5 lat) [1].

Dynamiczny rozwój miasta i regionu spowodował konieczność planowania ich kontrolowanego rozwoju. W 1970 r. powstał pierwszy plan strukturalny dotyczący regionu Rogaland i znajdujących się na nim 8 małych miast. Próbę jego nowelizacji podjęto w latach 80., ale dopiero w latach 2001–2005 przygotowano zintegrowany plan o interdyscyplinarnym charakterze. Objął on swym zakresem przede wszystkim ochronę dziedzictwa (rozpoznanie wartościowych obiektów architektonicznego i form krajobrazowych) oraz modernizację systemu transportu i infrastruktury technicznej. W ramach planu przeprowadzone zostały analizy dla kilku miast (m.in. Stavanger), które przygotowali liczni eksperci oraz konsultanci „z zewnątrz” (m.in. z *Norwegian Institute for Urban and Regional Research* NIBR, firmy SAVE) zebrani w 12 grupach tematycznych [2]. Co ciekawe politycy nie mieli decydującej roli w tym procesie i nie byli bezpośrednio zaangażowani w przygotowanie planów, tylko w ich popularyzację w środowiskach biznesowych i publicznych debatach. Analizy wykazały m.in. brak wystarczającej ilości terenów dla rekreacji w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Obecnie zgodnie z nowym planem żaden dom nie może być oddalony więcej niż 500 m od terenów zielonych, a mieszkańcy mogą tam do-

trzeć bez konieczności użycia transportu zmotoryzowanego (ścieżki rowerowe i spacerowe). W planie określono też wyraźnie granicę stref rolniczych, celem ich ochrony, a także gwarancji bezpieczeństwa rozwoju tych terenów w długoterminowej perspektywie. Stworzono także mapę lokalizacji większych przedsiębiorstw (głównie koło centrów handlowych, wzdłuż „korytarzy” głównych dróg), zatrudniających większą liczbę pracowników, zapewniając im wystarczające środki transportu publicznego. Zdecydowano o konieczności powiększenia obszaru miast w regionie, ich rozwój będzie miał charakter linearnej struktury (kierunek Stavanger-Sandness), niezależnej od granic miast sąsiednich. Strategia ta miała zapobiec niekontrolowanemu rozrostowi miast w przypadkowych kierunkach (*urban sprawl*) i miała na celu zabezpieczenie wartościowych obszarów przed chaotyczną zabudową. W planie zadbano o dowartościowanie i podniesienie estetyki przestrzeni miejskich (skwery, place, rzeźby wykonane przez skandynawskich artystów, mała architektura itp.) oraz opublikowano zalecenia dotyczące nowo budowanych obiektów i zespołów mieszkaniowych – dotyczące ich skali (w planie proponowano max do 4 kondygnacji w przypadku hoteli i 7 w przypadku budynków wysokich – w praktyce pod naciskiem inwestorów zastosowano jednak ograniczenie do max 14 kondygnacji), materiałów (popularyzacja rodzimej architektury drewnianej i krytej darnią) i sposobu opracowania detali, tak aby współgrały ze starą zabudową [3]. Przygotowany plan długoterminowy jest rewidowany co 4 lata krótkimi planami weryfikującymi założenia teoretyczne w praktyce. W wielu sytuacjach konfliktowych przygotowywane i dyskutowane są odpowiednie alternatywy rozwiązań. Plan zakłada zrównoważony rozwój regionu, harmonizujący z potrzebą ochrony wartościowych elementów kulturowych.

## 2. Ochrona dziedzictwa

Kluczową rolę w strukturze miasta Stavanger pełni port i znajdująca się w sąsiedztwie najstarsza część zabudowy (*Gamble Stavanger*), na którą składa się 170 drewnianych domów z XVIII w. Jest to największe skupisko starej drewnianej zabudowy w północnej Europie, które stanowi czytelną i spójną stylistycznie tkankę miejską o wysokiej jakości estetycznej II. 1–2). Za jej renowację i ochronę miasto dostało kilka prestiżowych nagród [4]. Istotnym celem planów urbanistycznych było zachowanie



II. 1. Gamble Stavanger (fot. B. Makowska)

III. 1. Gamble Stavanger (photo by B. Makowska)



II. 2. Port w Stavanger (fot. B. Makowska)

III. 2. Port in Stavanger (photo by B. Makowska)



II. 3. Muzeum Ropy (fot. B. Makowska)

III. 3. Petroleum Museum (photo by B. Makowska)



II. 4. Geopark (fot. B. Makowska)

III. 4. Geopark (photo by B. Makowska)

życia w starej części miasta i dostosowanie jej do współczesnych zmian. Nadal zamieszkałe domy są odnowione, pomalowane na charakterystyczny biały kolor i ozdobione pięknymi roślinami. Znakomity detal i mała architektura tworzą niezwykle malownicze miejsce, chętnie odwiedzane przez turystów.

W Stavanger przyjęto koncepcję *Open Port* co dosłownie oznacza otwarty port dla żeglugi wodnej, ale równocześnie w przenośni bramę otwartą na świat [5]. Flankują ją z jednej strony budynek Muzeum Ropy (*Petroleum Museum*) [6] otoczony przemysłowym parkiem dla dzieci *Geopark* [7], z drugiej strony most łączący sąsiednią wyspę (Il. 3–4). Obiekty te są charakterystycznym wizerunkiem nowoczesnego miasta. Obszar starego portu stał się obecnie reprezentacyjną częścią miasta, obsługującą m.in. ogromne statki turystyczne. Stare domy przy porcie zaadaptowano do nowych funkcji hotelowych i komercyjnych (galerie sztuki, ceramiki, biżuterii). Przy głównym placu koło katedry z XII w. zlokalizowano ambasady i siedziby ważniejszych instytucji. Na terenie starego centrum o średniowiecznej strukturze całkowicie wyeliminowano ruch kołowy. Zaktywizowano przestrzeń urbanistyczną przez koncentrację w tej strefie różnorodnych funkcji. (kompleks kulturalny *Kulturhus*, sklepy, restauracje, hotele, puby itp.), które stały się atrakcyjne zarówno dla mieszkańców jak i turystów.

Istotną rolę dla rozwoju Stavanger miała nominacja w 2008 r. na Europejską Stolicą Kultury, która była okazją do przeprowadzenia rewitalizacji miasta i przekształcenia jego wizerunku w długoterminowej perspektywie. Wyróżnienie to stało się siłą napędową dla kreatywności, licznych wydarzeń kulturalnych, powstania nowych obiektów, rewitalizacji przestrzeni publicznych, rozwoju turystyki i tworzenia nowych miejsc pracy. Tradycją stało się organizowanie rokrocznie festiwali wina, muzyki jazu i rockowej, a także kulinarnych *Glamat*.

### 3. Modernizacja systemu transportu

Pierwszy plan dotyczący sieci transportu w Stavanger opracowano w 1991 r., a następnie udoskonalono go w 1998 r. W latach 2001–2003 stworzono szersze ramy komunikacji miejskiej i środków transportu przyjaznego dla środowiska. Jednym z ważniejszych celów było zmniejszenie konieczności używania prywatnych samochodów. Władze regionu przygotowały zintegrowane, powiązane ze sobą

ścieżki spacerowe i rowerowe, a także bardzo funkcjonalną i efektywną komunikację – autobusy i pociągi kursujące do godz. 11 w nocy (tylko nieliczne kursy nocne dla zapewnienia ciszy mieszkańcom). Nowy system transportu działa od 2003 r. i obsługuje go dwa przedsiębiorstwa. Składa się z kilku tras z bardzo często jeżdżącymi autobusami (są stosunkowo drogie, ale nigdy nie są przeciążone), które na drogach przelotowych mają specjalny dodatkowy pas. Planuje się wydłużanie tras w przyjętych kierunkach rozwoju miasta. Miejscowe władze szukają także alternatywnych środków transportu. Wprowadzono samochody o napędzie elektrycznym do transportu publicznego, obsługi poczty i urzędów [8]. Dzięki temu wyraźnie zmniejszono zanieczyszczenie w mieście i ograniczono hałas. Aby zabezpieczyć się przed destruktywnym wpływem drogi szybkiego ruchu na spójność przestrzeni miejskiej w sąsiedztwie ścisłego centrum Stavanger przeprowadzono ją częściowo pod ziemią. W centrum obok dworca autobusowego zaprojektowano wiele kilku-poziomowych parkingów, promując komunikację pieszą w centrum miasta.

Duże znaczenie dla rozwoju miasta miała budowa lotniska w 1937 r. w Sola (w odległości ok. 14 km od Stavanger) i współczesna intensyfikacja połączeń z ponad 20 miastami Europy i Dubajem (obecnie lotnisko obsługuje ponad 3 mln pasażerów rocznie). Jej celem było ożywienie ruchu turystycznego i aktywizacja ekonomiczna regionu.

### 4. Nowe obiekty i założenia architektoniczne

Obecnie realizowanych jest w Stavanger wiele nowych przedsięwzięć m.in. budowa audytorium (José Selgas y Lucía Cano, 2004), sali koncertowej (2010–2012), kompleksu biznesowo-mieszaniowego Hinna Park ze Stadionem *Viking* (2007–2014), rozbudowa *Straensenteret* na wschód od centrum miasta (Snøhetta, 2008–2011) [9]. Projekty realizują tu także Polacy. W 2003 r. Adam Białoobrzski i Adam Figurski (FAAB Architektura) wygrali międzynarodowy konkurs urbanistyczno-architektoniczny na zagospodarowanie nowej dzielnicy Stavanger z jednostką mieszkaniową. Inspiracją do projektu była struktura naturalnie ukształtowanego fiordu skandynawskiego. Główne „odnogi fiordu” zostały podkreślone przez bardziej wyraziste budynki. Zaprojektowane obiekty mogą być wykorzystywane na zasadzie „rotacji”, w zależności od stopnia rozwoju rodziny i wieku mieszkańców [10].

## 5. Wnioski

Długoterminowe planowanie przygotowane przez grono specjalistów, na bieżąco weryfikowane w praktyce dało znakomite rezultaty. Dzięki niemu Stavanger jest miastem o czytelnej strukturze, bogatym w przestrzenie dla rekreacji, przyjaznym do życia i mającym ludzką skalę. Istotną wartością jest założenie w planie zrównoważonego rozwoju, harmonizującego z potrzebą ochrony wartościowych elementów kulturowych. Niewątpliwie w skutecznej i szybkiej realizacji tych zamierzeń miał znaczenie fakt, że Norwegia jest obecnie bogatym i równocześnie mało zaludnionym krajem.

*Praca naukowa częściowo finansowana ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w latach 2007–2011 jako projekt badawczy*

## Literatura

- [1] Richards G., Palmer R., *Eventful Cities: Cultural management and urban revitalization*, Published by Elsevier, Amsterdam 2010; [www.stavanger-chamber.no](http://www.stavanger-chamber.no).
- [2] Frøyland Pallesen P., *Regional Plan for Long-term Urban Development in the Stavanger Region*, [w:] *Building and Urban Development in Norway*, 54-57 ([www.husbanken.no/Home/Toppmeny/English/Building%20and%20Urban%20Development%20in%20Norway/~media/Toppmeny/Engelsk/regional-longtermifhp14054057%20pdf.ashx](http://www.husbanken.no/Home/Toppmeny/English/Building%20and%20Urban%20Development%20in%20Norway/~media/Toppmeny/Engelsk/regional-longtermifhp14054057%20pdf.ashx); Erlie G., *Cultural Heritage in Urban Areas*, [www.cmm.pl/1stCHFpdf/pdf\\_articles/4.3\\_Erlie.pdf](http://www.cmm.pl/1stCHFpdf/pdf_articles/4.3_Erlie.pdf)).
- [3] Omland I., Tonning L., *Can wooden architecture bond the urban past to the urban future? – what does materiality mean for the genius a city*, Proceedings, International IAPS-CSBE & HOUSING Network 2009 ([www.iris.no/Internet/sn.nsf](http://www.iris.no/Internet/sn.nsf)); Omland I., Tonning L., *The Wooden Gown of Stavanger: Strengthening the Genius of the Morphology and Material Qualities of the City*, Journal of Urban Design, Volume 15, Issue 3, August 2010, 423-441 ([www.informaworld.com/smpp/content](http://www.informaworld.com/smpp/content)).
- [4] Sowa W., Konieczny K., Norwegia. *Praktyczny przewodnik*, Pascal, Bielsko-Biała 2007, 245-255.
- [5] Mignot-Bari V., *Stavanger and its surroundings. European capital of culture 2008*, Trolls-Livonia Print, Riga 2008.
- [5] *The Stavanger region 2010. Feel free – the official guide to the Stavanger region*, biuletyn informacyjny, 2010.
- [7] Ashley E., *Geoparken*, Bauwelt 43/2010, opublikowane dn. 12.11.2010 ([www.bauwelt.de/cms/bauwerk.html](http://www.bauwelt.de/cms/bauwerk.html)).
- [8] Elcidis ([www.elcidis.org/stavanger.htm](http://www.elcidis.org/stavanger.htm)).
- [9] *Stavanger Auditorium*, Elcroquis nr 119, 2004, 146-152; [hugin.info.pdf](http://hugin.info.pdf); [www.skyscrapercity.com/showthread](http://www.skyscrapercity.com/showthread).
- [10] Biuro architektoniczne i projektowe FAAB w Warszawie ([www.faab.pl/page.php?project=38&kat=14](http://www.faab.pl/page.php?project=38&kat=14)).