

Gdy nie da się rosnać wszerek, trzeba rosnać w górę – Dickinson pokazuje, jak rosnać inaczej

Miasto Dickinson nie ma innej możliwości rozwoju, jak tylko wżwyż. Położone 50 km od Houston zajmuje załedwie 26 km². Otoczone przez inne miasta nie ma miejsca na rozbudowę. „Zawsze powtarzam, że jestełmy otoczeni” – mówi Theo Melancon, zarządca Dickinson.

Region metropolitalny Houston dynamicznie się rozwija. Duża część tego wzrostu [kieruje się na południe](#), do miast takich jak Dickinson, wzdłuz autostrady I-45. A gdy Houston rołnie, robi to przez rozlewanie się przedmiełć. Przez ostatnie 19 lat obszar ten zużył tyle betonu i asfaltu, że można by nim pokryć [187 000 boisk futbolowych](#). Dla otoczonego innymi miastami Dickinson ekspansja na boki nie wchodzi w grę. Stąd, podczas gdy sąsiedzi rosna w tempie około 17%, liczba mieszkańców Dickinson utrzymuje się na poziomie 22 tys. osób.

„Nie możemy rosnać jak typowe przedmiełcia” – mówi Melancon. „Ale możemy mieć znacznie wżększy wpływ na każdy metr kwadratowy ziemi, którą dysponujemy”. Dzięki GIS, Dickinson zamierza rosnać... wertykalnie.

I do góry

Gdy Melancon i jego zespół planistów analizowali sytuację, widzieli tylko jedno rozwiązanie: „Musimy patrzeć na rozwój w pionie, nie w poziomie” – przyznaje. „Szczególnie, jeśli chcemy mieć żywotne centrum miasta, musimy mówić o zwiększeniu gęstości zaludnienia”.

Inne „zamknięte” miasta na świecie doszły do podobnych wniosków. Przykładowo Wiedeń, uznawany za jedno z najbardziej przyjaznych mieszkańcom miast w Europie, otoczony przez inne kraje związkowe, [przekształca dawne lotnisko](#) w jedną z najciekawszych dzielnic mieszkalnych na kontynencie. Jednak w Teksasie, gdzie wysoko ceni się domy jednorodzinne, może to być trudne do realizacji.

Niemniej zespół Melancona opracował wstępny plan przekształcenia 12 kwartałów śródmieścia w nowoczesną dzielnicę z budynkami wielofunkcyjnymi, gdzie nad lokalami handlowymi znajdują się mieszkania. Planiści spodziewali się sceptycyzmu ze strony rady miejskiej i deweloperów, dlatego najpierw stworzyli miasto w formie modelu geoprzestrzennego 3D.



Woda otacza wiele domów w Dickinson, który leży nad zatoką Dickinson Bayou (ang. zalewisko), która przepływa przez ponad 20 mil do Zatoki Galveston. Wiele domów ma dostęp do zatoki od strony podwórka.

(Zdjęcie dzięki uprzejmości miasta Dickinson)

Kryzys tożsamości miejskiej

W przeszłości Dickinson było postrzegane bardziej jako przystanek niż cel podróży, a podróżni zmierzający do Houston lub Galveston zatrzymywali się tu na krótko, aby zatankować paliwo. Ta reputacja Dickinson jako przystanku sięga czasów sprzed wybudowania autostrady. Na początku XX wieku miasto było punktem na trasie kolei międzymiastowej pomiędzy Houston a Galveston. Główną atrakcją był teren piknikowy, na którym odbywały się wyścigi konne na torze w kształcie ósemki. „Wysiadało się z pociągu z zapakowanym lunchem, oglądało wyścigi, może robiło zakłady, a potem wsiadało z powrotem do pociągu i jechało dalej do Galveston lub Houston” – przyznaje Melancon.

Ponowne odkrycie miasta wymaga więc przewyciężenia głęboko zakorzonego przekonania idei, że Dickinson to „ani tu, ani tam”. „Jak możemy odróżnić się od naszych siostrzanych miast?” – pyta Melancon, podsumowując problem. „Dlaczego ktoś miałby przyjechać do Dickinson, a nie do League City, Texas City czy Webster?”.



Mieszkańcy Dickinson korzystają z dostępu do wody do pływania łódką, wędkowania, jazdy na nartach wodnych, pływania i obserwacji przyrody.

(Zdjęcie dzięki uprzejmości miasta Dickinson)



Dickinson ma niewiele niezabudowanych gruntów, choć niektóre otwarte działki nadal istnieją.
(Zdjęcie dzięki uprzejmości miasta Dickinson)

Ponowne odkrycie i historia

W przeciwieństwie do takich miast, jak League City, które mają mnóstwo [wolnej ziemi](#) i planują zabudowę 4000 akrów nowymi domami, Dickinson prezentuje odmienne podejście. Stawia na budynki wielokondygnacyjne z lokalami usługowymi na dole i mieszkaniami na górze. Nowe centrum miasta ma pomieścić 200–400 mieszkań oraz szeregowy domy jednorodzinne.

W dzielnicy ruch samochodów będzie ograniczony – jedno miejsce parkingowe przypadać ma na 185 m² zabudowy, podczas gdy norma w tekszańskich miastach to dwa miejsca na mieszkanie. Zamiast ulic zdominowanych przez auta, centrum będzie oferować więcej tras pieszych i rowerowych. Liczne udogodnienia mają sprawić, że mieszkańcy będą mogli funkcjonować bez samochodu.

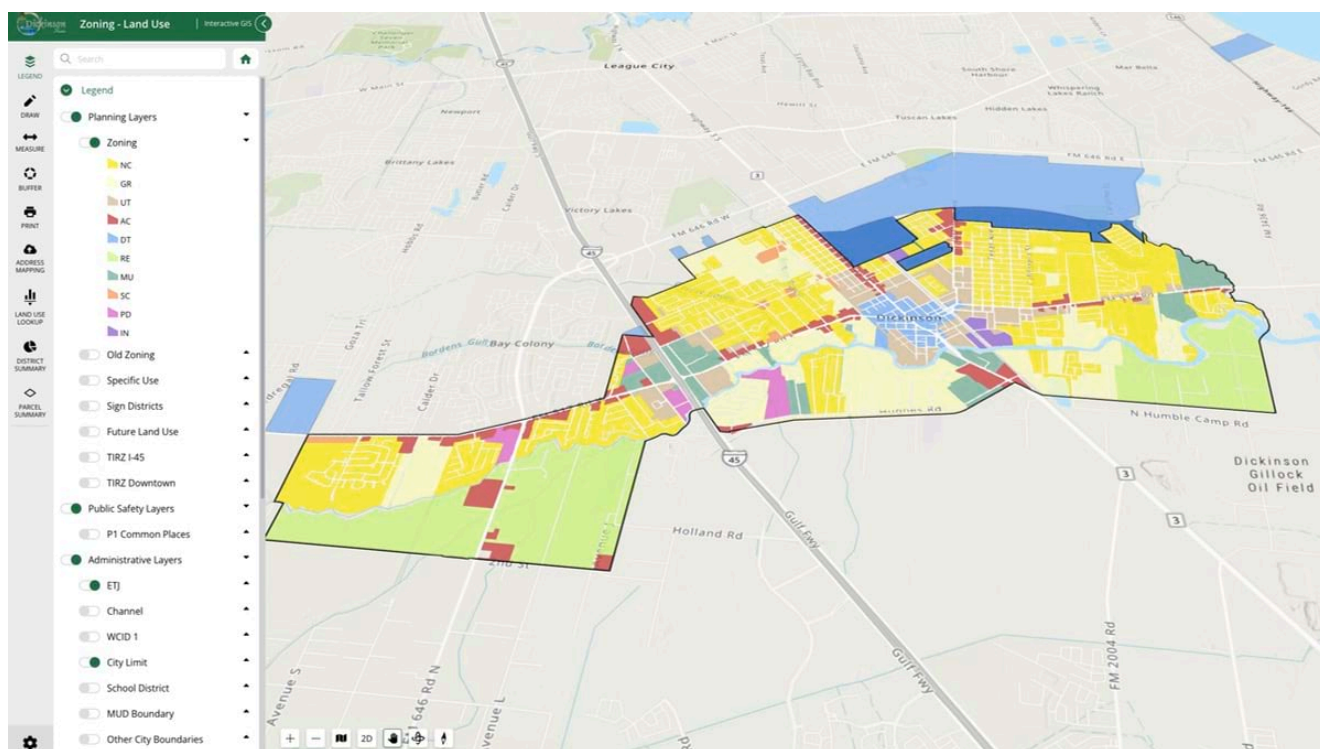
Centrum ma być nie tylko miejscem do życia, ale też przestrzenią wspólną – powstaną m.in. dwa ważne miejsca: browar z zewnętrznymi boiskami do pickleballa w dawnym kościele baptystów oraz park przy torach kolejowych, który nazwano „Picnic Grounds”. Będzie w nim ścieżka w kształcie ósemki nawiązująca do historii wyścigów.

Nie gadaj, pokaż

Trudno te zmiany opisać słowami. „Zwykle planiści i radni posługują się słowami, ale trudno w ten sposób przedstawić koncepcję wysokiej gęstości zaludnienia” – mówi Melancon. „Każdy zna plan rozwoju miast w Teksasie – poziomo i rozległe”. Dlatego planiści najpierw stworzyli trójwymiarowy model śródmieścia. Współpracując z ViewPro, agencją konsultingową zajmującą się planowaniem urbanistycznym, wykorzystali oprogramowanie ArcGIS Urban i rozwiązanie projektowe ArcGIS CityEngine. Następnie przenieśli model do silnika gry Twinmotion, aby stworzyć wciągające doświadczenie 3D.

W ten sposób powstał pięciominutowy film, który oprowadza widza po przyszłym centrum miasta. Model nie przedstawia jednak tylko jednej wizji, ale wiele możliwych rozwiązań. Dickinson wdraża tzw. „form-based coding”, czyli przepisy opierające się nie na przeznaczeniu terenu, ale na fizycznej formie zabudowy. Zamiast wyznaczać strefy w oparciu o przeznaczenie – mieszkalne lub komercyjne – zastosowane przepisy ustanawiają pewne parametry fizyczne budynków, aby zapewnić ich jednolity wygląd. Deweloperzy, którzy będą przestrzegać zasad co do kształtu budynków i gęstości zabudowy, będą mieli dużą swobodę w realizacji swoich projektów.

Planiści wprowadzili te zasady do modelu GIS, a ten pozwala każdemu użytkownikowi na samodzielną eksplorację – można przeciągać budynki, dodawać piętra czy parkingi. Jeśli coś narusza zasady – podświetla się na czerwono. To wizualne podejście pozwala mieszkańcom i inwestorom zrozumieć kontekst i zobaczyć, jak każdy budynek wpisuje się w całość projektu.



Przeglądarka GIS miasta Dickinson, stworzona przez ViewPro, pozwala każdemu na interakcję z kodami strefowymi, planowanym rozwojem i innymi szczegółami.
(Zrzut ekranu dzięki uprzejmości miasta Dickinson)



Powiększenie centrum miasta, z budynkami w 3D, ujawnia wiele możliwości rozwoju pionowego i zwiększenia gęstości zaludnienia.

(Zrzut ekranu dzięki uprzejmości miasta Dickinson)

Pełny obraz

Oprócz kontekstu przestrzennego, model dostarcza także kontekstu ekonomicznego. Zarządca miasta może wprowadzić dane liczbowe, aby określić, na przykład, jak wysokie dochody z podatków może generować dana przestrzeń – zarówno dziś, jak i w przyszłości. To pomoże w pozyskiwaniu finansowania dla projektów w centrum miasta. Potencjalni inwestorzy w Teksasie „nie mają doświadczenia z tego typu zabudową” – przyznaje Melancon. „Ale kiedy można pokazać szerszą wizję tego, czym może stać się śródmieście, i nasze zaangażowanie w rozwój kilku kwartałów miejskich, wtedy uświadamiają sobie, że każda działka jest częścią większej całości.”

Jak dotąd plan się sprawdza. Rada miejska Dickinson oraz Miejska Korporacja Rozwoju Gospodarczego (EDC) stali się entuzjastycznymi zwolennikami projektu. W ten sposób trudna rozmowa o tym, że teksańskie miasto zamierza rosnąć w górę, staje się coraz łatwiejsza. „To zmieniło sposób myślenia rady i EDC” – stwierdza Melancon. „Zamiast postrzegać Dickinson jako »otoczone« miasto, teraz mówi się: mamy bardzo ograniczoną przestrzeń, ale jesteśmy wyjątkowi»”.

Odrodzenie na załewisku

Dzięki projektowi rozwoju śródmieścia, miasto Dickinson ma nadzieję przyciągnąć mieszkańców, którzy cenią sobie nowe podejście do życia miejskiego w lokalizacji oferującej pozamiejskie możliwości rekreacyjne. Jedną z potencjalnych grup demograficznych są pracownicy zdalni, którym nie przeszkadza odległość od Houston i którzy mogą cenić sobie bliskość atrakcji na świeżym powietrzu na teksańskim wybrzeżu Zatoki Meksykańskiej.

Planiści Dickinson podkreślają związek miasta z przyrodą. Region leży na jednym z największych szlaków migracji ptaków w Ameryce Północnej. Obserwatorzy ptaków szukają mokradeł Dickinson Bayou, które wiją się w drodze do Zatoki Galveston. Przed kilkoma lokalnymi firmami znajdują się rzeźby przedstawiające [czaple modre](#).

W pobliżu zatoki, po wschodniej stronie Dickinson, miasto prowadzi rewitalizację działki o powierzchni 34 akrów. Powstanie tam dzielnica o funkcji mieszanej oraz 20-akrowy park położony bezpośrednio przy wodzie. Aby przygotować się do oceny oddziaływania na środowisko, planiści wykorzystują GIS

do mapowania przebiegu rurociągów przecinających ten teren.

„Mamy szansę przyciągnąć ludzi, którzy dojeżdżają do Houston tylko raz lub dwa razy w tygodniu, a nie codziennie” – podsumowuje Melancon. „Takim osobom może spodobać się bliskość mokradeł, a jeszcze bardziej fakt, że będą mieli bliżej do Galveston niż do Houston”.