

Agnieszka Tylecka (agnieszka.tylecka@gmail.com)

Wydział Architektury, Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki

Strategie odbudowy dzielnicy Al-Midan w Aleppo

Strategies of rebuilding the Al-Midan district in Aleppo

Streszczenie

Obecnie na świecie rozgrywają się różne konflikty zbrojne. Niniejszy artykuł porusza zagadnienie możliwości odbudowy jednego z obszarów syryjskiego miasta Aleppo – dzielnicy Al Midan. Przedstawiono wnioski oparte na analizach projektu miasta, a w szczególności ww. dzielnicy z okresu przed wybuchem wojny oraz w stanie obecnym (powojennym). Badania uzupełniono o wywiad środowiskowy i mapę mentalną sporządzoną przez jednego z mieszkańców Aleppo zgodnie z wytycznymi autorki artykułu. Na tej podstawie opracowano wnioski, które pozwalają na zaprojektowanie nowej wizji dzielnicy Al-Midan.

Słowa kluczowe: Aleppo, odbudowa, urbanistyka, odbudowa dzielnicy

Abstract

Nowadays, armed conflicts are still taking place. This Article addresses the issue of the possibility of rebuilding the Al-Midan district one of the areas Syrian city of Aleppo. The conclusions are based on analyzes of the entire city and the district from the period before the outbreak of the re-war and post-war conditions. The research was supplemented with an environmental interview and a mental map prepared by one of the residents of Aleppo in accordance with the guidelines of the author of the article. That base allowed to design a new vision of the Al-Midan district.

Keywords: Aleppo, rebuilding, urbanism, district rebuilding

1. WSTĘP

Problematyka związana z przyszłością Aleppo jako struktury miejskiej możliwej do odbudowy po konflikcie zbrojnym jest obecnie szeroko rozważana w ujęciu naukowym. Przed wybuchem konfliktu zbrojnego w Syrii w 2010 roku powstał projekt wizji dla Aleppo, który zakładał rozwój tamtejszej struktury miejskiej (Stellmach, Saad, 2010). Ze względów bezpieczeństwa dane związane ze stanem obecnym nie są powszechnie dostępne. Ograniczenia te mają bezpośredni wpływ na uzyskanie szczegółowych informacji oraz dokumentacji technicznej dotyczącej poszczególnych dzielnic, w tym dzielnicy Al-Midan.

Przed 2011 rokiem populacja Aleppo liczyła 3 miliony, co stanowiło aż ćwierć całkowitej liczby ludności mieszkającej w miastach Syrii. Szacuje się, że w roku 2014, kiedy nastąpiła eskalacja konfliktu, liczba ta zmniejszyła się do 600 tysięcy, by w latach późniejszych nieznacznie wzrastać i w roku 2017 wynieść około 1,5 miliona (dane statystyczne z 2021). Pomimo szacunkowego charakteru niniejszych danych – co wynika z nieregularnych migracji, osoby były uznawane za zaginione. Zniszczenia oraz sytuacja polityczna utrudniały w znaczącym stopniu możliwość dokładnego przeliczenia ludności – co obrazuje skalę zniszczeń. Obecnie statystyki podają, że w mieście mieszka około 2 milionów osób, ale przewiduje się stopniowy wzrost tego wskaźnika.

Pomimo stopniowej stabilizacji sytuacji związanej z działaniami militarnymi na terenie kraju (Institute for The Study of War, 2021), zdecydowana większość obszarów miasta wymaga odbudowy lub przebudowy.

Jeśli chodzi o aspekty związane z projektowaniem, powstały głównie opracowania, które ukazują w sposób syntetyczny skalę zniszczeń (Munteán, 2018). Najbardziej aktualny obraz Aleppo wraz z oceną stanu zachowania tkanki miejskiej oraz fragmentów układu komunikacyjnego został przygotowany przez organizację UN Habitat¹ w 2014 roku. Różne organizacje oraz władze starają się podjąć działania w zakresie odbudowy miasta poprzez próby opracowania strategii rozwojowych uwzględniających poziom zniszczeń oraz inne aspekty – w szczególności socjoekonomiczne (Ferrier, 2020). Problematyka odbudowy miasta czy też stabilizacji sytuacji zarówno w całym kraju, jak i w samym Aleppo była również poruszana przez Radę UE. Przed wybuchem wojny podejmowano tematykę rozwoju miasta (Klimowicz, 2019).

W minionych dekadach na świecie rozgrywało się wiele konfliktów zbrojnych, które w szczególności dotknęły większe miasta. Na tej podstawie można wyciągnąć wnioski o tendencjach odbudowy zrujnowanych przestrzeni na różnych płaszczyznach (Catani, 2018).

Opracowanie skupia się wokół wybranych czynników, które mają wpływ na tworzenie struktury miejskiej i determinują chęć powrotu lub pozostania w mieście zgodnie z obecnymi tendencjami (Racoń-Leja, 2019), czynników mogących mieć znaczenie w przypadku

¹ Program Narodów Zjednoczonych, którego celem jest wspieranie zrównoważonego rozwoju poprzez opracowywanie strategii umożliwiających redukcję nierówności społecznych, dyskryminacji i ubóstwa dla obszarów zurbanizowanych oraz innych obszarów zamieszkałych przez ludzi.

miejsca zamieszkania (m.in. jakość tkanki urbanistycznej, dostęp do transportu zbiorowego, usług podstawowych czy funkcji umożliwiających rozwój) lub determinujących ewentualny powrót do niego (m.in. miejsce zamieszkania będące częścią tożsamości) (Egger, 2006; Jenks, Jones, 2010). Faktory te zostały uzupełnione o specyfikę obszaru, potrzeby lokalnej społeczności oraz perspektywę jednego z mieszkańców (przeprowadzenie szerszego badania oraz analiza modelowego mieszkańca – w tym przypadku młodej osoby) – na tej podstawie powstały wytyczne projektowe.

2. METODA BADAWCZA

Punktem odniesienia do wypracowanej metodologii były studia literaturowe i badania własne, które uwzględniały również wyniki badań Kingi Racoń-Lei (2019). Przeprowadzone analizy oraz opracowane na ich podstawie wytyczne podsumowujące stanowiły część studialną w ramach pracy dyplomowej „*District of hope – odbudowa dzielnicy Al-Midan w Aleppo*” wykonanej pod kierunkiem prof. Racoń-Lei.

Badanie przeprowadzone zostało w kilku etapach. W początkowej fazie dokonano analizy aktualnego stanu w obrębie całego miasta oraz dzielnicy Al-Midan. Następnie uzupełniono je o pogłębiony wywiad indywidualny i analizę mapy mentalnej z szeregiem istotnych informacji odnośnie do stanu obecnego jedynie fragmentu miasta – wybranej dzielnicy. Na tej podstawie i wzięwszy pod uwagę istniejące wskaźniki miastotwórcze, wyszczególniono elementy istotne do tworzenia nowych struktur urbanistycznych. Skonfrontowano je z wywiadem oraz analizą mapy mentalnej. Mapa uwzględniała typowe czynniki miastotwórcze, związane m.in. z bezpieczeństwem, przestrzeniami sprzyjającymi partycypacji społecznej, spędzaniem wolnego czasu, zapewnieniem dostępu do różnego rodzaju usług lub ich braku, możliwościami mieszkaniowymi oraz dostępem do komunikacji publicznej, również tej o charakterze ponadlokalnym. Mapa mentalna została uzupełniona o wywiad środowiskowy dotyczący różnic, jakie pojawiły się w wyniku działań wojennych w wybranym fragmencie miasta. Skupienie się na czynnikach miastotwórczych nie wystarczyło, dlatego dodatkowo zostały wzięte pod uwagę aspekty takie jak: wpływ traumy związanej z życiem w sytuacji ciągłego zagrożenia, motywacje kierujące osobami pragnącymi powrócić do miasta, determinanty decyzji o pozostaniu w mieście.

Na podstawie analiz opracowane zostały wnioski końcowe i wytyczne projektowe. W wyniku tych działań w końcowej części zaprezentowano fragment projektu magisterskiego, który obrazuje nową wizję dzielnicy Al-Midan, stworzony na podstawie przedstawionych w pracy wniosków oraz idei utworzenia „dzielnicy nadziei”.

3. ANALIZY W SKALI MIASTA – DETERMINANTY WYBORU DZIELNICY

Wybór dzielnicy Al-Midan został poprzedzony analizami w skali całego miasta, gdzie głównymi determinantami były:

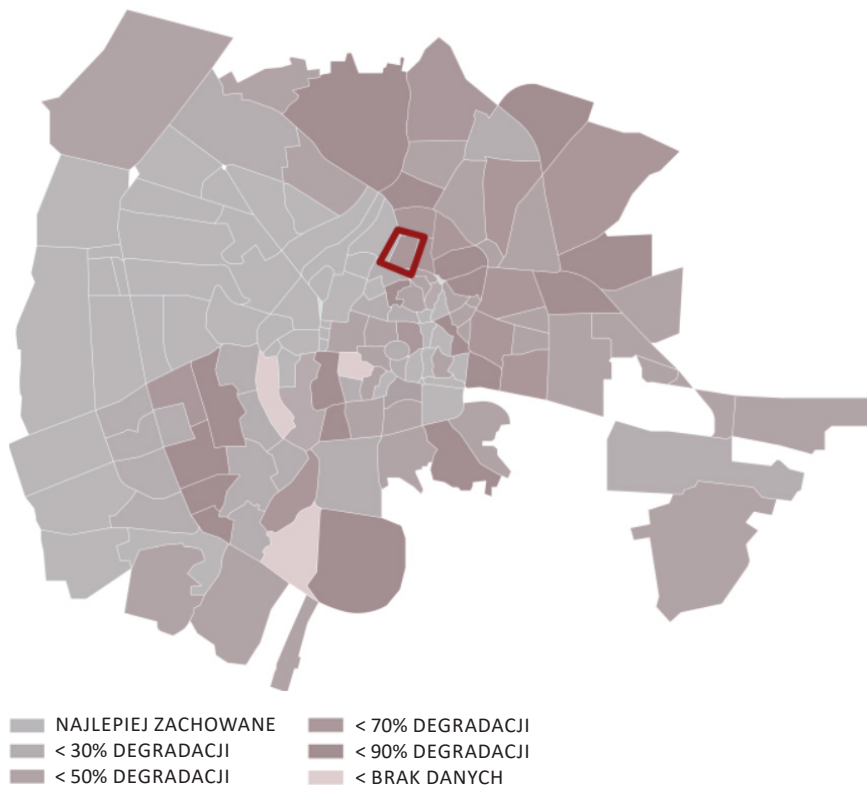
- **poziom zniszczeń tkanki urbanistycznej,**
- **rys funkcjonalny,**
- **poziom dostępności transportu zbiorowego o charakterze lokalnym** (stan zachowania i jakość komunikacji autobusowej w obrębie miasta),
- **poziom dostępności transportu zbiorowego o charakterze ponadlokalnym** (funkcjonujące po wojnie połączenia kolejowe i autobusowe),
- **kontekst kulturowy** (ograniczenia związane z mniej liberalnymi środowiskami, poszanowanie względem tożsamości miasta),
- **aspekty socjologiczne.**

Szacuje się, że w wyniku wojny zginęła lub opuściła Aleppo nawet połowa mieszkańców (Kenworthy, 2006). Działania militarne przyczyniły się w dużej mierze do degradacji części zabudowy mieszkaniowej, szczególnie tej o charakterze tymczasowym, węzłów komunikacyjnych, szpitali oraz szkół, a także elementów zabudowy historycznej (Sawa, 2019). Największe straty objęły wschodnią część miasta, która była istotna również ze względu na różnicowanie pod względem funkcjonalnym (obiekty usługowe, przemysłowe, administracja, *mixed-use*, komercja). Wpływa to bezpośrednio na jakość życia pozostałych na terenie miasta mieszkańców oraz znacząco ogranicza możliwości zatrudnienia. Obecnie Aleppo znajduje się pod nadzorem sił rządowych zapewniających bezpieczeństwo w mieście, jednak nadal pojawiają się sygnały o jednostkowych incydentach stwarzających zagrożenie.

W mieście prócz problemów związanych z jego strukturą urbanistyczną istotnym do wzięcia pod uwagę aspektem jest również fakt, że celami bombardowań stawały się najczęściej placówki medyczne. Spowodowało to znaczący spadek dostępu do służby zdrowia oraz deficyt personelu – pracownicy byli zmuszeni do ucieczki z kraju lub stali się ofiarami ataków.

Pozostałości po zburzonych budynkach zajmują duże powierzchnie, jest również wiele obiektów zniszczonych w stopniu niepozwalającym na ich użytkowanie. Ma to bezpośredni wpływ na komunikację w obrębie miasta. Stanowi to również znaczący problem, jeśli chodzi o kształtowanie nowej zabudowy – ograniczone możliwości transportu materiałów, wymagane są dodatkowe działania związane z recyklingiem bądź utylizacją. Wewnątrz miasta częściowo funkcjonuje komunikacja publiczna. Dotyczy to obszarów, które w najmniejszym stopniu zostały zniszczone w wyniku bombardowań – zachodnia część Aleppo. Poziom dostępności do transportu zbiorowego w częściach zachowanych można określić jako wystarczający (il. 1).

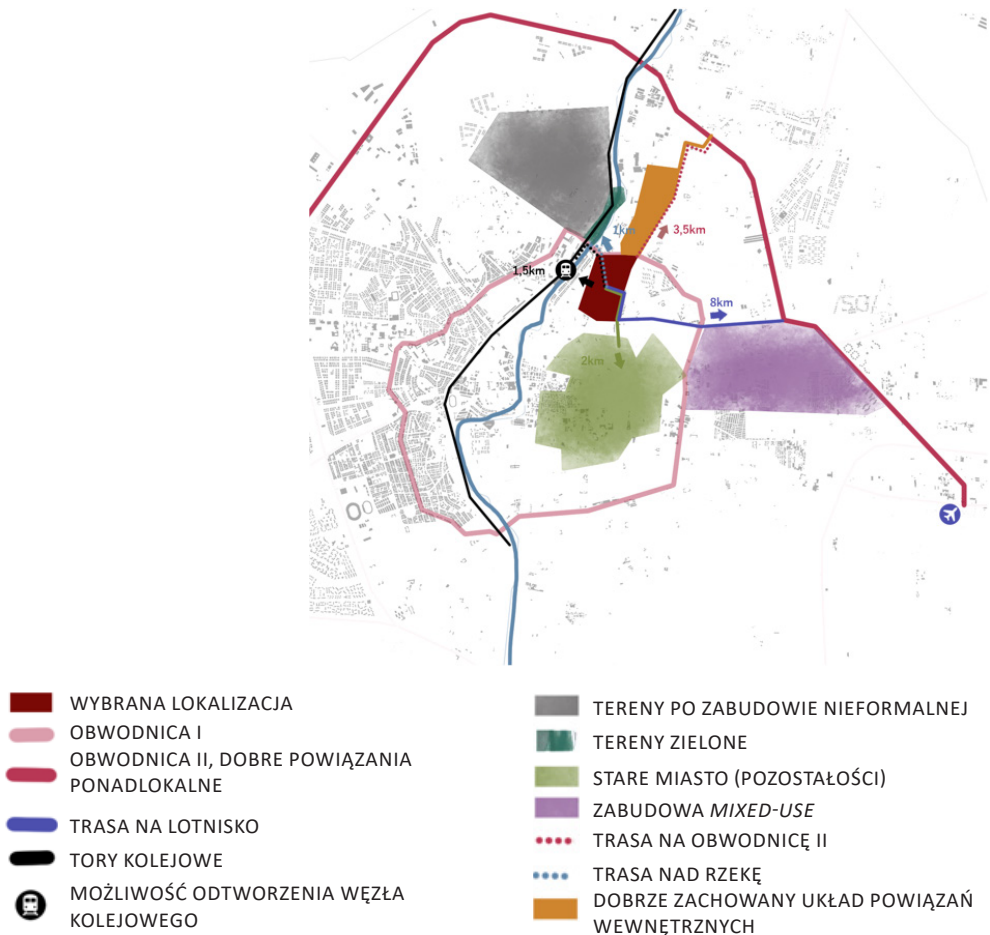
W skali ponadlokalnej dostęp do miasta koleją jest znacząco utrudniony ze względu na zniszczone torowiska. Istnieje możliwość podróży do kraju drogą powietrzną lub lądową z wykorzystaniem kołowego transportu zbiorowego.



Il. 1. Analiza skali zniszczeń – synteza zniszczeń struktury miejskiej, powiązań komunikacyjnych, stworzona na podstawie danych UN Habitat, uzupełnionych o bieżące informacje dotyczące stanu zachowania zabudowy. Oprac. aut. na podst. map UN Habitat (Swiss Agency for Development and Cooperation SDC, 2014)

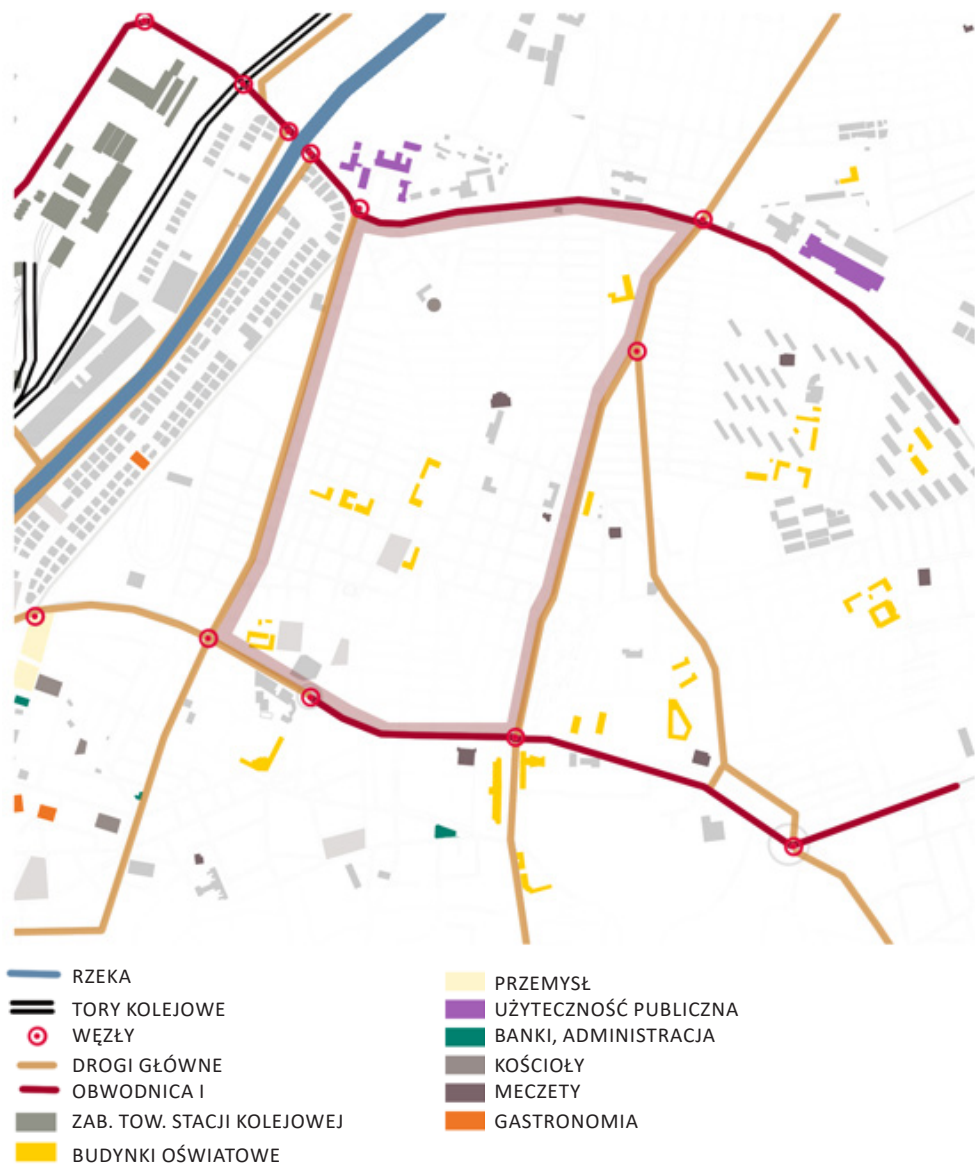
3.1. ANALIZY DZIELNICY AL-MIDAN

Dzielnica Al-Midan położona jest na północ od Starego Miasta, zajmuje obszar około 0,75 km². Należy do najbardziej zdegradowanych w wyniku działań zbrojnych. Ma ona jednak duży potencjał miastotwórczy w zachodniej części Aleppo. Na wybór niniejszej lokalizacji wpływ miał również potencjał komunikacyjny (il. 2). Od północnej strony obszaru przebiega fragment drogi określanej na potrzeby niniejszego artykułu mianem obwodnicy I (drogi głównej, czterojezdniowej, ruchu przyspieszonego), która z kolei daje szerokie spektrum możliwości w zakresie dostępu do stacji kolejowej czy lotniska. Dodatkowo dzielnica znajduje się w dobrym położeniu w stosunku do rzeki czy istniejących założeń parkowych. Daje to możliwość utworzenia zespołów zieleni, a następnie powiązania ich z resztą miasta.



Il. 2. Determinanty wyboru dzielnicy, wstępne wyszczególnienie istotnych cech potencjału lokalizacyjnego, w pobliżu zlokalizowane punkty związane z opieką medyczną, przedstawione możliwości odbudowy powiązań komunikacyjnych. Oprac. aut. na podst. dostępnej dokumentacji (m.in. Institute for the Study of War, 2021; Ferrier, 2020 oraz zasoby dostępne online na <https://cadmapper.com/>)

Na terenie obecnie znajduje się jedynie kilka placówek oświatowych (szkoły, przedszkola) oraz budynków kultu (il. 2). Brak jest szczegółowych danych dotyczących pozostałej zabudowy, w tym zabudowy mieszkaniowej. Upřednio na obszarze dominowała zabudowa mieszkaniowa z usługami w parterach. Miała ona układ zwartej struktury, zabudowy pierzejowej (il. 3.) obiektów 4–6-kondygnacyjnych. Występował deficyt, jeśli chodzi o przestrzenie publiczne. Za miejsca spotkań i centra życia uznawano w głównej mierze ulice. Niestety były one i są nadal w większości pozbawione infrastruktury sprzyjającej pieszym.



Il. 3. Funkcje obiektów, powiązania w skali całego miasta. Oprac. aut. na podstawie dostępnej dokumentacji (m.in. Institute for the Study of War, 2021; Ferrier, 2020 oraz zasoby dostępne online na <https://cadmapper.com/>)

4. OKREŚLENIE PARAMETRÓW SŁUŻĄCYCH ODBUDOWIE TKANKI URBANISTYCZNEJ W SKALI CAŁEGO MIASTA ORAZ DZIELNICY AL-MIDAN

Pośród działań podejmowanych przez kraje i miasta, które zostały dotknięte działaniami militarnymi, można zauważyć szczególną tendencję do odbudowy miasta opartą na jego historycznych założeniach. Przykładem takim może być Warszawa, gdzie konsekwentnie wdrożono działania, mające na celu przywrócenie dawnego obrazu miasta (Racoń-Leja, 2019). Drugą, opozycyjną tendencją są próby stworzenia zupełnie nowej tkanki w miejscu tej zdegradowanej, która mogłaby okazać się wzorcową, a z upływem lat zaczęłaby z powodzeniem przyczyniać się do znaczącego rozwoju gospodarczego danego obszaru oraz wytyczenia nowych kierunków urbanistycznych. Takie rozwiązania można zaobserwować w miastach niemieckich – niektóre z nich zostały odbudowane w duchu zrównoważonego rozwoju, na podstawie ekologicznych rozwiązań, które obecnie są wprowadzane również w miastach o zachowanej tkance.

Aby skupić się na dzielnicy Al-Midan, należało w pierwszej kolejności dogłębnie zrozumieć sytuację mieszkańców w Aleppo, zdefiniować ich potrzeby oraz opracować strategię obejmującą: **działania doraźne** – realizowane w trybie priorytetowym, oraz **długofalowe** – będące uzupełnieniem tych doraźnych oraz poszerzeniem ich zakresu.

Poniżej przedstawiona została tabela zawierająca informacje będące podsumowaniem studium obecnej sytuacji w mieście z wyszczególnionymi wybranymi zakresami, opierającymi się na własnych wnioskach oraz czynnikach pojawiających się w pracach Jenksa i Jonesa (2010), Eggera (2006) i Kenworthy'ego (2006), oraz subiektywnym ustaleniem pierwszeństwa podczas wyznaczania kolejnych elementów procesu odbudowy. Ważność podjęcia poszczególnych działań lub zapewnienia określonych funkcji prócz aspektów ściśle powiązanych z przyszłą formą miasta oparta jest przede wszystkim na wymiarze socjologicznym. Priorytety zostały określone w szczególności z uwzględnieniem ogólnych potrzeb mieszkańców – na podstawie dobrych praktyk kształtowania tkanki miejskiej na terenach nieobjętych działaniami militarnymi (m.in. uwzględnianie elementów partycypacji społecznej, zwrócenie uwagi na zrównoważony rozwój, zapewnienie dostępu do usług), jednakże kluczowa była tutaj odpowiedź na potrzeby:

- osób pozostających w mieście,
- osób znajdujących się w krytycznej sytuacji związanej z utratą miejsca zamieszkania, miejsca pracy, członków rodziny czy bliskich,
- osób zmuszonych do opuszczenia miasta i kraju, w szczególności gdy sytuacja najbardziej zagrażała życiu,
- osób przebywających obecnie przy granicach w tymczasowych obozach dla uchodźców w różnych miejscach na świecie (w szczególności w Syrii),
- osób (w szczególności dzieci), które borykają się z traumą.

Gradacja priorytetów w niniejszej tabeli przedstawia się następująco:

- **najwyższy** – działania do podjęcia w ramach doraźnej strategii oraz dogłębnie poszerzone w strategii długofalowej;
- **wysoki** – działania do podjęcia w ramach doraźnej strategii wymagające uzupełnień w ramach strategii długofalowej;
- **średni** – działania, które należy uwzględnić w strategii długofalowej;
- **niski** – działania komplementarne dla strategii długofalowej, które w stopniu wysokim mogą przyczynić się do powrotu mieszkańców do miasta po ustabilizowaniu się sytuacji geopolitycznej.

Tabela 1. Ocena priorytetów w zakresie odbudowy miasta. Oprac. aut.

Lp.	Elementy tkanki miejskiej/ cechy tkanki urbanistycznej/ determinanty kształtowania	Priorytet
1.	Dostęp do służby zdrowia – w tym zapewnienie pomocy psychologicznej	Najwyższy
2.	Zabudowa mieszkaniowa	Bardzo wysoki
3.	Dostęp do edukacji: • przedszkola, • szkoły, • uczelnie wyższe, • inne placówki oświatowe (centra szkoleniowe, miejsca prowadzenia warsztatów)	Wysoki
4.	Pomoc humanitarna	Bardzo wysoki
5.	Zabudowa komercyjna	Średni
6.	Usługi np.: • sklepy spożywcze, • gastronomia, • sklepy z elektroniką, • kwaciarnie, • warzywniaki, • piekarnie/cukiernie, • sklepy wielkopowierzchniowe	Wysoki
7.	Przemysł	Średni
8.	Miejsca kultu	Średni
9.	Obiekty związane z kulturą	Średni
10.	Przestrzenie zielone	Niski
11.	Połączenia komunikacyjne w obrębie miasta	Wysoki
12.	Komunikacja publiczna	Średni

13.	Transport kolejowy	Wysoki
14.	Transport lotniczy	Średni
15.	Transport rowerowy	Najwyższy
16.	Zabudowa historyczna	Średni
17.	Powierzchnia zabudowy	Najwyższy
18.	Przekroje ulic	Najwyższy
19.	Bioróżnorodność – przestrzenie zielone	Najwyższy
20.	Kreowanie tkanki miejskiej na podstawie otrzymanych informacji – elementy partycypacji społecznej	Średni

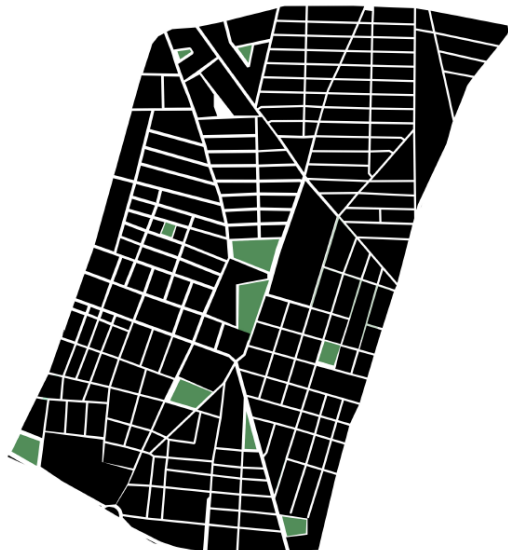
5. WYWIAD ŚRODOWISKOWY ORAZ MAPA MENTALNA

Głównym czynnikiem, mającym wpływ na podjęcie jakichkolwiek działań w zakresie odbudowy miasta i jego późniejszego rozwoju, są morale mieszkańców, między innymi ich determinacja do pozostania w Aleppo czy też powrócenia do niego. Jak wynika z wielu opracowań, które podejmują problematykę odbudowy miast zrujnowanych, również tych powstałych w minionych dekadach (zob. np. Diefendorf, 1993), doświadczono wojną osoby czują ogromną więź na poziomie mentalnym i emocjonalnym ze swoim miejscem zamieszkania. Często na pragnienie pozostania lub powrócenia do rodzinnego miasta mają wpływ również uwarunkowania kulturowe, w tym chęć pozostania ze swoją rodziną (Diefendorf, 1993).

Należy zauważyć również, że na odbudowę Aleppo wpływ będą miały uwarunkowania związane z wyznaniem – w mieście dominuje islam, drugą religią jest chrześcijaństwo. Czynniki te wraz z uwarunkowaniami kulturowymi mogą wprowadzać pewne ograniczenia, jeśli chodzi o tworzenie nowych struktur, zarówno w zakresie wizualnym, jak i pod względem układu zabudowy.

Elementem uzupełniającym analizy jest mapa mentalna przygotowana w trakcie wywiadu, zawierająca informacje, które zostały wyszczególnione przez autorkę artykułu. Rysunek mapy objął fragment miasta – obszar na północny zachód od Cytadeli i starego miasta (il. 4). Są to dzielnice w ujęciu ogólnym uznane za bezpieczne, w przeciwieństwie do obszaru starego miasta, które w najgorszych okresach konfliktu było niedostępne. Mapa została opracowana z uwzględnieniem elementów, które uznano za czynniki najistotniejsze w kontekście pozostania w Aleppo, obiektywnie uznawane za kierunki rozwoju współczesnych miast, jak sugerują Jenks i Jones (2010) oraz Pardyjak i Stoll (2017), lub determinujące ewentualny powrót do niego (Kenworthy, 2006) Następnie elementy te skonfrontowano z obrazem miasta przedstawionym przez modelowego mieszkańca (tab. 2).

TERENY ZIELONE W KONTEKŚCIE POPRZEDNIEJ TKANKI MIEJSKIEJ,
KTÓRE ZACHOWAŁY SIĘ DO OBECNYCH CZASÓW



Il. 4. *Schwarzplan* dla poprzedniego układu dzielnicy Al-Midan (przed rokiem 2011) z uwzględnieniem terenów zielonych, które zachowały się do chwili obecnej, skala 1 : 5000. Oprac. aut. na podstawie dostępnej dokumentacji (m.in. Institute for the Study of War, 2021; Ferrier, 2020 oraz zasoby dostępne online na <https://cadmapper.com/>)

Tabela 2. Analiza elementów miasta na podstawie mapy mentalnej. Oprac. aut.

Lp.	Element	Komentarz	Mapa mentalna/ wywiad środowiskowy
1.	Dzielnice/ zespoły mieszkaniowe zamieszkane w większości przez osoby starsze	Osiedla, w których dominują osoby w podeszłym wieku, powinny mieć zapewniony dostęp do podstawowych usług w promieniu nie większym niż 200, 300 lub 500 m	Brak dzielnic czy osiedli, w których dominowałaby znacząco jakaś grupa społeczna; Brak podziału ze względu na kulturę, silne więzy rodzinne wielopokoleniowe rodziny; Główny podział zabudowy determinowany jest sytuacją finansową (tzw. dzielnice bogate i biedniejsze); Nowe obiekty powstają na zachód od Cytadeli
2.	Dzielnice/ zespoły mieszkaniowe zamieszkane w większości przez osoby młode/rodziny	Osiedla, w których dominują tego typu mieszkańcy, mogą nie być pożądane przez osoby starsze, jednakże należy takie rozwiązania wprowadzać w przemyślany sposób, aby nie doprowadzać do izolacji społecznej	

3.	Nowo powstałe zespoły zabudowy	Wraz z rozwojem miast rośnie zapotrzebowanie na nową zabudowę	Nowa zabudowa nie wpływa pozytywnie na kształtowanie sylwetki miasta – są to głównie bloki mieszkalne z żelbetu; Historyczna zabudowa ma dużą wartość
4.	Parki, zieleńce, skwery otwarte, bezpieczne bez względu na porę dnia	Lokalizacja terenów zielonych pozytywnie wpływa na tworzenie struktury miejskiej, otwarcie tych przestrzeni i udostępnienie ich dla wszystkich użytkowników pozwala na poprawę bezpieczeństwa	Brak terenów zielonych, które mogłyby zaburzać poczucie bezpieczeństwa, brak jest parków zamkniętych
5.	Parki, zieleńce, skwery wyгородzone lub zlokalizowane na obszarach, które mogą tworzyć niebezpieczne przestrzenie	Wyгородzenie przestrzeni zielonych – lokalizowanie ich w nieodpowiednich miejscach oddalonych od zabudowy, w szczególności mieszkaniowej, przyczynia się do pogorszenia poczucia bezpieczeństwa użytkowników	
6.	Uczelnie wyższe	Możliwość kształcenia w mieście; Ograniczenie migracji	Z lokalizacją uczelni wyższej – lokalnego uniwersytetu – wiąże się zabudowa o wyższym standardzie
7.	Sklepy zapewniające zaspokojenie codziennych potrzeb	Dostępność, w szczególności dla osób z ograniczeniami w zakresie poruszania się, osób starszych; Zgodność z konceptem <i>five</i> oraz <i>fifteen minutes city</i> (zapewnienie dostępu do najpilniejszych usług, przestrzeni społecznych, niektórych węzłów transportowych czy innych funkcji w odległości ok. 5 i 15 minut pieszo)	Brak jest szczególnych potrzeb w zakresie usług podstawowych – są one w większości dostępne
8.	Węzły transportowe: przystanki autobusowe, tramwajowe	Możliwość ograniczenie korzystania z transportu indywidualnego	W mieście nie funkcjonuje sieć autobusowa, transport zbiorowy odbywa się pojazdami typu van

9.	Węzły transportowe: stacja kolejowa, lotnisko	Możliwości w zakresie importu i eksportu towarów, organizowania działań o charakterze międzynarodowym	Transport kolejowy w zasadzie nie funkcjonuje, istnieją ograniczenia, jeśli chodzi o połączenia lotnicze
10.	Transport rowerowy	Zapewnienie infrastruktury rowerowej pozwala na stworzenie bardziej zrównoważonego obrazu miasta, a przede wszystkim motywuje użytkowników do korzystania z rowerów – co wpływa pozytywnie na zdrowie użytkowników	Na obszarze brak jest wyznaczonych ścieżek rowerowych, istnieje możliwość poruszania się rowerem
11.	Miejsca spotkań	Zapewnienie atrakcyjnych przestrzeni publicznych wpływa na poprawę integracji społecznej	Nie występują szczególne lokalizacje, jeśli chodzi o spotkanie się ludzi młodych, spotykają się oni w różnych miejscach, również na ulicach, wzdłuż rzeki
12.	Miejsca organizacji wydarzeń (koncerty, targi, spotkania plenerowe)	Tego rodzaju obiekty i przestrzenie mają wpływ na rozwój miasta, jeśli chodzi m.in. o turystykę i ekonomię, dodatkowo sprzyjają promocji miasta w kontekście ponadlokalnym	Głównym punktem tego typu były dotychczas okolice ścisłego centrum, Cytadeli
13.	Ścieżki, których należy unikać, przestrzenie niebezpieczne	Ścieżki, które nie posiadają odpowiedniej infrastruktury; brak oświetlenia lub trasy, które łączą istotne punkty dla danego użytkownika, przebiegające przez wyizolowane obszary	Miasto stara się odzyskiwać swoje dawne zwyczaje, z tego względu na obszarze nie występują raczej przestrzenie szczególnie niebezpieczne, wyizolowane; Aleppo to miasto, które „żyje” również po zmroku, na obszarze nie dochodzi do incydentów związanych z działaniami militarnymi

14.	Obiekty związane z kultem	–	Są one istotne dla mieszkańców, na obszarze występuje wiele świątyń, w obszarze objętym badaniami dominują kościoły
15.	Obszary najbardziej zniszczone	–	Obszary najbardziej zniszczone nie podlegały analizie

6. PODSUMOWANIE I WYTYCZNE PROJEKTOWE

Aleppo w wyniku wojny w Syrii, która trwa od 2011 roku, oraz po bitwie o to miasto, rozgrywającej się na przełomie 2012 i 2016 roku, znalazło się w niezwykle trudnej sytuacji. Obecnie można mówić o stopniowej stabilizacji sytuacji związanej z bezpieczeństwem na jego obszarze, co z kolei wiąże się z realną szansą na jego odbudowę.

Poruszając tę problematykę, należy w szczególności zrozumieć dramatyczną sytuację, w której znaleźli się mieszkańcy, oraz jej konsekwencje: zaburzenie poczucia bezpieczeństwa, ograniczenie dostępu do służby zdrowia oraz zrujnowanie zdecydowanej większości tkanki miejskiej i układów urbanistycznych (dotyczy przede wszystkim wschodniej części miasta). Mieszkańcy, zarówno ci, którzy pozostali, ci, którzy stracili swoich bliskich, jak i ci zmuszeni do opuszczenia miasta z obawy przed atakami lub z powodu utraty dachu nad głową, nadal czują silną więź ze swoim miastem. Na podstawie przeprowadzonych obserwacji relacji mieszkańców Aleppo, analizując tendencje i motywacje opisywane w literaturze, (np. Bauer, 2020; Catani, 2018; Sawa, 2019) można zauważyć, że w zależności od sytuacji, w jakiej znaleźli się mieszkańcy z powodu działań militarnych, wykazują oni dużą determinację, aby miasto funkcjonowało.

Aby sformułowane strategie i wytyczne miały szansę na utworzenie koherentnego układu, czy to w skali miasta, czy też w obrębie opracowywanej dzielnicy, wzięto pod uwagę wszystkie opisane w poprzednich akapitach uwarunkowania i na podstawie wysnutych wniosków wyszczególniono najistotniejsze działania, które należy podjąć. Podzielono je na działania długofalowe oraz doraźne i zestawiono w poniższej tabeli (tab. 3). Dodatkowo uzupełniono je o elementy w wymiarze socjologicznym. Należy je podjąć równocześnie, a także uwzględniając skalę zniszczeń poszczególnych obszarów – dostosowywać ich intensywność. Trzeba również pamiętać o możliwościach rekonstrukcji bądź odbudowy niektórych przestrzeni, w szczególności w obrębie starego miasta, z nawiązaniem do historycznych tkanek.

Tabela 3. Strategie działań. Oprac. aut.

Działania doraźne	Działania długofalowe	Skala miasta	Skala dzielnicy Al-Midan
1. Opieka medyczna, w tym opieka psychologiczna			
Punkty opieki medycznej: tymczasowe, nowo powstałe, odbudowa i rewitalizacja, nowe placówki medyczne, nowe szpitale, odbudowa placówek medycznych oraz szpitali, centra kształcenia personelu i/lub wolontariuszy, zapewnienie poradni psychologicznych i psychoterapeutycznych	Poszerzenie dostępu, przekształcanie placówek tymczasowych w stałe	Punkty opieki medycznej o najwyższym nagromadzeniu w przestrzeniach najbardziej zdegradowanych	W ramach każdego z autochtonów przynajmniej jeden gabinet lekarski, gabinety pomocy psychologicznej
2. Struktura zabudowy (zabudowa mieszkaniowa, przestrzenie bezpieczne)			
Mniej zwarty charakter tkanki – bezpieczeństwo na wypadek działań militarnych, elastyczność (możliwość przyszłej ekspansji w kierunku wertykalnym lub horyzontalnym), wygospodarowanie terenów pod przestrzenie półprywatne oraz współdzielone, typologia zabudowy dostosowana do użytkowników – przykładowo obiekty przeznaczone dla dzieci zamknięte, jednak w obrębie dzielnicy brak typowo wyizolowanych przestrzeni	Stopniowe rozgęszczanie tkanki w kierunku zewnętrznych granic miasta, rozbudowa tkanki w kierunkach wertykalnym i horyzontalnym		Dzielnica znajduje się w odległości od starego miasta, która pozwala na utworzenie rozluźnionej struktury

3. Dostęp do edukacji (przedszkola, szkoły podstawowe, średnie, uczelnie wyższe, inne placówki oświatowe – centra szkoleniowe, miejsca, gdzie odbywają się warsztaty)			
Przywrócenie funkcjonalności szkół, wprowadzenie centr szkoleniowych i miejsc, gdzie odbywają się warsztaty	Odbudowa lub nowe placówki oświatowe tworzone równoległe ze wzrostem zapotrzebowania – liczba mieszkańców wraz ze zmianami zachodzącymi w mieście, zapewnienie dodatkowej infrastruktury i przestrzeni dla placówek oświatowych	Przekształcanie placówek szkoleniowych w obiekty komercyjne, możliwość rozbudowy placówek oświatowych (dzięki pozostawionym terenom)	Zawarcie w obrębie dzielnicy tego rodzaju funkcji, zachowanie istniejących placówek szkolnych, zapewnienie dodatkowej infrastruktury
4. Pomoc humanitarna			
Utworzenie obiektów tymczasowych związanych z organizacjami humanitarnymi (pomoc jak największej liczbie osób w jak najkrótszym czasie), zapewnienie posiłków, żywności, leków przedmiotów użytku codziennego itp.	Przekształcenie niektórych obiektów w placówki opieki zdrowotnej czy miejsca, w których odbywają się warsztaty, wraz ze spadkiem zapotrzebowania	Punkty pomocy o najwyższym nagromadzeniu w przestrzeniach najbardziej zdegradowanych	W ramach autochtonów utworzenie kilku punktów, powiązanych z placówkami opieki medycznej czy służby zdrowia
5. Funkcje obiektów (przemysł, kultura, komercja)			
Zapewnienie dostępu do podstawowych usług i produktów: żywność, leki, odzież, produkty codziennego użytku oraz pozwalające na urządzenie przestrzeni; Skupienie się w szczególności na ludności lokalnej	Poszerzenie zakresu funkcji obiektów budowanych – potrzeba zabudowy komercyjnej, obiektów kultury (deficyt muzeów, galerii sztuki, kin, teatrów itp.); Przemysł (gospodarka w dużej mierze opiera się na złożach); Dostęp do centr badawczych i ośrodków naukowych	Gradacja funkcji, kumulacja związanych z kulturą w pobliżu starego miasta, komercja oraz przemysł bliżej I i II obwodnicy	Zróżnicowanie pod względem funkcjonalnym, tworzenie mikrocentr subdzielnic, gdzie dostęp do usług będzie miał charakter bardziej lokalny, oraz ciągów usługowych wzdłuż głównych osi założenia

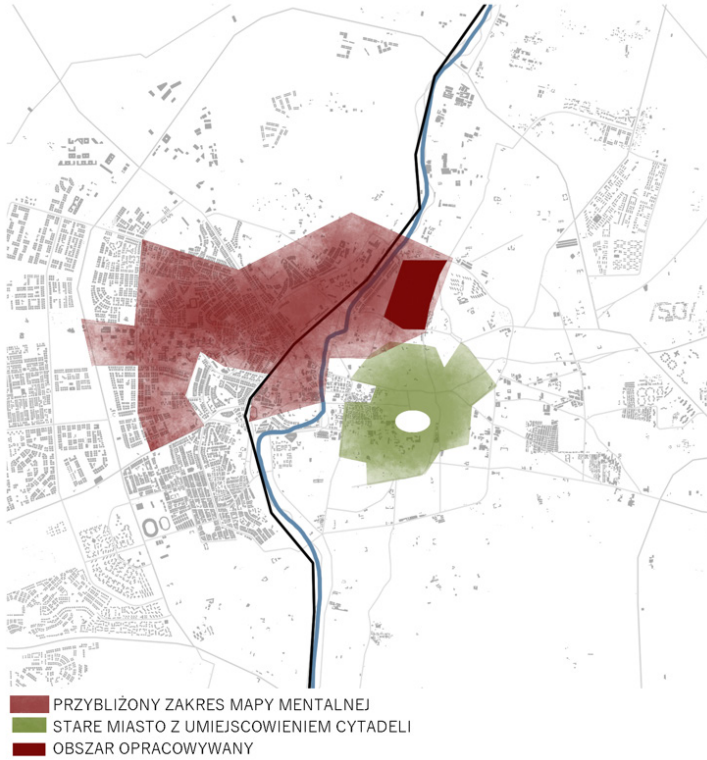
6. Komunikacja (rowerzyści, komunikacja publiczna, kolej, lotnictwo)			
Przywracanie dawnych połączeń przy równoległym tworzeniu nowych tkanek, w obrębie przekrojów ulic wprowadzenie podziału na ruch samochodowy, rowerowy, pieszy, wprowadzenie elementów zielonych, zwrócenie szczególnej uwagi na zapewnienie dostępu do ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych, zapewnienie infrastruktury towarzyszącej dla rowerzystów: stacje naprawy, stojaki i wiaty rowerowe, parkingi rowerowe w obiektach, prysznic i szatnie dla pracowników	Poszerzanie oferty transportowej, wprowadzanie dodatkowych linii autobusowych, połączeń kolejowych oraz transportu lotniczego	Przywrócenie połączeń o charakterze ponadlokalnym	Utworzenie nowego układu komunikacyjnego, częściowo opierającego się na historycznym
7. Powierzchnia zabudowy			
Wygospodarowanie przestrzeni pod tereny zielone; 30–50% poprzedniej powierzchni zabudowy	Wyższy stosunek powierzchni biologicznie czynnej do powierzchni zabudowy, modułowe budynki, ekspansja w kierunkach wertykalnym i horyzontalnym	Tkanka miejska zwarta w obrębie starego miasta, stopniowo ulegająca rozgęszczeniu w obrębie obwodnicy I oraz II	Zabudowa 30–50% poprzedniej powierzchni, możliwość rozbudowy do 80%
8. Bioróżnorodność – przestrzenie zielone			
Rewitalizacja istniejących terenów, zachowanie ich jako zieleni parkowa	Kształtowanie nowych przestrzeni zielonych	Utworzenie sieci powiązań pomiędzy terenami zielonymi dzielnic	Struktura w obrębie tworzonych autochtonów, powiązanie ich z całą dzielnicą
9. Angaż społeczny			
Wdrożenie elementów partycypacji społecznej: angaż mieszkańców w budowę nowych struktur, przeprowadzanie szkoleń, zbieranie danych służących do kształtowania przyszłego obrazu miasta	Kontynuowanie angażowania lokalnej społeczności w tworzenie miejsca, przekształcanie obiektów na funkcje, które dadzą szansę na zatrudnienie	Zaangażowanie społeczności w obrębie całego miasta, spojrzenie z perspektywy mieszkańców	Angaż głównie osób zamieszkujących uprzednio całą dzielnicę

10. Kreowanie tkanki miejskiej na podstawie posiadanych informacji – elementy partycypacji społecznej		
Wprowadzenie elementów partycypacji społecznej poprzez przeprowadzanie konsultacji, ankiet, spotkań z lokalną społecznością	Wykorzystanie przestrzeni informacyjnej, opierającej się na wirtualnych zasobach zgromadzonych w różny sposób: prowadzenie statystyk, ankietowanie	

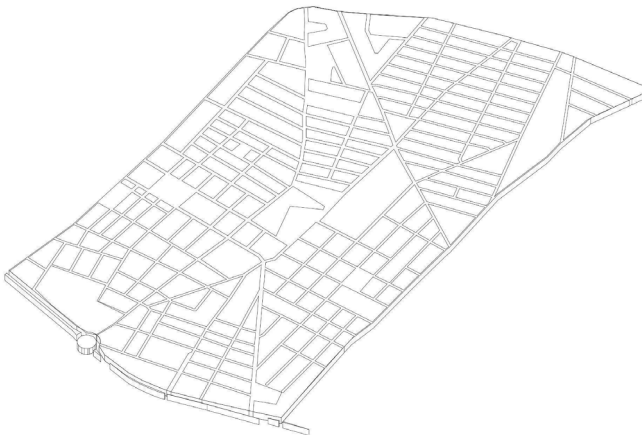
7. KONCEPCJA PROJEKTOWA – IDEA I ZAŁOŻENIA

Projekt miał stać się odpowiedzią na najpilniejsze potrzeby mieszkańców, jednocześnie zachowując elastyczność pozwalającą na późniejszą rozbudowę. Ważną częścią procesu projektowego było również uwzględnienie w tworzonej tkance elementów tożsamościowych, takich jak poprzednie układy zabudowy, sieci dróg, zachowane obiekty czy też przestrzenie zielone (il. 5). Wiązało się to w szczególności z socjologicznymi aspektami – głębokim przywiązaniem ludności miejscowej do miasta. Tak pojawiła się główna idea utworzenia dzielnicy, którą można byłoby nazwać „dzielnicą nadziei”, pewnego rodzaju impulsem do działania, pokazaniem, że po podjęciu odpowiednich kroków dzielnica, a nawet miasto ma przyszłość.

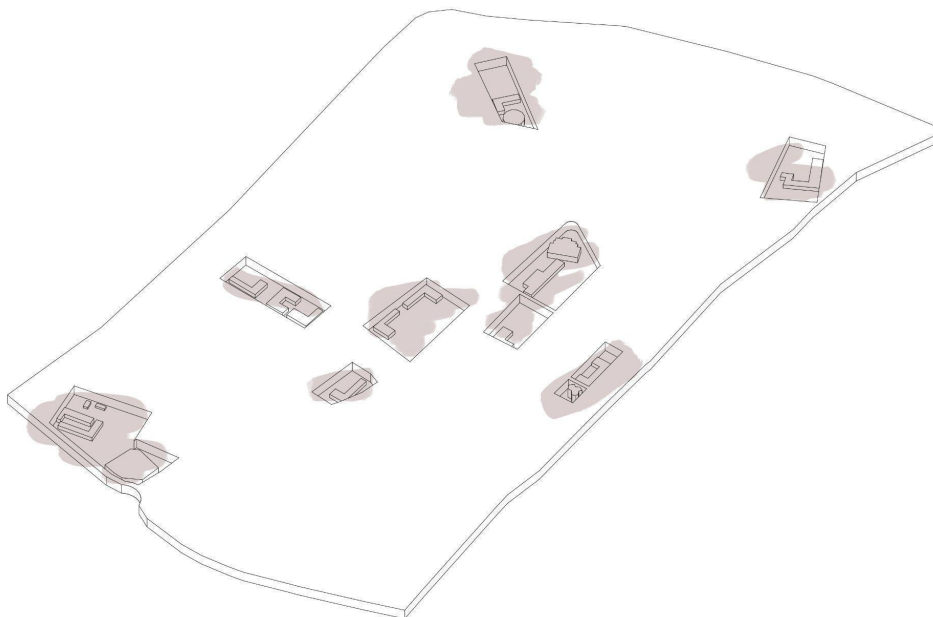
Projekt powstawał w kilku etapach. W tworzeniu nowych układów uwzględniono budynki, które ocalały: placówki oświatowe, budynki związane z kultem. W ramach przekształceń programowych tych pierwszych wygospodarowano dodatkowe przestrzenie pod infrastrukturę sportową oraz tereny zielone. W przyszłości przestrzenie te umożliwią ewentualną rozbudowę placówek (il. 6). Z elementów tożsamościowych zachowano również przestrzenie zielone, które na późniejszym etapie stały się impulsem do utworzenia wewnętrznej struktury zespołów parkowych (il. 7). Całość założenia miała nawiązywać do uprzednich układów, a wybrane główne ciągi komunikacyjne i kierunki zostały zachowane i odpowiednio przekształcone oraz dostosowane do nowej wizji dzielnicy (il. 8). To one stały się trzonem powiązań komunikacyjnych założenia z możliwością poruszania się samochodów osobowych, dostawczych i autobusów. W ten sposób powstało kilka subdzielnic. Aby utworzyć powiązania pomiędzy istniejącymi zieleńcami oraz zapobiec tworzeniu wyizolowanych przestrzeni zaprojektowany został „pierścień” – ścieżka pieszo-rowerowa (il. 9). Dodatkowo ścieżka została urozmaicona programowo poprzez wprowadzenie w kilku istotnych z perspektywy projektanta miejscach dodatkowych zespołów przestrzeni publicznych i parków (il. 10). Ma to pozytywny wpływ na bioróżnorodność oraz uwarunkowania klimatyczne obszaru (przykładowo drzewa zapewniają cień). Uzupełnieniem programu stała się przestrzeń wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego – teren przeznaczony pod targowisko i *urban farming*, który ma potencjał do ewentualnego częściowego zabudowania go obiektami wraz ze wzrostem liczby mieszkańców.



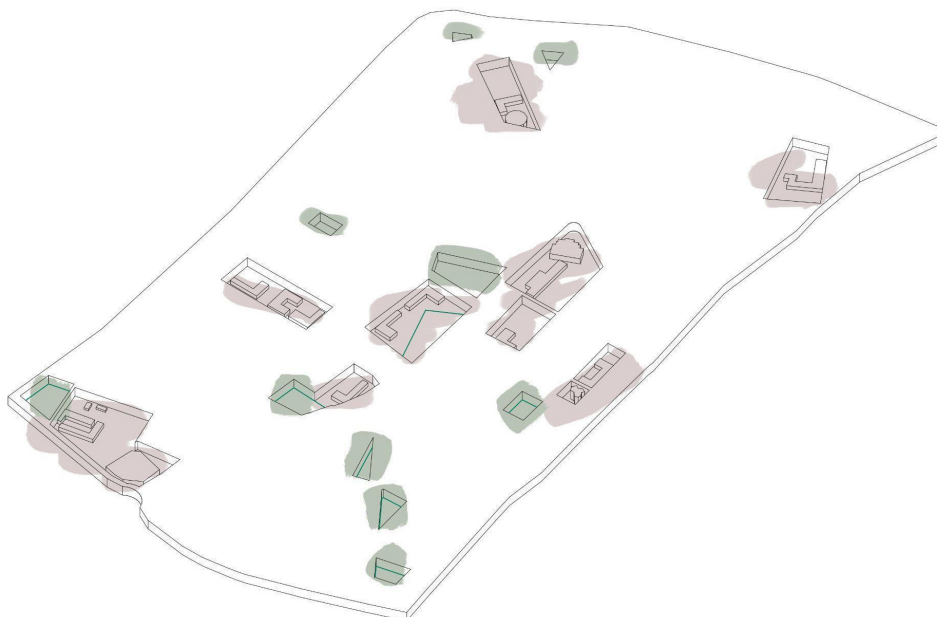
Il. 5. Przybliżony zakres mapy mentalnej, opracowany na podstawie otrzymanej mapy. Oprac. aut. na podstawie dostępnej dokumentacji (m.in. Institute for the Study of War, 2021; Ferrier, 2020 oraz zasoby dostępne online na <https://cadmapper.com/>)



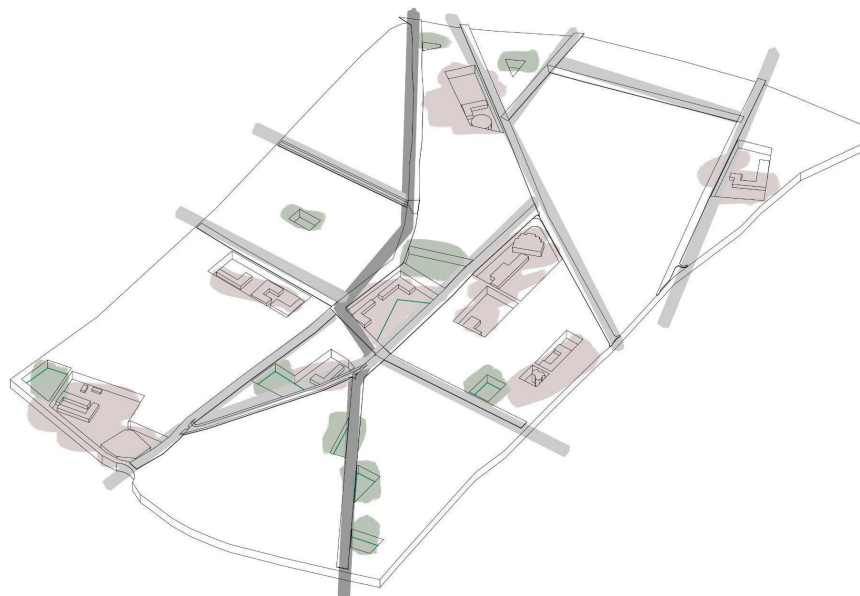
Il. 6. Poprzedni układ tkanki miejskiej, wysokie zagęszczenie. Oprac. aut.



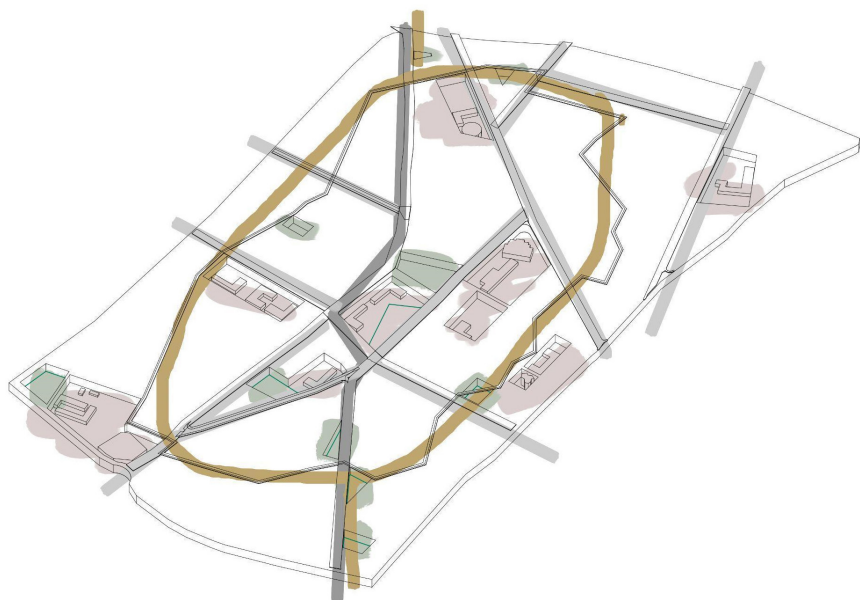
II. 7. Zachowane elementy tożsamościowe, kolorem oznaczone poszerzenie programu: tereny towarzyszące z przeznaczeniem na zielen i infrastrukturę. Oprac. aut.



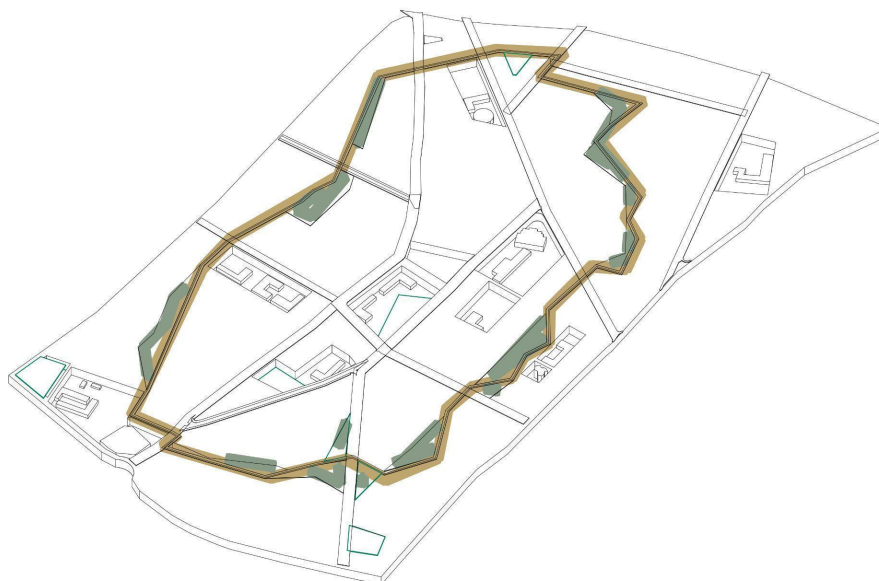
II. 8. Wyszczególnienie terenów zielonych, które istniały uprzednio (zielony kolor). Oprac. aut.



Il. 9. Wyróżnienie głównego trzonu komunikacyjnego (ciemnoszary) oraz pozostałych dróg lokalnych. Oprac. aut.



Il. 10. Ścieżka pieszo-rowerowa – pierścień scalający istniejące tereny zielone oraz wiążący dzielnicę z resztą miasta (żółty kolor). Oprac. aut.

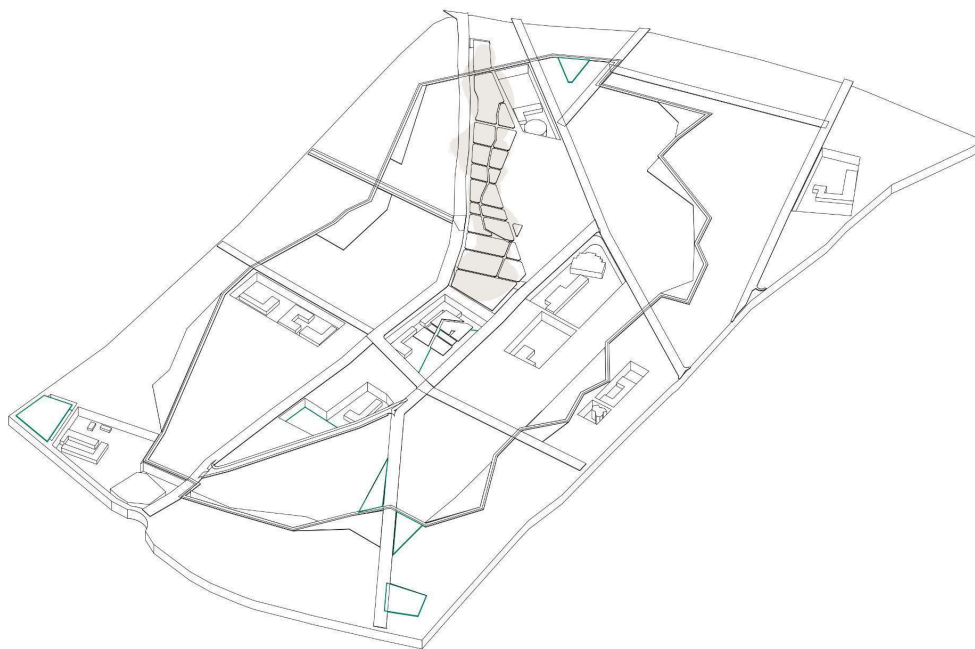


Il. 11. Utworzenie dodatkowych współdzielonych przestrzeni zielonych w ramach ścieżki pieszo-rowerowej. Oprac. aut.

Projektowana przestrzeń jest odpowiedzią na zapotrzebowanie w perspektywie najbliższych 30 lat, dlatego zabudowa jest znacząco rozgęszczona, o liczbie kondygnacji nieprzekraczającej 5.

W ramach subdzielnic przewidziano możliwie maksymalne zróżnicowanie pod względem funkcjonalnym, które przyczynić się może do rozwoju zarówno dzielnicy Al-Midan, jak i dzielnic sąsiadujących.

W następnych krokach podjęto działania mające na celu znaczące zredukowanie powierzchni zabudowy w stosunku do poprzedniego układu, częściowo na podstawie poprzednich siatek ulic lub nawiązując do nich orientacją obiektów. Dodatkowo wprowadzono ścieżki piesze i pieszo-rowerowe oraz uzupełniono układy ulic o drogi dojazdowe tam, gdzie było to wymagane w celu zapewnienia odpowiedniego dojazdu. Projekt zakłada również wiele rozwiązań zrównoważonych, takich jak: wprowadzenie modułowych mieszkań, aby przyspieszyć budowę, zielone dachy, infrastruktura dla rowerzystów (stojaki, wiaty rowerowe, zestawy naprawcze w wielu miejscach), systemy gromadzenia wody, recykling gruzu i wykorzystanie go w nowych konstrukcjach czy do zróżnicowania topografii terenu, elastyczność (możliwość rozbudowania – w szczególności obiektów mieszkaniowych wraz ze wzrostem zapotrzebowania). Zaprojektowany układ został przedstawiony na il. 12.



II. 12. Tworzenie terenu pod targowisko oraz *urban farming* dla wczesnych etapów (beżowy kolor). Oprac. aut.



Il. 13. Widok na powstałą całość założeń, powyżej – typologia zabudowy (2 bloki mieszkalne, blok mieszkalny z usługami w parterach, budynki mieszkalny przeznaczony dla dzieci, zespoły zabudowy mieszkaniowej powiązane usługowymi parterami, budynki komercyjne i usługowe). Wskazane tereny zielone – centra autochtonów w ich obrębie: dostęp do służby zdrowia lub aptek, gastronomia, lokalne sklepy, miejsca, gdzie odbywają się warsztaty, zieleń odporna na wysokie temperatury, retencja i ponowne wykorzystanie wody, ścieżka pieszo-rowerowa. Oprac. aut.

BIBLIOGRAFIA

- Bauer, W. (2020). *Nocą drony są szczególnie głośne. Reportaże ze stref kryzysu*. Sękowa: Wydawnictwo Czarne.
- Boothby, N., Strang, A., Wessells, M. (2006). *A world turn upside down – Social Ecological Approaches to Children in War Zones*. Bloomfield: Kumarian Press, Inc.
- Catani, C. (2018). Mental health of children living in war zones: A risk and protection perspective. *World Psychiatry*, 17(1), 104–105. <https://doi.org/10.1002/wps.20496>
- Diefendorf, J.M. (1993). *In the Wake of War: The Reconstruction of German Cities after World War II*. New York/Oxford: Oxford University Press.
- Egger, S. (2006). Determining a sustainable city model. *Determining a sustainable city model. Environmental Modelling & Software*, 21(9), 1235–1246. <https://doi.org/10.1016/j.envsoft.2005.04.012>
- Ferrier, M. (2020). *Rebuilding the City of Aleppo: Do the Syrian Authorities Have a Plan? War-time and Post-Conflict in Syria (WPCS)*. European University Institute. Pobrane z: https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/66668/MED_WPCS_2020_5.pdf?sequence=1 (dostęp: 08.03.2021).
- Institute for the Study of War. (2021). *Syria Situation Report: June 8 – 29, 2021*. Pobrane z: <https://www.understandingwar.org/topic/syria> (dostęp: 08.03.2021).
- Jenks, M., Jones, C. (red.). (2010). *Dimensions of the sustainable City*. Dordrecht/Heidelberg/London: Springer.
- Kenworthy, J.R. (2006). The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. *Environment and Urbanization*, 18(1), 67–85. <https://doi.org/10.1177/0956247806063947>
- Munteán, L. (2019). Droning Syria: The Aerial View and the New Aesthetics of Urban Ruination. W P. Dibazar, J. Naeff (red.), *Visualizing the Street – New Practices of Documenting, Navigating and Imagining the City* (s. 73–92). Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Pardyjak, E., Stoll, R. (2017). Improving measurement technology for the design of sustainable cities, *Measurements Science and Technology*, 28(9).
- Racoń-Leja, K. (2018). Processes of the reconstruction of Polish cities against the European background. W D. Mills, *Post War Reconstruction: the Lessons of Europe. Symposium at the Lebanese American University* (s. 54–68). Beirut School of Architecture and Design at the Lebanese American University. Pobrane z: http://sardassets.lau.edu.lb/arc_catalogs/post-war-reconstruction/post-war-reconstruction-complete.pdf. (dostęp: 08.03.2021).
- Racoń-Leja, K. (2019). *Miasto i wojna – wpływ II wojny światowej na przekształcenia struktury przestrzennej i współczesną kondycję urbanistyczną wybranych miast europejskich*. Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.

- Sawa. (2019). *Unpacking Return: Syrian Refugees Conditions and Concerns*. Pobrane z: https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/SAWA_Unpacking%20Return%20Report.pdf (dostęp: 08.03.2021).
- Stellmach, T., Saad, A. (2007). *Syrian-German Technical Cooperation GTZ, ALEPPO DIVERSE/ OPEN CITY, Urban Vision for the Year 2025, Sustainable Urban Development Programme UDP, Aleppo Urban Development Project*. Pobrane z: <https://www.tspa.eu/portfolio/3acv/> (dostęp: 08.03.2021).
- Swiss Agency for Development and Cooperation SDC. (2014). *UN-Habitat for a better urban future City profile of Aleppo, Multi Sector Assessment May 2014*. Pobrane z: <https://unhabitat.org/node/142348> (dostęp: 08.03.2021).
- Tylecka, A. (2021). *District of hope – odbudowa dzielnicy Al-Midan w Aleppo* (praca dyplomowa). Kraków.
- <https://cadmapper.com/> (dostęp: 08.03.2021).