

MIASTO • METROPOLIA • REGION

Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast

Pod redakcją
Piotra Lorensa i Justyny Martyniuk-Pęczek

Wydawnictwo Urbanista
Gdańsk 2009

Redaktor serii skryptów „Miasto • Metropolia • Region”:

dr hab. arch. Piotr Lorens

Redaktorzy naukowi tomu:

dr hab. arch. Piotr Lorens

dr arch. Justyna Martyniuk-Pęczek

Recenzenci:

prof. dr hab. arch. Romana Cielątkowska

prof. dr hab. arch. Mieczysław Kochanowski

Redaktor:

mgr Ludwik Biegański

Projekt okładki:

arch. Paulina Borysewicz

© Copyright by Politechnika Gdańska, 2009



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Skrypt został przygotowany w ramach Projektu „Rozwój Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej poprzez zbudowanie nowej oferty kształcenia w zakresie gospodarki przestrzennej”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego; Umowa o dofinansowanie nr: UDA-POKL 04.01.01-00-237/08-00 z dnia 27.03.2009 r.

Niniejsza publikacja jest rozpowszechniana bezpłatnie.

Opracowanie redakcyjne i przygotowanie do druku:

Urbanista sp. z o.o. biuro@urbanista.pl

Akapit-DTP Elżbieta Albinowska akap.dtp@interia.pl

Druk:

DRUK: EXPOL P. Rybiński, J. Dąbek Spółka Jawna

ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek, tel./fax: (54) 232 37 23, 232 48 73

ISBN 978-83-89649-26-3

WPROWADZENIE

Oddawana do rąk Czytelników publikacja stanowi pierwszą pozycję z serii skryptów pod wspólnym tytułem „Miasto • Metropolia • Region”. Seria ta jest realizowana w ramach Projektu „Rozwój Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej poprzez zbudowanie nowej oferty kształcenia w zakresie gospodarki przestrzennej”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego. Skrypty te przeznaczone są dla studentów studiów pierwszego, drugiego i trzeciego stopnia oraz słuchaczy studiów podyplomowych z zakresu gospodarki przestrzennej, architektury i urbanistyki oraz innych kierunków pokrewnych, zainteresowanych szeroko pojętą tematyką urbanistyczną. Jednocześnie zostały one pomyślane jako możliwe źródło wiedzy dla samorządowców, przedsiębiorców, liderów lokalnych społeczności oraz innych osób, zainteresowanych tą problematyką od strony praktycznej. Kolejne tomy obejmować więc będą różnorodne zagadnienia współczesnej urbanistyki, od kwestii projektowych po zarządzanie i gospodarowanie przestrzenią.

Niniejsza praca powstała dzięki współpracy szeregu Autorów, posiadających bogate doświadczenie w dziedzinie planowania i realizacji projektów i programów rewitalizacji struktur miejskich. Reprezentują oni szereg ośrodków akademickich Polski, zajmując się jednocześnie rozmaitymi aspektami problemu rewitalizacji miast. Dzięki temu stało się możliwe zaprezentowanie w jednym tomie doświadczeń wywodzących się z różnych regionów oraz szkół działania, a przy okazji, przedstawienie możliwie szerokiego spektrum zagadnień. Tak przyjęte założenia spowodowały, iż nie było możliwe opracowanie w pełni spójnego i ujednoliconego podręcznika, ujmującego w sposób kompleksowy wszystkie zagadnienia tej jakże szerokiej problematyki. Tym samym w niniejszym tomie zebrano szereg artykułów o charakterze autorskim, pozwalających jednakże na pokazanie głównych grup zagadnień odnoszących się do problematyki rewitalizacji.

Tematykę tomu podzielono na pięć głównych działów, obejmujących kolejno:

- zagadnienia wprowadzające – w ramach którego ujęto m.in. definicję zjawiska oraz jego znaczenie dla współczesnych procesów rozwoju miast;
- określenie specyfiki przekształceń i rewitalizacji obszarów zdegradowanych – obejmujący zarówno omówienie ich całego spektrum jak i bardziej szczegółowe rozważania na temat obszarów śródmiejskich oraz pokolejowych;
- zagadnienia przygotowania projektów i programów przekształceń i rewitalizacji – w którym ujęto zarówno rozważania na temat specyfiki metody budowy tychże progra-

mów w warunkach polskich jak i bardziej szczegółowe rozważania na temat planowania i realizacji przekształceń na wybranych przykładach zagranicznych i przedstawiono możliwości technologii informacyjnych i komunikacyjnych;

- wybrane studia przypadków – w tym zarówno projekty krajowe jak i zagraniczne;
- metody i instrumenty wdrażania projektów i przedsięwzięć rewitalizacyjnych – w tym zarówno możliwe zastosowanie narzędzi, instrumentów jak i modeli działania, w tym tzw. metodę URBAN wykorzystywaną przy planowaniu i realizacji przekształceń miast zachodnioeuropejskich.

Przedstawione zagadnienia z pewnością nie wyczerpują w pełni problematyki rewitalizacji. Zgodnie z intencją Autorów publikacja ta stanowić jednak może – dla zainteresowanych studentów oraz praktyków – źródło informacji o podstawowych zagadnieniach i wyzwaniach wiążących się z odnową polskich miast. Dzięki temu może być wykorzystywana zarówno w pracy zawodowej, jak i jako podręcznik akademicki.

Piotr Lorens, Justyna Martyniuk-Pęczek

Gdańsk, listopad 2009

CZĘŚĆ I

ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE

1. POJĘCIA PODSTAWOWE

Współczesne procesy rozwoju miast coraz częściej wiążą się z zagadnieniem rewitalizacji. Pojęcie to bywa nadużywane, bardzo często określa się bowiem za jego pomocą procesy sanacji czy przywrócenia systemów miejskich do stanu pełnej sprawności. Niezależnie od tego, właściwie rozumiane procesy rewitalizacyjne – czyli kompleksowa odnowa, także w wymiarze społeczno-ekonomicznym, starych dzielnic miejskich – zyskują coraz więcej zainteresowania samorządów lokalnych, społeczeństwa, mediów. Dzieje się tak m.in. z uwagi na fakt, iż procesy te – niezależnie od polepszenia stanu technicznego istniejącej starej zabudowy oraz sanacji społeczno-ekonomicznej – przyczyniają się do ochrony tożsamości kulturowej danego obszaru, dzielnicy, miejscowości – w tym poprzez ochronę istotnych wartości krajobrazu kulturowego.

1.1. POJĘCIE REWITALIZACJI

W polskiej praktyce bardzo często pojęciem rewitalizacji określa się działania, które nie mają z nią wiele wspólnego. Dlatego też, w ślad za systematyką przyjętą przez Forum Rewitalizacji¹ i ujętą m.in. w licznych pracach K. Skalskiego², poniżej przytoczono podstawowe definicje odnoszące się do procesów zachodzących w budynkach, budowlach, ich zespołach, wreszcie – w strukturach urbanistycznych:

- **Remonty** – to przywrócenie takiego stanu budynku lub zespołu zabudowy, jaki istniał na początku poprzedniego cyklu jego eksploatacji.
- **Modernizacje** – to remonty uzupełnione wprowadzaniem nowych, lepszych, sprawniejszych lub nawet dodatkowych, podnoszących komfort elementów wyposażenia.
- **Rewaloryzacja** – to przywrócenie wartości, czyli remont lub modernizacja obiektów o szczególnej wartości zabytkowej – co wymaga przeważnie dodatkowych prac badawczych i realizacyjnych, mających na celu wyeksponowanie wartości zabytkowych lub kulturowych budynków czy zespołów architektonicznych.

¹ Forum Rewitalizacji – Stowarzyszenie zajmuje się problematyką odnowy struktur miejskich (patrz: www.fr.org.pl).

² Prof. Krzysztof Skalski – pionier badań nt. procesów rewitalizacji w Polsce.

1. Pojęcia podstawowe

Natomiast **rewitalizacja** – to pojęcie odnoszące się do kompleksowych akcji podejmowanych w obszarach miast, w szczególności w dzielnicach starych i na obszarach wybranych, wiążących działania poprzednio wymienione z działaniem zmierzającym do ożywienia społeczno-gospodarczego.

Jednocześnie należy pamiętać o konieczności nieco innego rozumienia pojęcia rewitalizacji w odniesieniu do terenów mieszkaniowych (gdzie poprawa struktury fizycznej wiąże się z działaniami zmierzającymi do ożywienia społeczno-ekonomicznego ze szczególnym uwzględnieniem poprawy sytuacji społeczności lokalnej) oraz zdegradowanych struktur związanych ze zdewastowaną infrastrukturą techniczną i przemysłową (gdzie kreacja nowych struktur fizycznych wiąże się czasami z rewaloryzacją historycznej zabudowy czy też zabytków techniki, ale przede wszystkim z wprowadzaniem na te tereny nowych aktywności gospodarczych oraz kreacją nowych społeczności lokalnych).

1.2. CELE REWITALIZACJI

Szczegółowe cele podejmowania wysiłku rewitalizacyjnego są odmienne w każdym z przypadków. Wynika to z odmiennej sytuacji i problemów każdego z miast i ośrodków, podejmujących tego typu działania. Bardzo często jednak cele te są do siebie podobne lub też dotyczą podobnych zagadnień. Można więc je grupować w odniesieniu do zagadnień, jakich procesy rewitalizacji dotyczą. I tak, wyróżnić można następujące grupy celów rewitalizacji:

- **Urbanistyczno-architektoniczne** – związane z remontem i modernizacją lub czasami rewaloryzacją zespołów architektonicznych, w tym mieszkaniowych i przemysłowych, a także ze świadomym kształtowaniem krajobrazu kulturowego danego obszaru.
- **Techniczne** – związane z poprawą jakości struktur miejskich – w tym infrastruktury technicznej i drogowej.
- **Społeczne** – związane z zatrzymaniem rozwoju negatywnych tendencji społecznych, przeciwdziałaniem patologiom i wykluczeniu społecznemu, a także z poprawą stanu bezpieczeństwa.
- **Ekonomiczne** – związane z ożywieniem gospodarczym, w tym z promocją przedsiębiorczości, rozwojem turystyki i realizacją nowych przedsięwzięć o charakterze komercyjnym.
- **Środowiskowe** – związane z polepszeniem stanu środowiska naturalnego, likwidacją zanieczyszczeń i emisji.

Wymienione grupy celów rewitalizacji są wzajemnie ze sobą związane. Wynika to ze wzajemnego wpływu na siebie, np. poprawy stanu struktur miejskich i polepszenia jakości środowiska, czy stworzenia warunków dla ożywienia społeczno-ekonomicznego. Oznacza to, iż każde z działań, podejmowanych w ramach procesu rewitalizacji, wiąże się z efektami w innej sferze, a także może negatywnie bądź pozytywnie wpływać na nią. Klasycznym przykładem jest tu podejmowanie szeroko zakrojonych działań urbanistyczno-architektonicznych, nie popartych działaniami w sferze społecznej i ekonomicznej. Efektem tych programów – mimo ogromnych ilości pieniędzy wydanych na remonty i modernizacje poszczególnych obiektów i ich zespołów – stała się ich ponowna szybka degradacja. Dlatego też tak istotnym

jest podejmowanie działań we wszystkich sferach procesów rewitalizacyjnych, a w szczególności – w sferze społecznej i ekonomicznej.

1.3. WYMIARY PROCESU REWITALIZACJI

Niezależnie od przyjętych celów rewitalizacji, przygotowanie tego procesu wiąże się z koniecznością podjęcia działań na wielu różnych polach. Oznacza to, że konieczne jest działanie interdyscyplinarne, wielowątkowe i wielowymiarowe. Działania te możemy sklasyfikować w obrębie trzech podstawowych grup:

- **planistyczno-projektowych** – związanych z opracowaniem stosownych planów i strategii postępowania;
- **organizacyjno-finansowych** – związanych z ukształtowaniem struktur organizacyjnych prowadzących proces rewitalizacji oraz z zapewnieniem niezbędnych funduszy;
- **promocyjno-informacyjnych** – związanych z podjęciem współpracy ze społecznością lokalną przy formułowaniu celów i kierunków procesu rewitalizacji.

Niezbędna jest integracja wszystkich wyżej wymienionych wymiarów podejmowanych działań. Zaniechanie podjęcia działań w którymkolwiek z nich może zagrozić powodzeniu całego projektu. Przykładowo: nie podejmowanie na czas konsultacji społecznych i zaniechanie autentycznej partycypacji społeczności lokalnej (w szczególności w przypadku rewitalizacji struktur mieszkaniowych) może prowadzić do napięć i konfliktów, szybko przenoszonych na grunt lokalnej polityki, a efektem stać się może paraliż całego procesu. Podobnie z działaniami organizacyjno-finansowymi – bardzo często istniejące struktury zarządzające nie są w stanie zarządzać tak skomplikowanymi, złożonymi przedsięwzięciami i programami. Powierzenie im zadań w tym zakresie może doprowadzić do opóźnień we wdrażaniu programu, a czasami jego zaniechaniu lub jedynie wyrywkowej realizacji. To samo odnosi się do kwestii finansowych. Operator procesu rewitalizacji musi posiadać umiejętność łączenia różnych środków budżetowych, pomocowych, prywatnych w celu zapewnienia właściwego poziomu finansowania poszczególnych przedsięwzięć. Także wymiar planistyczno-projektowy nie jest tu bez znaczenia – jedynie określenie właściwej strategii postępowania, a następnie umiejętne przełożenie jej na programy i projekty operacyjne, doprowadzić może do ostatecznego sukcesu podejmowanego procesu.

Omówione powyżej zagadnienia są jedynie wybranymi kwestiami związanymi z rewitalizacją bądź przekształceniami poszczególnych obszarów. Zazwyczaj dla każdego z nich konieczne jest przeprowadzenie starannej analizy problemów rewitalizacji, w tym w odniesieniu do wszystkich analizowanych sfer.

PIOTR LORENS

2. WSPÓŁCZESNE TENDENCJE ROZWOJU STRUKTUR MIEJSKICH. ZNACZENIE PROCESÓW PRZEKSZTAŁCEŃ I REWITALIZACJI

2.1. KONTEKST MIĘDZYNARODOWY

Rewitalizacja polskich miast jest procesem znacząco opóźnionym w stosunku do praktyki innych państw, w szczególności zachodnioeuropejskich czy północnoamerykańskich. Dzięki temu autorzy projektów rewitalizacyjnych korzystać mogą z wypracowanych już metod i doświadczeń, choć – jak wskazują pierwsze doświadczenia – na bazie wiedzy wypracowanej w innych ośrodkach miejskich konieczna jest raczej budowa własnego, specyficznego dla naszych realiów ekonomicznych i ustrojowych, modelu planowania i realizacji działań rewitalizacyjnych. Nie mniej jednak analiza doświadczeń innych krajów, szeroko opisana już w literaturze przedmiotu, pozostaje nieustającym źródłem inspiracji, i to zarówno w odniesieniu do kontekstu przestrzenno-architektonicznego jak i organizacyjno-finansowego. Jednakże szczególnie wyrazista jest historia ewolucji programów rewitalizacyjnych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Trendy wyznaczane za oceanem w dziedzinie rozwoju urbanistycznego są bowiem adaptowane – świadomie lub nieświadomie – także w miastach europejskich. Podobnie dzieje się w odniesieniu do procesów rozwoju miast.

W USA kampania na rzecz odnowy miast trwa już od lat 1950., lecz dopiero trzydzieści lat później obserwować możemy jej pierwsze pozytywne skutki. Nie znaczy to jednak, że wcześniej nie próbowano prowadzić działań ratujących centra miast. Pierwsze programy rewitalizacyjne – z lat 50. i 60. – okazały się być rozczarowujące i kontrowersyjne. Trudno było wówczas znaleźć interesujące miejsca w centrach miast, a deweloperzy i architekci zaangażowani byli w realizację nowych przedsięwzięć inwestycyjnych na przedmieściach. Centra miast – nie bez przyczyny – uważane były wówczas za miejsca skazane na wymarcie, brudne, niebezpieczne i chaotycznie zabudowane. Jednocześnie na pomoc miastom, a także pracującym w nich deweloperom, ruszył rząd federalny. Sztandarowy Urban Renewal Program (program odnowy miejskiej) pomyślany został jako pomoc dla podupadających śródmieść. Jednak jego powiązanie z programem budowy tanich mieszkań – zwanym Federal Housing Program (federalny program mieszkaniowy) – spowodowało, iż oba te przedsięwzięcia wkrótce zaczęły się kojarzyć z wyburzaniem całych dzielnic miejskich i budowaniem na ich miejscu kompleksów mieszkalnych: monotonnych, anonimowych, o charakterze socjalnym (a więc o niskim standardzie) bloków mieszkaniowych. Natomiast, jeśli już zdecydowano się na wykorzystanie wymienionego powyżej Urban Renewal Program w celu realizacji nowego

programu miejskiego o charakterze publicznym, to były to przeważnie propozycje skierowane nie do szerokiego grona odbiorców, ale do wąsko rozumianej elity. Były to obiekty duże, monofunkcyjne, i niemal całkowicie odseparowane od otaczającej je przestrzeni (którą to przestrzeń – w założeniach – miały ożywiać). Przykładem może być tu Lincoln Center w Nowym Yorku, który przewidziano jako miejsce dla prowadzenia działalności teatralnej i muzycznej. Jedynie w niewielu przypadkach oszczędzano stare budynki i włączano je w nowe struktury (jak np. w kompleksie Charles Center w Baltimore). Takie prowadzenie procesów rewitalizacji urbanistycznej jeszcze bardziej wzmacniało pęd mieszkańców do ucieczki na przedmieścia (Frieden, Sagalyn, 1992).



Ryc. 1. Dalian, Chiny. Nowe funkcje śródmiejskie wykorzystujące istniejące struktury przestrzenne (fot. P. Lorens).

Zmiana w podejściu do degradujących się śródmieść miast nastąpiła dopiero na początku lat 1970., kiedy to nastąpił odwrót od technokratycznych, modernistycznych koncepcji rozwojowych. Jednocześnie zauważono i uznano za wartościowe lokalne tradycje i koloryt, zaczęto dostrzegać wartości dawnej struktury miejskiej. Stało się tak nie bez udziału samych zainteresowanych – przedstawicieli społeczności lokalnych. Najbardziej znaną postacią jest tu Jane Jacobs, której kampania na rzecz zachowania tradycyjnej zabudowy południowej części Manhattanu oraz rezygnacji z planów budowy kolejnych autostrad, poparta następnie szeroko znaną książką pt. *Death and Life of Great American Cities*¹, stała się punktem zwrotnym w planowaniu rozwoju miast amerykańskich. Tak więc, lata 70. i 80. XX wieku to powrót do centrów miast, odkrywanie na nowo opuszczonych przestrzeni a także rewitalizacja dawnych kompleksów przemysłowych czy też choćby zjawisko odnowy tzw. waterfrontów. Zmiany te, powiązane także z nowymi tendencjami w demografii oraz w sferze obyczajowej, doprowadziły do znaczącego przesilenia w teoriach planistycznych i urbanistycznych. Wymusiły one także zmiany w samym warsztacie planistycznym i urbanistycznym. Przede wszystkim

¹ Publikacja ta stanowiła przełom w myśleniu amerykańskich urbanistów o procesach rozwoju miasta. Pierwszej wydanie miało miejsce w 1961 roku, później książkę tę wielokrotnie wznawiano.

2. Współczesne tendencje rozwoju struktur...

jednak planiści i władze miejskie dostrzegły konieczność ścisłej współpracy z sektorem prywatnym i mieszkańcami, a także dostosowywania swych działań do tendencji rynkowych (Hall, 2000).

Jak się jednak okazało, nie da się tak łatwo zawrócić biegu wydarzeń. Autentyczne przestrzenie publiczne i powiązane z nimi instytucje oraz kultura bycia mieszkańców w znacznej mierze zostały już zniszczone. Próby ich odtworzenia w krótkim czasie z góry skazane były na porażkę. Nie da się bowiem w ciągu paru lat odtworzyć tego unikalnego środowiska, jakim jest przestrzeń publiczna miasta, narastająca w ciągu wielu lat czy wieków rozwoju; dotyczy to nie tyle samej fizycznej struktury, lecz tradycji, historii, tożsamości. A zarówno inwestorzy, jak i władze miejskie oczekiwały szybkich wyników. Wykreowano nowe mody i nowe zwyczaje, jak bywanie w dużych centrach handlowych, robienie zakupów w odnowionych



Ryc. 2. Hamburg. Zrewitalizowany obszar dawnej fabryki tramwajów – obecnie zespół mieszkaniowy (fot. P. Lorens).

śródmieściach, czy też odnawianie lokalnej tożsamości poprzez rozmaite imprezy czy wydarzenia kulturalno-rozrywkowe. Było to jednak mało. Zaczęto więc szukać tematów – historii, których opowiedzenie może przyciągnąć klientów znudzonych monotonią podmiejskich centrów handlowych. I tak narodziło się zjawisko tematyzacji przestrzeni, czyli intencjonalnego nadawania przestrzeni form architektonicznych nawiązujących do czasów minionych lub innych kręgów cywilizacyjnych, które może być powiązane z kreowaniem przeznaczonego dla masowego odbiorcy spektaklu miejskiego. Zjawisko to często towarzyszy procesom rewitalizacji, co wynika ze współczesnych przemian kulturowych i ekonomicznych, w tym procesów globalizacyjnych.

Analiza ewolucji miast zachodnioeuropejskich oraz północnoamerykańskich na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci, jak i obecnych przeobrażeń miast polskich, dowodzi, iż wszystkie współczesne organizmy miejskie są przedmiotem cyklicznych przemian, wynikających z opisanych przez L. Klassena faz cyklu życia miejskiego. Cykl ten składa się z fazy urbanizacji (gdzie szybciej rośnie liczba ludności części centralnych niż peryferii), suburbanizacji (gdzie liczba ludności peryferii rośnie szybciej niż obszarów centralnych), dezurbanizacji (gdy cały

obszar metropolitalny traci mieszkańców) i wreszcie reurbanizacji (w trakcie której relatywnie szybciej przybywa ludności w centrach niż na peryferiach). Z tym to właśnie zjawiskiem wiązać należy pojęcie rewitalizacji urbanistycznej. Przemiany te odnoszą się do wszystkich ośrodków, szczególnie są jednak istotne dla miast globalnych² lub aspirujących do tego miana (Jałowiecki, Szczepański, 2002). Możemy je nazwać „miastami doby globalizacji”.

2.2. REWITALIZACJA URBANISTYCZNA JAKO ELEMENT CYKLU PRZEMIAN WSPÓŁCZESNEGO MIASTA

W okresie nowoczesności struktura urbanistyczna miast doby globalizacji warunkowana była przez takie czynniki jak industrializacja czy rozwój ekonomiczny oparty na produkcji (Chakravorty, 2000). Natomiast obecnie, opisane fazy przemian miasta również zależą od szeregu procesów gospodarczych, ale tym razem od takich jak dezindustrializacja (czyli likwidacja nieefektywnych lub przestarzałych zakładów przemysłowych), rozwój high-tech (a więc sektora najnowszych technologii) a także rozwój usług, a zwłaszcza tzw. usług produkcyjnych. Owe procesy dezindustrializacji sprawiły, że dziś coraz mniej miast wiąże swą gospodarczą przyszłość z tradycyjnymi gałęziami przemysłu. Przykładowo, dzisiaj w usługach pracuje 75% czynnych zawodowo Amerykanów. Ale odróżnić tu trzeba usługi dla konsumentów od usług dla biznesu oraz innych instytucji. Do grona tzw. usług produkcyjnych zaliczyć trzeba m.in. usługi finansowe, marketingowe, prawne, reklamowe, ubezpieczeniowe, doradztwo personalne. W wyniku dokonujących się transformacji następuje dekapitalizacja i degradacja wielu terenów przemysłowych w zabudowie miejskiej. Skutkiem procesów dezindustrializacyjnych są także dramatyczne konsekwencje społeczne w postaci bardzo wysokich wskaźników bezrobocia, ogromnego wzrostu przestępczości i fizycznej degradacji całych wielkich połąci przestrzeni miejskiej.

Mimo opisanych powyżej negatywnych efektów, procesy te pozwalają jednak na stworzenie szans reurbanizacji dzielnic centralnych miast. Przykładem może być Kopenhaga, gdzie rozwój centrum miasta był w latach powojennych blokowany przez istniejący przemysł. Po jego przenosinach na przedmieścia pod koniec XX wieku możliwe było podjęcie procesów zagospodarowywania opuszczonych terenów i wykreowania nowych przedsięwzięć wzmacniających centralny obszar miasta. Jednak kluczowym czynnikiem decydującym o przeobrażeniach centrów miast – w wypadku kiedy dominującą siłą jest rynek – jest tzw. gentryfikacja. Proces ten, zwany w literaturze anglojęzycznej *gentrification*, oznacza sanację danego obszaru połączoną z podniesieniem jego atrakcyjności dla grupy bardziej zamożnych mieszkańców, w tym tzw. klasy średniej. Możemy przy tym mówić o gentryfikacji związanej z zastępowaniem słabszych ekonomicznie mieszkańców przez zamożnych przedstawicieli klasy średniej oraz o gentryfikacji związanej z wprowadzaniem silniejszych ekonomicznie firm na miejsce słabszych, wypieranych z obszarów poddawanych owemu procesowi. To

² Mianem miasta globalnego winniśmy określać – za Saskią Sassen 2001) – jedynie kilka największych miast świata, stanowiących najważniejsze węzły światowej wymiany gospodarczej. W odniesieniu do pozostałych powinno się używać określenia miast doby globalizacji.

2. Współczesne tendencje rozwoju struktur...

ostatnie zjawisko nazywa się „gentryfikacją korporacyjną”, używane bywa także określenie „manhattanizacja” (Majer, 1999). Rozwój zjawiska gentryfikacji przyczynia się do wytworzenia nowych typów struktury miejskiej, uwzględniających rozwój potrzeb konsumpcyjnych. Wiążą się one z wytworzeniem nowego typu związków: pomiędzy kulturą i ekonomią oraz pomiędzy konsumentami z klasy średniej i globalnymi korporacjami (Zukin, 1993).

Obok reurbanizacji, kluczowym dla zrozumienia przemian współczesnych miast konceptem jest suburbanizacja. Pojawiła się ona w Stanach Zjednoczonych jako skutek głównego natężenia rozwoju przestrzennego dużych miast i kulminacji przyrostu liczby ludności miejskiej (nazwanej „eksplozją metropolii”), przypadających na lata 1921–1961. Pojęciem tym określamy proces gremialnego osiedlania się klasy średniej w strefach podmiejskich³. Mimo iż postrzegana jako proces negatywnie wpływający na strukturę miast i ich funkcjonowanie⁴, w USA stała się jednym z głównych nośników rozwoju przestrzennego już pod koniec okresu międzywojennego. Jego główne natężenie przypada jednak na początek lat 50. Przedmieścia stały się w XX wieku (przede wszystkim dla Amerykanów) typowym środowiskiem zamieszkania, utożsamiane z tym co zasobne i kulturalne – w przeciwieństwie do dzielnic mieszkalnych wewnątrz granic wielkich miast będących symbolami komunalnego zaniedbania i patologii. Dla większości Amerykanów owe dzielnice centralne od dawna kojarzą się z biedą i niebezpieczeństwem⁵ (Majer, 1999). Suburbanizacja, mimo iż jej największy rozwój w Stanach Zjednoczonych przypada na lata 60. i 70. XX wieku, jest również obecnie najważniejszym czynnikiem polaryzacji struktury społeczno-przestrzennej miast. Zjawisko to wpływa znacząco na rynek nieruchomości i aktywność ekonomiczną historycznych centrów miast. Oznacza to dogłębną restrukturyzację przestrzeni miasta (Kesteloot, 2000). W jej wyniku możemy mówić o nowym zestawie elementów organizujących strukturę miejską (Sassen, 2001):

- **suburbanizacji mieszkalnictwa** – dotyczącej głównie klasy średniej;
- **suburbanizacji miejsc pracy** – nie tylko przemysłowych, ale w ostatnich dekadach także biurowych (umożliwiona przez nowoczesną telekomunikację);
- **zajęciu obszarów centralnych miasta przez biedniejsze grupy społeczne**, nie korzystające z owoców rozwoju ekonomicznego.

Krańcową formą suburbanizacji jest dezurbanizacja – rozumiana jako zanik miasta jako ograniczonej struktury przestrzennej na rzecz niczym nieograniczonych wielkich regionów funkcjonalnych. Styl życia ich mieszkańców opisać można jako „kontinuum miejsko-wiejskie”.

³ Suburbanizacja ma swoje korzenie w ruchu miast-ogrodów w latach 20. XX wieku. Ale współczesne przedmieścia to produkt nie tylko przemieszczania się ludności z centrów miast, jest to także wynik przemieszczania się ludności i aktywności społeczno-ekonomicznej pomiędzy poszczególnymi obszarami podmiejskimi. Co interesujące, także w europejskich aglomeracjach miejskich, jak Frankfurt nad Menem, następuje suburbanizacja i peryferyzacja nie tylko miasta centralnego, ale także i innych ośrodków tworzących aglomerację.

⁴ O niekorzystnym wpływie suburbanizacji na rozwój miast pisała już Jane Jacobs. Na początku lat 60. przedstawiała wizję dezorganizacji społecznej wywołanej przez procesy rozwojowe miast. Jej zdaniem, dzięki procesom suburbanizacji i dezurbanizacji, w ciągu ostatnich dziesięcioleci miasta, które można było obejść pieszo przemieniły się w pofragmentowaną przestrzeń, gdzie nie ma jasnego rozgraniczenia pomiędzy miastem a przedmieściem. Efektem jest tzw. deterytorializacja i nie-miejskość, rozumiane jako zanik wielu cech miejskości przestrzeni.

⁵ Procesy suburbanizacyjne doprowadziły także do powstania tzw. *edge cities* (czyli miast na obrzeżach). Pojęcie to oznacza tworzenie nowych koncentracji usług i miejsc pracy w oddaleniu od tradycyjnych centrów miast. Nie jest to także zjawisko nowe – już w 1937 roku można było naliczyć w świecie około 20 miast-satelitów.

Jednocześnie rozwijają się mniejsze miasta na obrzeżach wielośrodkowych regionów metropolitalnych, powstają takie instytucje jak parki przemysłowe i następuje wzrost liczby w pełni zurbanizowanych, wielośrodkowych regionów metropolitalnych, w których nie ma dużych miast (Majer, 1999). Współcześnie oba te procesy rozwijają się z ogromną dynamiką w miastach polskich.

Opisanym zjawiskom przestrzennym towarzyszą także zjawiska w sferze gospodarczej. Poza opisanymi już dezindustrializacją i rozwojem nowego sektora usług wymieniłem także delokalizację własności nieruchomości. Pojawia się nowa liga międzynarodowych korporacji deweloperskich jak np. Tishman Speyer Properties. To powoduje, że pojawia się coraz więcej projektów wielkoskalarnych w miastach świata. Rzecz jasna, czynnikiem ułatwiającym rozwój tego zjawiska jest duża podaż terenów – przeważnie poprzemysłowych – wymagających regeneracji (Beauregard, Haila, 2000). Do nowej sytuacji w miastach dochodzi jeszcze czynnik strukturalizacji socjoprzestrzennej miasta wynikający z nakładania się dawnych struktur i współczesnych zmian. Efektem jest cała gama rozmaitych możliwych modeli o bardzo różnych charakterystykach (Kesteloot, 2000).

Jak widać z powyższych rozważań, rewitalizacja urbanistyczna stanowi istotny element składowy przemian współczesnego miasta i jako taka wpisuje się w ogólnoświatowe tendencje w tej dziedzinie.

2.3. REWITALIZACJA A KONKURENCYJNOŚĆ MIAST

Myśląc o współczesnym mieście często mamy na uwadze różnorodne jego wyobrażenia, odnoszące się zazwyczaj do ich historycznych centrów czy szczególnie znanych miejsc. Jednak większość obecnych miast rozlewa się teraz na wiele setek hektarów, obejmując cały szereg różnych typów obszarów. Jednocześnie, w wielu wypadkach zatarcie uległo tradycyjne rozdzielenie na miasto i wieś (Amin, Thrift, 2002). Tak więc owe wyobrażenia miast są słuszne jedynie w odniesieniu do niektórych ich fragmentów, zazwyczaj historycznych śródmieść. Dzieje się tak, bo o mieście i jego tożsamości w dużej mierze świadczy charakter jego przestrzeni publicznych, a te odnaleźć możemy zazwyczaj w ich najważniejszych obszarach – a więc właśnie historycznych centrach, które stanowią często szczególną wartość w budowaniu konkurencyjnej pozycji miasta.

Mamy więc do czynienia ze znacznym zróżnicowaniem przestrzeni współczesnego miasta. Ale mówić możemy o podwójnym zróżnicowaniu miast – wewnętrznym i zewnętrznym. Pojęciem zróżnicowania wewnętrznego określić możemy różnorodność ofert miejskich wewnątrz jednego organizmu. Natomiast zróżnicowanie zewnętrzne wiąże się z konkurencją m.in. o kapitał, zainteresowanie turystów czy potencjalnych mieszkańców z innymi ośrodkami miejskimi. Oznacza to, że istnieje konkurencja miast, a więc swego rodzaju rynek, na którym przedkładana jest oferta specyficznych produktów miasta, spośród której wybierają zarówno inwestorzy, potencjalni mieszkańcy jak i turyści. Według definicji Tadeusza Markowskiego produktem miejskim nazywamy „materialny lub niematerialny element szeroko pojętej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, który staje się przedmiotem wymiany rynkowej” (Markowski, 2002). Konsekwencją koncepcji produktu miejskiego jest obecność

2. Współczesne tendencje rozwoju struktur...

klienta, czyli mieszkańca bądź przyjeźdnego poszukujących jakiegoś szczególnego miejsca czy też firmy szukającej swej siedziby. Ich wybory wynikają z przyjętego, własnego kryterium oceny atrakcyjności danego towaru, w tym wypadku przestrzeni.

Zróznicowanie wewnętrzne miast wiąże się więc z oceną przestrzeni miejskiej, a raczej jej poszczególnych fragmentów. Dzięki tej ocenie konsumenci mogą świadomie wybrać określone produkty miejskie. Wybór ten warunkowany jest dążeniem do unikania doświadczeń nieprzyjemnych (a więc m.in. konfrontacji z przysłowiowymi „innymi”) oraz chęcią konsumpcji atrakcyjnych doświadczeń kulturowych. W efekcie dokonywania tych wyborów sami doprowadzamy do atomizacji struktury miejskiej i do jej rozbicia na „archipelag enklaw” (Hajer, Reijndorp, 2001). Owe rozbicie – zwane przez Petera Marcuse’a „nowym porządkiem przestrzennym” – przejawia się w koegzystencji różnych przestrzeni miejskich przeznaczonych dla zróżnicowanej klienteli, a także w pojawianiu się miejsc dla grup słabych ekonomicznie i społecznie, usuwanych z przestrzeni będących w zainteresowaniu grup bardziej zamożnych



Ryc. 3. Guadalajara, Meksyk. Nowe oblicze miasta (fot. P. Lorens)

czy wpływowych. Pojawiają się także przestrzenie całkowicie opuszczone, nie będące w polu zainteresowania żadnej z tych grup. Uproszczona typologia tych przestrzeni oparta może być na analizie pozycji społecznej ich mieszkańców. I tak, wymienić tu można przestrzenie dla elit, klasy średniej⁶, przedmieścia przeznaczone dla w miarę dobrze sytuowanych rodzin z dziećmi, tradycyjne obszary klasy robotniczej⁷ oraz getta wykluczeń (Marcuse, van Kempen, 2000). Dobrym przykładem jest opisywane przez Mike’a Davisa współczesne Los Angeles, w wielu miejscach przypominające konglomerat zamkniętych, niedostępnych dla osób po-

⁶ Współczesnej „szlachty” (*gentry*) – w tym dla *yuppies* (czyli młodych profesjonalistów miejskich), *dinks* (czyli par nie posiadających dzieci, gdzie oboje partnerzy pracują), *bo-bo* (czyli klasy średniej aspirującej do miana bohemy artystycznej), artystów, performerów itp. Przestrzenie te są pozbawione wielu funkcji niezbędnych do funkcjonowania tradycyjnej rodziny, w tym infrastruktury dla dzieci, jako że nie są to miejsca przeznaczone dla zamieszkania rodzin z dziećmi.

⁷ M.in. dzielnice o zabudowie kamienicowej, w tym o różnym standardzie (także o charakterze socjalnym). W tej grupie znajdują się także różnego rodzaju obszary etniczne.

stronnych różnego rodzaju kompleksów mieszkaniowych czy pilnie nadzorowanych galerii handlowych. Cechą charakterystyczną tego miasta jest przy tym brak infrastruktury dla osób wykluczonych – biednych i bezdomnych. Jednak takie uformowanie struktury przestrzennej miasta powoduje w bardziej zamożnych warstwach społecznych wręcz obsesję niebezpieczeństwa (Miles, 2003).

Niezależnie jednak od zróżnicowania wewnętrznego mamy także do czynienia z konkurencją zewnętrzną innych ośrodków miejskich, dążących do przyciągnięcia jak największej ilości turystów, nowych inwestycji, kapitału, zamożnych i wykształconych mieszkańców. Miasta mają w tej grze do dyspozycji szereg atutów, z których jednym z ważniejszych jest atrakcyjna, bezpieczna i bogata kulturowo przestrzeń miejska⁸. Niestety, wiele ze współczesnych ośrodków miejskich nie może się pochwalić wysokiej jakości historycznymi lub współczesnymi strukturami urbanistycznymi. Wówczas koniecznym jest stworzenie jej namiastki, zdolnej konkurować z przestrzeniami autentycznymi, a nawet je przebić swoją atrakcyjnością. Takimi namiastkami mogą być właśnie przestrzenie rewitalizowane, w tym tematyczne, stanowiące – w wyobrażeniach władz miejskich – antidotum na niską jakość zastanych struktur. Dlatego też uznać należy, iż rewitalizacja urbanistyczna nawet niewielkiego (choć często bardzo charakterystycznego, stanowiącego o tożsamości danego ośrodka) fragmentu przestrzeni miejskiej przyczynić się może do wzmocnienia konkurencyjności danego miasta na rynku miast (Lorens, 2004).

2.4. ZAGADNIENIA WIĄŻĄCE SIĘ Z REWITALIZACJĄ STRUKTUR MIEJSKICH W POLSCE

Rewitalizacja struktur miejskich w Polsce wiąże się z szeregiem zagadnień, zarówno w odniesieniu do silnych stron jak i problemów naszych miast. Można także mówić o szansach i zagrożeniach dla rewitalizacji polskich miast.

Czynnikami sprzyjającymi rewitalizacji jest nakładanie się na siebie procesów degradacji struktur miejskich oraz tendencji do ich odnowy. Nie mamy więc – jak to miało miejsce w przypadku miast zachodnioeuropejskich czy północnoamerykańskich – do czynienia z długim czasem braku zainteresowania terenami czy strukturami zdegradowanymi, co przyczyniać się może do lepszego zachowania oryginalnej struktury. Kolejnym czynnikiem sprzyjającym rewitalizacji jest niewątpliwa moda na mieszkanie, pracę czy robienie zakupów w miejscach szczególnych⁹.

Moda ta stanowi obecnie siłę napędową szeregu projektów realizowanych np. w Łodzi. Prowadzi ona do wzrostu zainteresowania obszarami zdegradowanymi, czego skutkiem staje się powoli branie pod uwagę przez inwestorów tych procesów możliwości poniesienia dodatkowych kosztów na konserwację zabytkowych struktur. Dzieje się to mając w perspektywie większe zyski ze sprzedaży czy najmu owych szczególnych, unikalnych produktów miejskich,

⁸ Zagadnieniu temu poświęcone jest szereg publikacji z dziedziny ekonomiki rozwoju miast oraz zarządzania ich rozwojem.

⁹ Wiąże się to z odkrywaniem uroków miejsc szczególnych, charakterystycznym dla współczesnych przemian kulturowych. Więcej na ten temat w kolejnych rozdziałach skryptu.

2. Współczesne tendencje rozwoju struktur...

jakimi stają się zrewitalizowane obszary. Kolejnym wreszcie czynnikiem sprzyjającym jest powstanie stosunkowo już silnego lobby na rzecz zachowania historycznych struktur, a także przenikanie do nich różnego rodzaju aktywności kulturalnych i artystycznych.

Wśród najważniejszych problemów rewitalizacji wymienić należy przede wszystkim brak dobrych, rodzimych przykładów kompleksowej rewitalizacji dzielnic miejskich – znaczące projekty w tym zakresie są dopiero na etapie przygotowania lub realizacji.

Kolejnym istotnym problemem jest brak jasno zarysowanych źródeł finansowania procesu. Poza funduszami unijnymi i często skromnymi środkami wygospodarowanymi z budżetów lokalnych trudno jest odnaleźć inne źródła finansowania, w tym projektów tzw. „miękkich”, a więc nie związanych z prestiżowymi często inwestycjami. Czynnikiem utrudniającym prowadzenie konsekwentnej i skutecznej polityki w tym zakresie jest także postępująca dekapitalizacja zasobów – głównie mieszkaniowych – prowadząca do tak znacznego pogarszania się stanu technicznego poszczególnych budynków, budowli czy struktur, iż jedynym rozwiązaniem jest ich fizyczna rozbiórka i późniejsza odbudowa, ale także i postępująca w szybkim tempie degradacja terenów przemysłowych i pokolejowych, zachodząca szczególnie w wypadku „porzucenia” terenu przez jego właścicieli. Nie bez znaczenia jest także znaczący niedobór kadr gotowych podjąć proces przygotowania a następnie realizacji poszczególnych projektów rewitalizacyjnych.

Wśród szans wymienić należy perspektywę znaczącego dofinansowania programów rewitalizacji polskich miast ze środków unijnych, w szczególności w rozpoczynającym się dopiero okresie programowania. Aspekt ten jest niewątpliwie obecnie największą siłą napędową całego procesu, czego praktycznym wyrazem jest przygotowywanie szeregu projektów przez wiele samorządów oraz dążenie do wspomaganie tego procesu przez władze państwowe¹⁰.

Kolejną szansą na powodzenie procesu jest wyjście przygotowywanych w Polsce programów i projektów ze stadium „embrionalnego”; zaczęła się bowiem realizacja szeregu projektów, w tym finansowanych ze środków unijnych w latach 2004–2006 oraz 2007–2013, co doprowadziło do zwiększenia zainteresowania tym zagadnieniem. Szansą dla rewitalizacji jest wreszcie pogłębiająca się świadomość wszystkich aktorów tego procesu co do specyfiki procesu rewitalizacji oraz jego złożoności, celów, wymiarów oraz możliwych do osiągnięcia efektów. Nie bez znaczenia jest także rosnące poparcie społeczności lokalnych, coraz lepiej rozumiejących ten proces oraz w coraz większym stopniu zainteresowanych podnoszeniem jakości życia w swej miejscowości, dzielnicy czy mieście¹¹.

¹⁰ Praktycznym wyrazem tego wsparcia jest przygotowanie i prowadzenie przez Ministerstwo Gospodarki oraz Ministerstwo Rozwoju Regionalnego szkoleń, seminariów i projektów współpracy międzynarodowej w tym zakresie.

¹¹ Specyficznym wyrazem tej troski jest dążenie do poprawienia jakości przestrzeni publicznych, co często jest dziełem samych mieszkańców wykonywanym bezinteresownie na rzecz swojej miejscowości. Szereg tego typu przykładów nadesłano na konkurs na najlepszą przestrzeń publiczną organizowany przez TUP.



Ryc. 4. Słupsk. Zdegradowane strefy miejskie w śródmieściu miasta (fot. P. Lorens).

2.5. PODSUMOWANIE

Rewitalizacja urbanistyczna staje się coraz bardziej istotnym elementem procesu rozwoju i przekształceń polskich miast. Na fakt ten składa się cały szereg przyczyn, związanych zarówno z ekonomią jak i kulturą. Jednocześnie, w warunkach akcesji do Unii Europejskiej procesy odnowy naszych miast nabierają tempa, a wyrazem tego jest coraz większa pula środków przeznaczana na potrzeby projektów rewitalizacyjnych właśnie. Projekty te służą przy tym nie tylko mieszkańcom, ale także stają się często magnesem przyciągającym turystów, kapitał, a czasem nawet i stanowią o tożsamości całych ośrodków miejskich. Stąd też spodziewać się należy dynamicznego rozwoju tego zjawiska, a co za tym idzie, przemiany wizerunku obszarów zdegradowanych naszych miast.

Literatura

- Amin A., Thrift N., 2002, *Cities. Reimagining the Urban*, Polity Press, Cambridge UK.
- Beauregard R.A., Haila A., 2000, *The Unavoidable Continuities of the City*, [w]: Marcuse P., van Kempen R. (red.) *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Chakravorty S., 2000, *From Colonial City to Globalizing City? The Far-from-complete Spatial Transformation of Calcutta*, [w]: Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Frieden B.J., Sagalyn L.B., 1992, *Downtown, Inc. How America Rebuilds Cities*. The MIT Press, Cambridge MA.
- Hajer M., Reijndorp A., 2001, *In Search of New Public Domain*, NAI Publishers, Rotterdam.
- Hall P., 2000, *The Centenary of Modern Planning*, [w]: Freestone R. (red.), *Urban Planning in a Changing World*, E&FN Spon, London.

2. Współczesne tendencje rozwoju struktur...

- Jałowiecki B., Szczepański M.S., 2002, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Kesteloot Ch., 2000, *Brussels: Post-Fordist Polarization in a Fordist Spatial Canvas*, [w]: Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Lorens P., 2004, *Tożsamość a autentyczność przestrzeni publicznej współczesnych wielkoskalowych założeń urbanistycznych*, [w]: Markowski T. (red.), *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni*, „Biuletyn KPZK PAN”, 210, KPZK PAN, Warszawa.
- Majer A., 1999, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, „Studia KPZK PAN”, t. 57, Wyd.Naukowe PWN, Warszawa.
- Marcuse P., van Kempen R., 2000, *Introduction*, [w]: Marcuse P., van Kempen R. (red.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Miles M., 2003, *Consuming Culture: Affluence and Social Space in the New Barcelona*, [w]: Eckardt F., Hasenpflug D. (red.), *Consumption and the Post-Industrial City*, Peter Lang, Frankfurt am Main.
- Sassen S., 2001, *The Global City*, Princeton University Press, Princeton & Oxford.
- Zukin S., 1993, *Landscapes of Power*, University of California Press, Berkeley CA.

CZĘŚĆ II

SPECYFIKA PRZEKSZTAŁCEŃ I REWITALIZACJI OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH

PIOTR LORENS

3. SPECYFIKA PROCESÓW PRZEKSZTAŁCEN I REWITALIZACJI RÓŻNYCH TYPÓW OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH W MIASTACH POLSKICH

3.1. WPROWADZENIE

Podejmując problematykę określenia typologii obszarów zdegradowanych należy wyselekcjonować z całego zbioru różnych rodzajów terenów miejskich te, które spełniają ów założony warunek „potencjału metropolitalnego”. Potencjał metropolitalny – według I. Mironowicz i T. Ossowicza (2005) – wynika z walorów miejsca, w tym takich, jak położenie, wartości kulturowe i przyrodnicze, dotychczasowe zagospodarowanie, uroda miejsca, dobra sława oraz z pełnionych już w jakimś okresie funkcji metropolitalnych. Do tych kryteriów należałoby jeszcze dodać wielkość obszaru, w sposób naturalny wyznaczającą możliwości uzyskania przez niego znaczącej funkcji o znaczeniu metropolitalnym. Dlatego wydaje się celowe pominięcie w tej klasyfikacji pojedynczych obiektów czy małych zespołów o jednorodnym charakterze, stanowiących element ciągłej tkanki miejskiej i nie posiadających szczególnego znaczenia dla struktury miasta oraz jego dawnego, obecnego oraz możliwego, przyszłego programu funkcjonalnego.

Pamiętać też należy, iż poszczególne rodzaje obszarów mogą być w różnym stopniu narażone na określone typy degradacji (Mironowicz, Ossowicz, 2005). Dlatego też – jako uzupełnienie do opisu poszczególnych grup obszarów – zaprezentowano przemyślenia dotyczące podatności poszczególnych obszarów na wymienione typy degradacji. Stanowią one mogą bazę dla dalszych poszukiwań badawczych związanych z określaniem ryzyka wystąpienia procesów degradujących w strukturach naszych miast.

3.2. ZRÓŻNICOWANIE OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH

Obszary zdegradowane w strukturach polskich metropolii podzielić można na wiele różnych grup. Bogata literatura przedmiotu bazuje zazwyczaj na ustalonej klasyfikacji ze względu na pełnioną poprzednio funkcję oraz – w drugiej kolejności – ze względu na okres historyczny ukształtowania struktur (Lorens, 2004). Kolejnym kryterium może stać się ich wielkość i znaczenie w strukturze danego miasta.

W tej pracy przyjęto podstawowy podział obszarów według pierwotnego przeznaczenia oraz genezy powstania. Prowadzi to do wydzielenia szeregu kategorii i podkategorii,

szczegółowo omówionych w podrozdziale 3.2.1. Osobno omówiono podział obszarów zdegradowanych w odniesieniu do ich wielkości i znaczenia w strukturze miejskiej, przyjmując, iż podziały te stosować można do wszystkich omówionych wcześniej kategorii odnoszących się do ich pierwotnego przeznaczenia i genezy powstania. Tę część typologii zawarto w podrozdziale 3.2.2.

3.2.1. Typologia obszarów w odniesieniu do pierwotnego przeznaczenia i genezy powstania

W odniesieniu do pierwszego z zaproponowanych kryteriów wyróżnić można cztery zasadnicze grupy obszarów zdegradowanych: mieszkaniowe, kompleksy wielofunkcyjne, tereny związane z infrastrukturą techniczną i przemysłową miast oraz obszary nazywane często „nieużytkami miejskimi”. Każde z nich dzieli się na szereg podgrup, omówionych poniżej.

- **Obszary mieszkaniowe** posiadają bardzo zróżnicowaną charakterystykę, zarówno co do typu struktury, stanu własnościowego, stanu technicznego, jak i natężenia problemów technicznych, społecznych i ekonomicznych. Wśród nich wyróżnić można cztery główne grupy:

- O genezie XVIII-wiecznej i wcześniejszej (datujące się sprzed okresu industrialnego) – są to przeważnie struktury śródmiejskie, nie zniszczone przez działania wojenne czy klęski żywiołowe, o bardzo drobnej a jednocześnie gęstej strukturze zabudowy, wymagające częstokroć kosztownych działań rewaloryzacyjnych. Mając duży walor zabytkowy – i dzięki temu potencjał rozwoju funkcji turystycznej – częstokroć wymagają wprowadzenia podstawowych elementów infrastruktury technicznej jak kanalizacja czy sieć gazowa. Przykładem tego typu struktur mogą być historyczne zespoły staromiejskie, w tym często zachowane w miastach średnich i małych.

- O genezie XIX-wiecznej i wczesnodwudziestowiecznej (relikty miasta epoki wczesnoindustrialnej) – czyli przeważnie struktury kamienicowe, czasami willowe, stanowiące esencję miasta końca XIX wieku. Struktura zabudowy jest tu przeważnie znacznie bardziej uporządkowana, choć zdarzają się sytuacje wyjątkowe, jak zachowane i wymagające podjęcia kompleksowych działań wnętrza kwartałów wypełnione zabudową oficynową, o niskim standardzie i niewielkich walorach kulturowych. Jednocześnie, obecnie stanowią one przedmiot zainteresowania „klasy metropolitalnej”¹ jako atrakcyjne miejsce zamieszkania bądź lokalizacji rozmaitych funkcji – jak siedziby firm czy wyspecjalizowane usługi. Przykładem tego typu struktur mogą być zachowane zespoły, lokowane przeważnie w miastach dużych i średniej wielkości, na obrzeżach zespołów staromiejskich lub w sąsiedztwie powstającej infrastruktury przemysłowej.

- O genezie międzywojennej – mające różny charakter zespoły miejskie i o wyraźnie podmiejskim charakterze, stanowiące element dziedzictwa wczesnego modernizmu i towarzyszącej mu myśli socjalnej. Dziedzictwo to rzadko bywa jeszcze dostrzegane, tym bardziej że architektura modernistyczna jest doceniana głównie poprzez swoje sztandarowe realizacje,

¹ Jako „klasę metropolitalną” określa się grupę ludzi – mieszkańców metropolii – o szczególnych zasobach kapitału finansowego i kulturowego, luksusowym typie konsumpcji oraz globalnej i europejskiej identyfikacji kulturowej. Patrz: Jałowiecki (1999).



Ryc. 5. Słupsk. Fragmenty przestrzeni śródmieścia miasta – stan przed i po rewitalizacji (fot. P. Lorens).

nie zaś za kompleksowość myśli społecznej, z którą się wiązała. Jednocześnie wiele z tych obiektów – w szczególności dotyczy to zabudowy jednorodzinnej – jest obecnie przedmiotem zainteresowania jako atrakcyjne miejsce zamieszkania. Wiąże się to z całkowitą zmianą ich pierwotnego, socjalnego charakteru (Cielątkowska, Lorens, 2000). Przykładem tego typu struktur mogą być zarówno pojedyncze osiedla jak i całe dzielnice, lokowane przeważnie w miastach przemysłowych, gdzie występowały problemy z zapewnieniem godziwych warunków zamieszkania dla najuboższych grup społecznych. Ale zespoły tego typu odnaleźć można także w miastach średnich i małych, choć wówczas ich skala jest również kameralna. W Polsce przykłady takiej zabudowy występują głównie na terenach, które nie znajdowały się w granicach naszego kraju przed wybuchem II wojny światowej².

² Na terenie przedwojennych Niemiec a także Wolnego Miasta Gdańska, w okresie międzywojennym prowadzono zakrojoną na szeroką skalę akcję budowlaną. W jej efekcie takie miasta jak Berlin, Frankfurt a także Wrocław, Szczecin czy Gdańsk wzbogaciły się o całe nowe dzielnice zabudowy mieszkaniowej o charakterze socjalnym. Patrz także: Schwan (1935).

3. Specyfikacja procesów przekształceń...

– O genezie powojennej – przeważnie są to zespoły wykonywane w różnych systemach prefabrykacji³, często w technologii wielkopłytovej⁴, tworzące zwarte, wielkie dzielnice mieszkaniowe, choć i w tym przypadku mamy do czynienia z całym szeregiem grup i podgrup, posiadających odrębną charakterystykę (jak np. zespoły urbanistyczne okresu socrealizmu). Wydaje się, że grupa ta ma najmniejszy potencjał metropolitalny. Jednakże ekstensywny sposób zabudowy owych zespołów, a także ich często centralna lokalizacja w strukturach obecnych metropolii⁵ predestynują je do przyjęcia nowych funkcji, wśród których nie można wykluczyć także i tych o znaczeniu dla rozwoju całej metropolii. Przykładem tego typu struktur mogą być dzielnice mieszkaniowe lokowane praktycznie w każdym polskim średnim i dużym mieście, jako że w okresie powojennym (z wyjątkiem okresu socrealizmu oraz końca lat 80.) praktycznie nie realizowano nowej zabudowy mieszkaniowej w formie zwartych kwartałów⁶.

Osobną dużą grupą terenów zdegradowanych są **kompleksy wielofunkcyjne**. Wyróżnić tu można dwie zasadnicze grupy:

- **Obszary śródmiejskie** – przeważnie są to obszary centralnie położone w strukturach miast, o bardzo zróżnicowanej strukturze urbanistycznej. Zazwyczaj są one siedzibą rozmaitych wyspecjalizowanych funkcji, w tym o znaczeniu metropolitalnym. Jednocześnie rzadko się zdarza, aby całe tego typu obszary nosiły cechy degradacji – zazwyczaj w ich granicach występują różnego rodzaju fragmenty wymagające podjęcia działań rewitalizacyjnych czy tylko renowacyjnych. Według definicji przyjętych przez Forum Rewitalizacji pojęciem rewitalizacja określamy kompleksowe działania, podejmowane w sferze materialnej, społecznej i ekonomicznej. Natomiast renowacją, rewaloryzacją itp. nazywamy różnego rodzaju działania odnoszące się do odnowy struktury materialnej obiektów i ich zespołów. Wiązą się one przede wszystkim z ożywieniem gospodarczym i z kreowaniem obszaru centralnego w mieście. Przykładem tego typu struktur mogą być zarówno obszary odbudowane ze zniszczeń wojennych, jak i zachowane zespoły o genezie wcześniejszej.

- **Zespoły krajobrazowe** (w tym sportowe, rekreacyjne, dawne cmentarze i in.) – obejmujące obszary o bardzo różnej charakterystyce, zazwyczaj ogromnie zróżnicowane wewnątrznie, ale połączone lokalizacją w obrębie szczególnie ukształtowanego zespołu krajobrazowego, jak np. doliny morenowej czy rzecznej. Przykładem tego typu struktur mogą być układy związane z przebiegiem cieków wodnych, których poszczególne fragmenty były zagospodarowywane w różnym okresie i na różne cele. Tym samym stanowią one konglomeraty obszarów o bardzo różnej charakterystyce, częstokroć także uzupełniane o rozmaite funkcje tymczasowe jak ogrody działkowe.

Kolejną grupą są obszary związane z **infrastrukturą techniczną i przemysłową** miast. Zasadniczą cechą, odróżniającą je od poprzednio omówionych, jest ich częstokroć całkowite opuszczenie przez dotychczasowych użytkowników oraz rezygnacja z ich aktywnego

³ Takich jak wielki blok, wielka płyta i in. Patrz także: Rembarz (2004, 2005).

⁴ Nie dotyczy to osiedli i zespołów realizowanych przed początkiem lat 1970.

⁵ Wynika ona m.in. z faktu, iż zespoły te lokowano na obszarach zniszczonych w trakcie działań wojennych lub też wcześniej niezagospodarowanych a ulokowanych stosunkowo blisko centrum miasta.

⁶ Według obowiązującej wówczas doktryny urbanistycznej, opartej na założeniach „Karty Ateńskiej”.



Ryc. 6. Hamburg. Hafen City. Magazyny zaadaptowane na apartamenty (po lewej) (fot. P. Lorens), oraz siedziba koncernu wydawniczego Axel Springer – stan z 2009 roku (po prawej) (fot. L. Biegański).

wykorzystywania na cele techniczne czy przemysłowe, a co za tym idzie – całkowita utrata dotychczasowego znaczenia. Wyróżnić możemy cztery ich podstawowe kategorie:

- **Obszary poprzemysłowe** – w tym relikty tzw. przemysłu ciężkiego, stanowiące niegdyś o bycie ekonomicznym danego miasta lub o znacznej części jego potencjału gospodarczego, a dziś pozostawione na uboczu przemian społecznych i ekonomicznych. W grupie tej mieszczą się obiekty i tereny likwidowanych urządzeń związanych z gospodarką komunalną. Zazwyczaj są to duże kompleksy terenów o różnorodnej zabudowie, częstokroć o walorach historycznych. Nierzadko też na ich terenie znajdują się relikty instalacji przemysłowych i liczne zanieczyszczenia, będące efektem prowadzonych przez wiele lat – a czasem nawet stuleci – procesów produkcyjnych. Jednocześnie, co istotne, odnowa tych terenów prawie zawsze wiąże się z koniecznością kompleksowej realizacji nowej infrastruktury technicznej, jako że dotychczas funkcjonujące sieci projektowane były na cele przemysłowe i częstokroć nie dają się wykorzystać do nowych celów⁷. Wymienić tu można szereg podstawowych kategorii tych obszarów:

- Pełniące funkcje składowe i magazynowe – są to tereny przeważnie nie zabudowane lub też zabudowane obiektami tymczasowymi. Są one stosunkowo łatwo podatne na procesy przekształceń z uwagi na brak znaczących zanieczyszczeń oraz konieczności prowadzenia skomplikowanych procesów likwidacji infrastruktury przemysłowej. Przykładem tego typu struktur mogą być zespoły dawnych spichlerzy i magazynów, a także tereny składowe, np. związane z funkcjami portowymi lub infrastruktura kolejową.

- Związane z przemysłem lekkim (w tym obiekty i obszary związane z gospodarką komunalną), a więc przeważnie zabudowane obiektami wielkopowierzchniowymi, często wielopiętrowymi, pozbawione jednak znaczących zanieczyszczeń środowiskowych. Również są one

⁷ Więcej na ten temat: Załuski (2001).

stosunkowo łatwe w adaptacji na cele nowych funkcji, jednakże koszty tej operacji (związane z rewaloryzacją i przystosowaniem do nowych funkcji dawnej zabudowy przemysłowej) są już znacznie wyższe. Przykładem tego typu struktur mogą być zespoły dawnych fabryk włókienniczych, stanowiących duże, zwarte zespoły w strukturach miast przemysłowych.

– Związane z przemysłem ciężkim – o różnicowanej strukturze, często wymagające kosztownej likwidacji instalacji przemysłowych i zanieczyszczeń środowiskowych. Tereny te wymagają bardzo kosztownych zabiegów rekultywacyjnych, odnoszących się do samej zabudowy jak i gruntu. Jednocześnie, przeważnie są to tereny o znacznych powierzchniach, umożliwiających kompleksową realizację nowych funkcji o znaczeniu metropolitalnym. Przykładem tego typu struktur mogą być dawne kopalnie, koksownie, huty czy też rafinerie.

• **Obszary poportowe** – tereny dawnych struktur portowych i związanych z nimi przemysłów „morskich” jak stocznie, składy i in. Ważną ich cechą jest silny związek z tożsamością morską miast (choć obszary te występować mogą także na miejscu dawnych portów rzecznych). Ich restrukturyzacja napotyka podobne problemy jak w przypadku omówionych powyżej terenów poprzemysłowych. Tereny te są szczególnie podatne na przyjęcie nowych funkcji o znaczeniu metropolitalnym, gdyż są zazwyczaj centralnie położone w strukturach miast oraz pozwalają na kreację wyjątkowego środowiska miejskiego związanego z frontem wodnym i jego atrakcyjnością. W grupie obszarów poportowych wyróżnić można dwie zasadnicze kategorie (Lorens, 2001):

– Obszary o genezie średniowiecznej – stanowiące pozostałości struktur portowych I generacji (portów średniowiecznych). Do ich podstawowych cech zaliczyć należy: niewielki obszar ściśle powiązany z miastem (jego historycznym centrum), niewielka ilość wielokubaturowych obiektów składowych (spichlerze), mała ilość pozostałości dawnych urządzeń przeładunkowych. Z uwagi na swoją lokalizację tereny te są przeważnie atrakcyjne dla rozwoju przystani żeglarskich, programu komercyjnego: handlowego, usługowego, hotelowego, a także funkcji rekreacyjnych. Przykładem tego typu struktur mogą być porty rzeczne, ulokowane w miejscach stanowiących załączki rozwoju ówczesnych ośrodków handlu morskiego.

– Obszary o genezie XIX-wiecznej i wczesnodwudziestowiecznej – stanowiące pozostałości struktur portowych II generacji (portów XIX-wiecznych lub wczesnodwudziestowiecznych). Do ich podstawowych cech zaliczyć należy: duży obszar, słabo powiązany z historycznym centrum miasta, niejednorodność obszaru (przemieszanie terenów portowych z przemysłowymi, w tym np. stoczniowymi), stosunkowo duża ilość pozostałych struktur i obiektów, w tym urządzeń technicznych, magazynów itp. Te cechy terenu sprawiają, że są one atrakcyjne także dla rozwoju funkcji mieszkaniowych, komercyjnych (lecz rzadko o charakterze centrotwórczym), rekreacyjnych czy przemysłowych. Przykładem tego typu struktur mogą być różnego rodzaju układy o charakterze nabrzeżowym, pirsowym lub dokowym, a także – dawne stocznie (Lorens, 2001).

• **Obszary powojaskowe** – opuszczane przez rozmaite funkcje militarne, ulokowane m.in. w centrach miast lub na ich bezpośrednim obrzeżu. Zazwyczaj są to obszary o znacznej wielkości, nierzadko zabudowane wielokondygnacyjnymi obiektami koszarowymi. Wyróżnić tu jednak można trzy podstawowe grupy, z których każda ma odmienną charakterystykę:

– Kompleksy dawnych fortyfikacji miejskich – w tym o genezie renesansowej i późniejszej – stanowią przypadek szczególny. Zazwyczaj sąsiadują ze ścisłymi centrami miast



Ryc. 7. Hamburg. Hafén City. Przestrzeń publiczna na terenach poportowych (u góry) oraz plac Magellana nad basenem portowym – stan 2008 roku (u dołu) (fot. P. Lorens).

i traktowane są jako ich naturalne zaplecze rekreacyjne. Bywają wyposażone w rozmaite dzieła obronne, w tym np. dawne kazamaty czy składnice materiałów bojowych. Obiekty te – często lokowane w podziemiach lub wewnątrz ziemnych bastionów – z trudnością przyjmują nowy program funkcjonalny (kłopoty z oświetleniem, doprowadzeniem infrastruktury, często także małą wysokością pomieszczeń itp.). Jednocześnie stanowią dużą atrakcję turystyczną i przyrodniczą⁸ i są przedmiotem zainteresowania różnych podmiotów, które chciałyby na ich terenie prowadzić swoją działalność. Przykładem tego typu struktur mogą być zachowane kompleksy fortyfikacji nowożytnych, stanowiących niegdyś elementy systemu fortecznego. Odnaleźć je można zarówno na terenach dużych miast, w XIX wieku uznanych za twierdze, jak i w ośrodkach znacznie mniejszych, a niegdyś także stanowiących ważne ogniwo w systemie obronnym całych państw.

⁸ Co wynika z faktu zasiedlenia dawnych zespołów fortyfikacyjnych, np. przez populację nietoperzy czy też pojawiania się na ich terenie rzadkich roślin.

3. Specyfikacja procesów przekształceń...

– Kompleksy koszarowe – to najbardziej rozpowszechniony typ obszarów powojсковych i jednocześnie najlepiej nadający się do przyjęcia nowego programu funkcjonalnego. Zazwyczaj ulokowane na sporym obszarze, składają się z dużych powierzchni terenów otwartych (dawne place ćwiczeń) oraz zabudowy o charakterze koszarowym, łatwo dającej się adaptować do nowych funkcji. Częstość zabudowa ta ma charakter zabytkowy, a jej architektura nosi cechy monumentalizmu. Często uzupełnieniem tych kompleksów są parterowe obiekty gospodarcze, w części tymczasowe. Zespoły koszarowe bywają przekształcane na rozmaite funkcje, w tym mieszkaniowe, centrotwórcze, a także przemysłowe (odnosi się to do przemysłów wysokiej technologii). Przykładem tego typu struktur mogą być zarówno kompleksy garnizonowe jak i stanowiące ich zaplecze techniczne i logistyczne zespoły garaży, stajni czy magazyny uzbrojenia i innych materiałów.

– Tereny poligonów – są grupą stosunkowo rzadko występujących obszarów powojсковych w strukturach metropolii. Charakteryzują się one stosunkowo dużą powierzchnią, brakiem uzbrojenia w infrastrukturę techniczną oraz pewnym oddaleniem od innych terenów zainwestowanych. Jednocześnie, często są to tereny o dużych walorach przyrodniczych, zalesione, i przez to stanowiące atrakcyjną lokalizację dla programu mieszkaniowego lub komercyjnych funkcji miejskich. Przykładem tego typu struktur mogą być zespoły leśne dawnych strzelnic czy terenów ćwiczeń, stanowiących obecnie częstość wartościowe przyrodniczo enklawy.

• **Obszary pokolejowe** – stanowiące elementy likwidowanych elementów infrastruktury kolejowej, przeważnie związane z lokalizacją wciąż pozostających w użyciu linii i stacji kolejowych.

– Towarzyszące działającym dworcům kolejowym – są związane z ograniczaniem zapotrzebowania kolei na rozmaite urządzenia obsługujące, co wiąże się zarówno ze zmianami w technologii transportu kolejowego jak i ze zmniejszaniem się liczby samych przewozów. Przekształcanie tego typu obszarów jest ułatwione dzięki korzystnemu położeniu w strukturze miasta (przeważnie charakteryzują się one lokalizacją śródmiejską) oraz sąsiedztwem aktywnie wykorzystywanych kompleksów dworcowych i zazwyczaj towarzyszących im węzłów komunikacji indywidualnej i zbiorowej. Przykładem tego typu struktur mogą być obiekty dawnych stacji kolejowych, magazynów, tereny zajęte dotychczas przez perony, tory odstawcze itp.

– Tereny stacji postojowych, towarowych i rozrządowych oraz infrastruktury kolejowej – lokowane na obrzeżach struktur śródmiejskich i przemysłowych, a obecnie likwidowane w wyniku zmian technologicznych w transporcie. Przeważnie są to duże kompleksy zdegradowanych technicznie torowisk, obsługujących niegdyś całe dzielnice przemysłowe czy portowe, wciąż jeszcze sąsiadujące z aktywnie wykorzystywanymi liniami kolejowymi. Mimo swojej lokalizacji na peryferiach intensywnie użytkowanych struktur, poprzez swoją zazwyczaj znaczną wielkość są wygodnym miejscem dla rozwoju nowego, znaczącego programu miejskiego o charakterze zintegrowanym. Przykładem tego typu struktur mogą być rozmaite kompleksy lokomotywni, wagonowni, kompleksy „magazynów na kołach” itp.

– Tereny likwidowanych linii i dworców kolejowych – stanowiących całe układy przestrzenne wraz z towarzyszącą infrastrukturą jak stacje i dworce, tereny torowisk itp. Ich transformacja jest przeważnie ułatwiona całkowitą likwidacją utrudnień dla rozwoju nowego

programu miejskiego płynących z eksploatacji linii kolejowych, choć obiekty i obszary te zlokalizowane są przeważnie z dala od głównych centrów życia miejskiego. Mimo to – podobnie jak tereny stacji postojowych i towarowych – poprzez swoją wielkość są w sposób naturalny predestynowane do przyjęcia nowego, znaczącego programu funkcjonalnego. Przykładem tego typu struktur mogą być likwidowane lokalnie linie kolejowe wraz z całym kompleksami stacyjnymi, a także – nieliczne co prawda występujące w Polsce – dworce czołowe.

- Ostatnią wreszcie kategorią obszarów zdegradowanych są różnego rodzaju **nieużytki miejskie**. Generalnie tereny te można scharakteryzować jako zagospodarowane tymczasowo lub niezagospodarowane w ogóle, a ich geneza wynikać może z całego szeregu sytuacji, których analiza pozwala ująć je w dwie grupy:

- Tereny zniszczone w trakcie działań wojennych i nie odbudowane – które są charakterystyczne dla miast dotkniętych znaczącymi zniszczeniami w trakcie ostatniej wojny światowej. Ich obecny stan wynika nie tyle z niechęci do podjęcia procesów ich rozwoju, co raczej z braku pomysłu lub inwestorów. Jednocześnie stanowią one obecnie bardzo atrakcyjną ofertę lokalizacyjną, jako że ulokowane są zazwyczaj w obrębie obszarów historycznych śródmieść miast lub na ich obrzeżach i przeważnie (choć nie jest to regułą) posiadają dostęp do miejskiej infrastruktury technicznej. Przykładem tego typu struktur mogą być pozostające w ruinie lub niezagospodarowane fragmenty historycznych struktur śródmiejskich lub relikty zabudowy przemysłowej.

- Celowe i przypadkowe rezerwy terenowe powstałe w trakcie procesów współczesnego rozwoju miast – kategoria ta obejmuje różnego rodzaju „resztówki” przewidywane do zagospodarowania na tereny zielone lub jako rezerwy dla dalszego rozwoju, np. funkcji mieszkaniowych i przemysłowych, który to rozwój nigdy nie nastąpił. Wiążą się one z obszarami wielkich dzielnic mieszkaniowych i przemysłowych, realizowanych w okresie powojennym. Również i one posiadają zazwyczaj dostęp do miejskiej infrastruktury technicznej i stanowić mogą atrakcyjną propozycję lokalizacyjną dla rozmaitych nowych funkcji o znaczeniu metropolitalnym. Przykładem tego typu struktur mogą być obszary planowanych niegdyś – w epoce realizacji wielkich dzielnic mieszkaniowych – obiektów i założeń o charakterze publicznym, na które przez całe dziesięciolecia rezerwowano w planach zagospodarowania przestrzennego stosowne lokalizacje, a które nigdy nie powstały.

Omówione powyżej tereny – nieużytki miejskie – częstokroć bywają zawłaszczane przez różnego rodzaju funkcje tymczasowe, jak np. ogrody działkowe czy parkingi.

Zaprezentowana wstępna typologia ma charakter uniwersalny, co oznacza, że może nie uwzględniać różnego rodzaju specyficznych obszarów występujących w danym ośrodku. Jednocześnie wydaje się celowe uzupełnienie jej o przykładowe konkretne lokalizacje.

3.2.2. Typologia obszarów w odniesieniu do wielkości i znaczenia w strukturze miejskiej

Wszystkie z wymienionych powyżej grup obszarów podzielić można według drugiego z przyjętych kryteriów – czyli skali i znaczenia w strukturze miast. Wyróżnić tu można trzy podstawowe kategorie:

3. Specyfikacja procesów przekształceń...

- pojedyncze budynki i związane z nimi działki, stanowiące element tkanki miasta – a więc zespoły stanowiące element ciągłej tkanki miejskiej i nie będące samodzielnym elementem struktury miejskiej;

- wyodrębniające się założenia i zespoły urbanistyczne, składające się z wielu typów struktury, będące jednakże elementem ciągłej tkanki miasta, w tym – obejmujące całe kwartały miejskie;

- złożone kompleksy, obejmujące szereg rozmaitych założeń o różnej kompozycji i pierwotnym przeznaczeniu, tworzące całe dzielnice miejskie.

Z powyższej klasyfikacji jedynie dwie ostatnie kategorie wydają się być istotne dla omawianej problematyki obszarów o potencjale metropolitalnym. Rozróżnienie powyższe ma o tyle istotne znaczenie, że inaczej będzie przebiegał proces inwestycyjny w przypadku całych dzielnic miejskich, a inaczej w odniesieniu do wyodrębniających się założeń i zespołów. O ile w drugim przypadku wystarcza podjęcie procesów przekształceń przez pojedynczych inwestorów zainteresowanych poszczególnymi inwestycjami kubaturowymi, o tyle w przypadku całych dzielnic miejskich zazwyczaj niezbędna jest obecność dewelopera terenu (zwanego także gruntowym). Jego rolą jest wówczas przygotowanie procesu restrukturyzacji całej dzielnicy, w tym wydzielenia działek pod poszczególne inwestycje. Zazwyczaj funkcje tę pełnią wyspecjalizowane instytucje publiczne, choć roli tej podejmują się także firmy prywatne.

Osobną kwestią są różnice pomiędzy oboma omówionymi powyżej rodzajami obszarów w zakresie stosunków własnościowych. Zazwyczaj (choć nie jest to także regułą) pojedyncze założenia i zespoły pozostają własnością jednego podmiotu. Wyjątkiem jest tu przypadek, gdy proces restrukturyzacji takiego terenu już się rozpoczął, a czynnikiem sprawczym był np. upadek danej firmy. Proces restrukturyzacji jest wówczas podejmowany nie przez urbanistów czy deweloperów, lecz syndyka masy upadłościowej, którego decyzje (dotyczące sprzedaży poszczególnych części obszarów czy pojedynczych budynków) mogą mieć bardzo szkodliwy wpływ na możliwości podjęcia kompleksowego programu przekształceń całości danego zespołu czy założenia.

Nieco inna sytuacja występuje w przypadku restrukturyzacji całych dzielnic miejskich, które to procesy są wywołane np. upadkiem wielkich zakładów przemysłowych czy degradacją materialną lub społeczną dzielnic historycznych. W tego typu przypadkach możemy mieć do czynienia z dwoma rodzajami sytuacji:

- gdy całość lub znacząca większość obszaru znajduje się w rękach jednego właściciela (dewelopera gruntowego lub gminy), przejmującego odpowiedzialność za kompleksowy proces restrukturyzacji obszaru;

- gdy struktura własnościowa jest rozdrobniona, a liczne działki znajdują się w rękach różnych właścicieli, nie zawsze zainteresowanych podjęciem kompleksowej restrukturyzacji całego obszaru.

O ile w pierwszym przypadku podjęcie procesu transformacji takiego obszaru nie następuje z większymi trudnościami (w sensie własnościowym, rzecz jasna), o tyle w drugim jego podjęcie jest bardzo trudne. Koniecznym jest wówczas przejęcie przez jeden z podmiotów – zazwyczaj najbardziej z grona właścicieli lub dysponentów terenu zainteresowany restrukturyzacją swojego obszaru – roli lidera zmian i negocjatora kompleksowego programu przekształceń.

Takim liderem stać się może podmiot zdający sobie sprawę z faktu, iż jego działania na rzecz restrukturyzacji terenu mogą zostać zniweczone przez pogarszający się stan otoczenia, co może pozbawić całość podjętego wysiłku organizacyjnego i inwestycyjnego racjonalnego uzasadnienia.

3.3. PODATNOŚĆ OBSZARÓW NA POSZCZEGÓLNE TYPY DEGRADACJI

Wymienione obszary są w różnym stopniu podatne na poszczególne typy degradacji. I. Mironowicz i T. Ossowicz (2005) wyróżnili cztery typy degradacji:

- **materialną** – obejmującą przede wszystkim stan techniczny budynków oraz rodzaj wyposażenia technicznego terenów;
- **funkcjonalną** – obejmującą proces przekształceń funkcjonalnych zachodzących na danym terenie;
- **moralną** – związaną przede wszystkim z wizerunkiem miejsca;
- **kompozycyjną** – obejmującą stopień wykształcenia struktur kompozycyjnych, zwanych zespołami kompozycyjnymi, oraz realizację funkcji kompozycyjnych.

W tabeli 1 przedstawiono hipotezę dotyczącą podatności różnych typów obszarów na poszczególne typy degradacji. Zestawienie to pozwala na wstępne określenie, w odniesieniu do zidentyfikowanego rodzaju terenu, możliwości wystąpienia danego rodzaju degradacji, co stanowić może istotną pomoc w podjęciu właściwego kierunku prac planistycznych i projektowych zmierzających do ich rewitalizacji. Przyjęto trzystopniową skalę podatności na poszczególne typy degradacji: wysoką, średnią i niską. Osąd ten oparto na opisie czynników składających się na poszczególne rodzaje degradacji znajdującym się w opracowaniu I. Mironowicz i T. Ossowicza (2005). Analizę tę przedstawiono – dla większej czytelności – w postaci graficznej.

Powyższe zestawienie może zostać zweryfikowane przez analizę poszczególnych przypadków. Niezależnie bowiem od ogólnie ocenianej podatności obszarów na dany typ degradacji zawsze decydują o niej czynniki indywidualne, i dopiero na podstawie ich analizy można oceniać stopień degradacji w odniesieniu do konkretnego obszaru.

3.4. PODSUMOWANIE

Przedstawiona w tym rozdziale wstępna typologia obszarów zdegradowanych, o funkcjach i potencjale metropolitalnym, służyć może wielu różnym celom. Może być wykorzystywana zarówno na potrzeby budowania polityki przekształceń całych obszarów metropolitalnych jak i w celu określania uwarunkowań przekształceń tworzących je poszczególnych terenów i zespołów leżących w ich obrębie.

Na jej podstawie określić można – na potrzeby budowania lokalnych programów rewitalizacji czy planów rozwoju obszarów metropolitalnych – rodzaje obszarów występujących na terenie danej gminy czy obszaru metropolitalnego, a także przewidywać ich możliwy potencjał rozwojowy. Równie istotna jest łatwość wnioskowania co do podatności ziden-

3. Specyfikacja procesów przekształceń...

Tabela 1. Podatność różnych rodzajów obszarów na poszczególne typy degradacji.

Rodzaj terenu	Podatność na poszczególne typy degradacji			
	Materialna	Funkcjonalna	Moralna	Kompozycyjna
A. Tereny mieszkaniowe				
O genezie XVIII-wiecznej i wcześniejszej				
O genezie XIX-wiecznej i wczesnodwudziestowiecznej				
O genezie międzywojennej				
O genezie powojennej				
B. Kompleksy wielofunkcyjne				
Obszary śródmiejskie				
Zespoły krajobrazowe				
C. Tereny związane z infrastrukturą techniczną i przemysłową miast				
• Przemysłowe				
– pełniące funkcje składowe i magazynowe				
– związane z przemysłem lekkim				
– związane z przemysłem ciężkim				
• Portowe				
– o genezie średniowiecznej				
– genezie XIX-wiecznej i wczesnodwudziestowiecznej				
• Powojenne				
– kompleksy dawnych fortyfikacji miejskich				
– kompleksy koszarowe				
– tereny poligonów				
• Kolejowe				
– towarzyszące działającym dworcom kolejowym				
– tereny stacji postojowych i towarowych oraz infrastruktury kolejowej				
– tereny likwidowanych całych linii i dworców kolejowych				
D. Nieużytki miejskie				
Tereny zniszczone w trakcie działań wojennych i nie odbudowane				
Tereny pozostawione samym sobie w trakcie procesów rozwoju miast				

Wysoka
 Średnia
 Niska

tyfikowanych obszarów na wystąpienie różnego rodzaju degradacji. Pozwala to na szybkie podjęcie działań zapobiegawczych.

Typologia ta pozwala także określić specyfikę danego obszaru czy zespołu obszarów w stosunku do innych, o podobnej charakterystyce. Tym samym służyć może zarówno władzom miejskim jak i innym podmiotom podejmującym działania restrukturyzacyjne w stosunku do obszarów zdegradowanych, jako swoisty punkt odniesienia w dyskusji nad przyszłym kształtem programu działania.

Ponieważ jednak specyfika każdego z przypadków jest nieco odmienny, dlatego też postanowiliśmy omówić w dalszej części tomu cały szereg sytuacji, które były studiowane i zostały opracowane przez różnych autorów i pochodzą zarówno z Polski jak i z zagranicy.

Literatura

- Cielątkowska R., Lorens P., 2000, *Architektura i urbanistyka osiedli socjalnych Gdańska okresu międzywojennego*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Jałowicki B., 1999, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, [w:] Kołodziej-ski J., Parteka T. (red.), *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, "Biuletyn KPZK PAN", 186, Warszawa.
- Lorens P., 2001, *Rewitalizacja frontów wodnych nadmorskich miast portowych*, rozprawa doktorska (masz. powielany), Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P., 2004, *Rewitalizacja urbanistyczna jako narzędzie w ochronie krajobrazu kulturowego*, [w:] I Konferencja Ekologia i Architektura, Fundacja Twórców Architektury, Poznań.
- Mironowicz I., Ossowicz T. *Metodologia badania obszarów o funkcjach metropolitalnych*, 2005, [w:] T. Parteka (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, „Biuletyn KPZK”, 223, KPZK PAN, Warszawa.
- Rembarz G., 2004, *Jakość przestrzeni publicznej w procesie reurbanizacji wielkich osiedli mieszkaniowych na przykładach niemieckich*, rozprawa doktorska (masz. powielany), Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Rembarz G., 2005, *Jakość przestrzeni publicznych w procesie reurbanizacji wielkich osiedli mieszkaniowych*, [w:] Kochanowski M. (red.), *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wyd. Urbanista, Warszawa.
- Schwan B. (red.), 1935, *Town Planning and Housing Throughout the World*, Verlag Ernst Wasmuth G.M.B.H., Berlin.

4. PRZEKSZTAŁCENIA OBSZARÓW ŚRÓDMIEJSKICH Z UDZIAŁEM FUNKCJI HANDLOWEJ

Miasta i funkcje handlowe od zawsze były ze sobą ściśle związane. Z jednej strony, koncentracja ludzi sprzyja wymianie towarów, z drugiej zaś, dostępność do usług handlu jest czynnikiem miastotwórczym. Zorganizowane miejsca sprzedaży nie są więc koncepcją nową i występowały na przestrzeni wieków pod różnymi postaciami. Do najbardziej typowych przykładów, które występują do dziś w miastach europejskich, można zaliczyć rynki, targi, pasaże, czy późniejsze domy towarowe. Jednak dopiero koniec wieku XX przyniósł rozwój i koncentrację tej funkcji na niespotykaną dotąd skalę. Wynikiem tego procesu było powstanie centrów handlowych. W ramach jednego budynku powstają rozległe powierzchnie handlowe w dużej ilości sklepów, co często powoduje znaczące zmiany w strukturze handlowej miasta. Z tego powodu budowa centrów handlowych jest obecnie jednym z ważniejszych elementów przekształceń obszarów śródmiejskich.

4.1. CHARAKTERYSTYKA CENTRÓW HANDLOWYCH

4.1.1. Podstawowa terminologia

Punktem wyjścia do jakiegokolwiek analizy centrów handlowych jest przyjęcie definicji centrum handlowego. Jedną z wiodących organizacji na świecie, która zajmuje się centrami handlowymi jest International Council of Shopping Centers (ICSC). Wprowadza ona dwie podstawowe definicje. Pierwsza z nich to **europejskie centrum handlowe**, które stanowi „obiekt handlowy, który został zaprojektowany, zbudowany i zarządzany jako odrębna całość, składający się z jednostek sklepowych oraz przestrzeni «publicznej» o minimalnej powierzchni najmu brutto wynoszącej 5 tys. m²” (Lambert, 2006, s. 35). Druga odnosi się do **centrów amerykańskich**, gdzie mowa jest o „grupie obiektów handlowych i innych komercyjnych w ramach jednego założenia, która jest zaprojektowana, zbudowana, posiadana i zarządzana jako pojedyncza nieruchomość, na terenie której znajduje się parking” (ICSC..., 2004). Inne instytucje wprowadzają dodatkowe wymagania – na przykład firma Cushman & Wakefield przyjmuje, że w tzw. galerii handlowej takiego obiektu musi znaleźć się minimum 10 sklepów, a dla niemieckiego EuroHandelsinstitut GmbH rozmiar powierzchni najmu wraz z powierzchnią dodatkową musi przekroczyć 10 tys. m².



Ryc. 8. Wnętrze Eaton Centre w Toronto – typowego północnoamerykańskiego malla (fot. S. Ledwoń).

Do opisu centrów handlowych stosuje się szereg innych określeń. Najpowszechniej stosowaną nazwą jest *shopping mall* lub w skrócie *mall*, która jest wprost związana z historią centrów. Miała ona swój początek w Ameryce Północnej. To właśnie tam powstały pierwsze centra typu *mall*. Określenie to oznacza układ sklepów po obu stronach pieszego przejścia. Podstawową cechą takiego obiektu jest przekrycie tej przestrzeni pieszego, jej wewnętrzne oświetlenie i kontrola środowiska za pomocą odpowiednich urządzeń technicznych – klimatyzacji, nawiewów, kurtyn powietrznych, świetlików itp. W przypadku otwartego, prostoliniowego układu sklepów mamy do czynienia z pierwotną formą tego rozwiązania. Jest to tzw. *strip mall*, w którym sklepy zlokalizowane są w układzie pasmowym wzdłuż ulicy. W Polsce takie rozwiązania w zasadzie nie występują. Zostały one przetworzone i wprowadzone w bardziej zaawansowanej formie w centrach handlowych. Mimo to określenie *mall* stosowane jest powszechnie w odniesieniu do dużych obiektów o silnych wpływach amerykańskich.

Obecnie często spotyka się określenie **galeria handlowa** lub po prostu **galeria**. W terminologii fachowej oznaczają one tę część centrum handlowego, w której znajdują się mniejsze sklepy, zazwyczaj butiki. Są one zlokalizowane zwykle po obu stronach przejścia pieszego na jednym lub kilku poziomach. Na przykład firma John Lang LaSalle w definicji centrum handlowego stosuje pojęcie galerii handlowej, odróżniając te obiekty od hipermarketów. Klienci mianem galerii określają najczęściej całe centrum handlowe. Stało się to za sprawą popularyzacji słowa „galeria” w nazwach licznych obiektów handlowych, zwłaszcza realizowanych przez niemiecką firmę ECE Projektmanagement (np. Galeria Bałtycka, Galeria Dominikańska, Galeria Kaskada, Galeria Krakowska i Galeria Łódzka).

W Polsce pojawiło się także inne określenie dotyczące centrów handlowych – **wielkopowierzchniowy obiekt handlowy** (w skrócie WOH). Stosowana ona była zwyczajowo w od-

4. Przekształcenia obszarów śródmiejskich...

niesieniu do dużych centrów handlowych, przekraczających 2 tys. m². Ta wielkość graniczna wynikała z ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹. W dniu 11 maja 2007 roku Sejm uchwalił ustawę o tworzeniu i działaniu wielkopowierzchniowych obiektów handlowych², gdzie zdefiniowano WOH jako obiekt o łącznej powierzchni sprzedaży przekraczającej 400 m². W lipcu 2008 roku ustawa ta przestała obowiązywać, zgodnie z orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego uznającym ją za niezgodną z konstytucją. Mimo to określenie WOH na stałe wpisało się do nomenklatury handlowej.



Ryc. 9. Łódź. Budynek adaptowany na hotel w ramach wielofunkcyjnego założenia z centrum handlowym Manufaktura (fot. S. Ledwoń).

W tym miejscu należy także zwrócić uwagę na dwa główne określenia powierzchni, funkcjonujące w branży handlowej. Pierwszy z nich to **powierzchnia sprzedaży**. Zgodnie z art. 2 pkt. 19 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „należy przez to rozumieć tę część ogólnodostępnej powierzchni obiektu handlowego stanowiącego całość techniczno-użytkową, przeznaczonego do sprzedaży detalicznej, w której odbywa się bezpośrednia sprzedaż towarów (bez wliczania do niej powierzchni usług i gastronomii oraz powierzchni pomocniczej, do której zalicza się powierzchnie magazynów, biur, komunikacji, ekspozycji wystawowej itp.)”. To właśnie ta powierzchnia jest brana pod uwagę przy procedurach urzędowych związanych z lokowaniem obiektów handlowych.

Natomiast z punktu widzenia najemcy i zarządcy centrum handlowego istotna jest **całkowita powierzchnia najmu** (także **powierzchnia najmu brutto**, ang. *Gross Leasable Area – GLA*). Jest to całkowita powierzchnia, która jest przeznaczona do wyłącznego użytkowania przez najemcę. Należy do niej nie tylko powierzchnia sprzedaży, ale także pozostałe części sklepu, takie jak gastronomia, magazyny, zaplecze socjalne, ewentualne piwnice, antresole itp. To właśnie obszar powierzchni GLA jest mnożony przez stawkę najmu za 1 m², co przekłada

¹ Dz. U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717 z późn. zm.

² Tzw. „ustawa o WOH” – Dz. U. z 2007 r. Nr 127 poz. 880.

się na wysokość czynszu płaconego przez najemcę. Z punktu widzenia właściciela obiektu to ten obszar generuje jego przychody (a nie powierzchnia sprzedaży).

Coraz częściej pojawiającym się typem obiektu zawierającego handel są **budynki wielofunkcyjne** (ang. *mixed-use*). Tym mianem określa się założenia, w których występują co najmniej trzy różne funkcje, w tym handlowa. Mogą to być na przykład: rozrywka, biura, hotele, mieszkania, sport, kultura, rekreacja itp. Część z tych funkcji może być przemieszana z handlem i niekoniecznie musi być wyraźnie wydzielona jako odrębny obszar budynku. Natomiast mieszkania, hotele i biura najczęściej lokuje się ponad kondygnacjami handlowymi, chociaż nie jest to jedyna możliwość (*International...*, 2004).

Przy projektowaniu i monitorowaniu funkcjonowania centrów handlowych wyznacza się także tzw. **obszar oddziaływania centrum**. Jest to teren, z którego pochodzi 60–80% jego całkowitej sprzedaży, a więc zamieszkiwany jest przez większość klientów obiektu. Delimitacja obszaru oddziaływania pozwala określić ilość potencjalnych klientów centrum, ich wydatki na konsumpcję oraz skoncentrować działania marketingowe. Przy najmniejszych centrach, służących głównie społeczności lokalnej, obszar oddziaływania wynosi nie mniej niż 5 km. Natomiast w przypadku największych centrów może dochodzić do 40 km. Wyjątek stanowią tzw. centra wyprzedaży (ang. *outlet*), które ze względu na swoją specyfikę oddziałują na obszar o promieniu od 40 km do 120 km.

W każdym centrum handlowym można wyodrębnić dwa podstawowe typy najemców: głównych i uzupełniających. **Główny najemca**, zwany też **najemcą kluczowym** to taki podmiot, który wynajmuje jedną z największych przestrzeni sklepowych w obiekcie. Musi on także wpasowywać się profil handlowy obiektu. Dzięki rozpoznawalnej marce przyciąga klientów do centrum handlowego. W większości wypadków centra wykorzystują tę markę przy reklamowaniu całego obiektu, a na elewacji umieszczane są logo najważniejszych sklepów. Główni najemcy generują ruch klientów i stają się tak zwanymi „kotwicami” (ang. *anchor*) w strukturze przestrzennej centrum. Drogę pomiędzy nimi wypełnia się mniejszymi, uzupełniającymi sklepami. Dzięki temu klienci przechodzący z jednej „kotwicy” do drugiej mają okazję zapoznać się z ofertą mniejszych handlowców.

4.1.2. Generacje centrów handlowych w Polsce

W nomenklaturze fachowej często używa się pojęcia generacji w odniesieniu do centrów handlowych. Jest to podział centrów ze względu na główne typy związane z ewolucją ich koncepcji. Mimo iż generacje związane są z chronologią wprowadzania nowych rozwiązań w centrach handlowych, to ich rozwój w czasie należy łączyć jedynie z dominacją danego typu wśród nowych realizacji. Oznacza to, że najnowsze generacje nie zastępują całkowicie swoich poprzedników, a jedynie są budowane częściej niż starsze typy.

Podstawowy i najczęściej stosowany podział centrów handlowych w Polsce odnosi się głównie do ich składu funkcjonalnego.

Do **pierwszej generacji** centrów handlowych zalicza się najwcześniejsze realizacje obiektów o znaczącym udziale hipermarketu w powierzchni całego sklepu (nawet do 70%). Pozostałą część stanowią sklepy podstawowych branż (głównie odzież). Pierwsze centra za-

4. Przekształcenia obszarów śródmiejskich...

zwyczaj lokowano na przedmieściach, gdzie był lepszy dostęp do rozległych i tanich terenów inwestycyjnych oraz infrastruktury komunikacji samochodowej. Centra pierwszej generacji polegają głównie na klientach dojeżdżających indywidualnie, a więc posiadają duże, naziemne parkingi. Są to projekty typowe, będące często adaptacją wprost rozwiązań danej sieci, z jedynie niewielkimi modyfikacjami przystosowującymi je do wymagań polskiego prawa. Nazywane są od marki własnej hipermarketu. Jest to liczna grupa centów handlowych, które z czasem zbliżają się do śródmieść, jednak nie występują w ścisłych centrach miast. Wśród wielu przykładów można podać Tesco Połczyńska w Warszawie i Auchan w Gdańsku.

Wraz ze zbliżaniem się centrów handlowych do śródmieść powstaje ich **druga generacja**. Chociaż nadal opierają się o hipermarket to jego udział w całkowitej powierzchni sprzedaży spada aż do 30–40%. Nie zawsze wynika to jednak z jego mniejszych rozmiarów, a raczej ze zwiększenia ilości dodatkowych sklepów. Obiekty te powstają na terenach miejskich, ale zazwyczaj poza ścisłym śródmieściem. Są to budynki o bardziej złożonej formie architektoniczno-przestrzennej. Wymuszone jest to przez większe koszty gruntu oraz bardziej złożone uwarunkowania otoczenia aniżeli w przypadku pierwszej generacji. Centra te zazwyczaj mają więcej niż jedną



Ryc. 10. Pierwsza generacja: centrum handlowe Auchan w Gdańsku (fot. S. Ledwoń).



Ryc. 11. Druga generacja: centrum handlowe Carrefour w Gdańsku (fot. S. Ledwoń).



Ryc. 12. Trzecia generacja: centrum handlowe Galeria Bałtycka w Gdańsku (fot. S. Ledwoń).



Ryc. 13. Czwarta generacja: centrum handlowe Manufaktura w Łodzi (fot. S. Ledwoń).

kondygnację handlową, niektóre posiadają wielokondygnacyjny parking. Przykładami takich obiektów są: Reduta w Warszawie, Klif w Gdyni, Carrefour w Gdańsku-Morenie.

Trzecia generacja centrów handlowych to już obiekty typowo śródmiejskie. Oprócz oferty handlowej centrów drugiej generacji pojawiają się dodatkowe funkcje. Są to głównie usługi gastronomiczne i rozrywkowe – multipleksy kinowe, kluby fitness, kręgielnie itp. Powstają według zindywidualizowanych projektów architektonicznych, które wpasowują się w zewnętrzne uwarunkowania. Parkingi mają mniejsze rozmiary niż w przypadku poprzednich generacji. Są one lokowane pod ziemią lub ponad częścią handlową. W efekcie powstają wielokondygnacyjne obiekty wypełniające niemalże cały kwartał. Przykładami takich rozwiązań są: Arkadia i Galeria Mokotów w Warszawie, Galeria Kazimierz w Krakowie, Galeria Dominikańska we Wrocławiu i Galeria Bałtycka w Gdańsku.

Aktualnie ostatnia, **czwarta generacja** centrów handlowych, nie wykształciła się jeszcze w Polsce w takim stopniu jak na zachodzie. Bazuje ona na idei centrum trzeciej generacji. Oprócz znaczącej oferty rozrywkowej, pojawiają się kolejne funkcje, wcześniej niespotykane w centrach handlowych. Głównie są to biura i hotele. Możliwe jest także łączenie

4. Przekształcenia obszarów śródmiejskich...

ich z galeriami sztuki, muzeami, centrami konferencyjnymi, centrami medycznymi itp. Ich architektura dalece odbiega od projektów typowych. Są realizowane jako projekty flagowe, często wychodzą spod ręki znanych architektów, którym daleko do stosowania rozwiązań typowych. W ramach tych realizacji coraz częściej dokonuje się adaptacji istniejących obiektów lub przekształceń terenów zdegradowanych. Przykładem jednego z pierwszych centrów czwartej generacji w Polsce jest Manufaktura w Łodzi.



Ryc. 14. Piąta generacja: centrum handlowe Gasometer w Wiedniu (fot. S. Ledwoń).

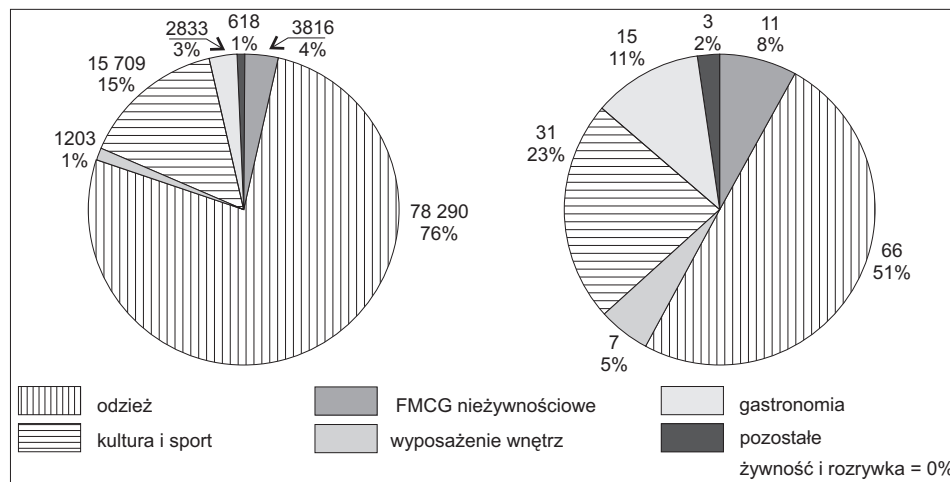
Obecnie mówi się również o **piątej generacji** centrów handlowych, jednak te nie są jeszcze realizowane w kraju. Ich główną cechą jest niemal kompletny zestaw funkcjonalny małego miasta. Oprócz handlu, usług, biur, hoteli itp. znajdują się w nich mieszkania i apartamenty. Współcześnie realizuje się przekształcenia całych dzielnic wielofunkcyjnych na bazie centrów handlowych. To właśnie w ich przypadku powstają takie realizacje. Możliwe jest też skupienie wszystkich podstawowych funkcji w jednym budynku. W takim przypadku mieszkańcy realizują w centrum handlowym wszystkie swoje potrzeby – także zamieszkiwania, pracy oraz odpoczynku i rekreacji.

4.1.3. Skład funkcjonalny centrów handlowych

Każde centrum handlowe składa się z wielu pojedynczych sklepów należących do różnych branż asortymentowych, uzupełnianych często usługami niehandlowymi. Każdy z najemców centrum jest tak dobierany, aby jego całościowa oferta była możliwie szeroka, a także odzwierciedlała potrzeby klientów z obszaru oddziaływania centrum i profil obiektu. Wraz z rozwojem obiektów handlowych pojawiło się określenie „miasta w mieście”, które ma zobrazować proces powolnego skupiania kolejnych funkcji śródmiejskich we wnętrzach centrów handlowych. Badając te obiekty można stworzyć pewien uniwersalny i uproszczony skład funkcjonalny.

Przede wszystkim widoczny jest **znaczący udział sklepów odzieżowych** wśród wszystkich najemców. Zwykle ich liczba wynosi 45–50% wszystkich placówek danego centrum. To właśnie te sklepy są podstawą tworzenia szerokiej oferty centrum. Sama branża żywnościowa to zazwyczaj 3–4% ogólnej liczby placówek centrum. W to wliczony jest zarówno hipermarket, jak również pozostałe, mniejsze sklepy – np. piekarnie, zdrowa żywność itp. Skład typowego centrum uzupełniają sklepy związane z kulturą i sportem (zazwyczaj 10–15%), gastronomia (8–11%) oraz wyposażenie wnętrz (5–7%). Całość wzbogacają placówki funkcji rozrywkowych (0–3%) i pozostałe usługi (do 20%).

Oprócz typowych centrów budowane są **obiekty o specjalizacji funkcjonalnej**. Przykładem może być Centrum Kwiatkowskiego, które zorientowane jest na pełnienie funkcji biurowych (aż 55% lokali z kategorii „pozostałe”). Jest ono zlokalizowane w śródmieściu Gdyni i stanowi element silnej dzielnicy handlowej, w której skład wchodzi m.in. ulica Świętojańska. Innym przykładem jest Centrum Kultury i Rozrywki Gemini, zlokalizowane również w Gdyni. Jest to obiekt zorientowany na rozrywkę, głównie w postaci 8-salowego kina Silver Screen. W liczbie najemców dominują placówki gastronomiczne (43%) oraz pozostałe (26%). Kultura i sport oraz wyposażenie wnętrz stanowią po 11%. Choć typowo rozrywkowe funkcje to jedynie 6%, należy podkreślić, że mowa jest o liczbie najemców, a więc rozległy kompleks kinowy jest traktowany jako pojedynczy najemca.



Ryc. 15. Udział procentowy poszczególnych ofert asortymentowych punktów sprzedaży w centrum Bullring, Birmingham. Po lewej zestawienie zajmowanej powierzchni najmu, po prawej zestawienie liczby sklepów (oprac. S. Ledwoń).

Różnice pomiędzy **składem ilościowym** (waga każdego sklepu jest taka sama, bez względu na wielkość) a **składem powierzchniowym** (uwzględniającym efekt wielkości sklepu) można zobrazować na przykładzie centrum Bullring w Birmingham. W jego przypadku około połowa liczby sklepów (51%) to sklepy odzieżowe. Natomiast ich udział w zajmowanej powierzchni to już 76% (78 290 m²). W przypadku pozostałych omawianych branż prawidłowość

jest odwrotna – procent udziału liczbowego przewyższa udział powierzchniowy. Przykładowo 23% liczby sklepów ma asortyment związany z kulturą i sportem (31 placówek), natomiast ich powierzchnia zajmuje 15% całości obiektu (15 709 m²). Jeszcze większą dysproporcją charakteryzuje się branża towarów nieżywnościowych częstego użytku (8% liczby i 4% powierzchni), a największą wyposażenie wnętrz (5% i 1%) i gastronomia (11 do 3%). Oznacza to, że punkty gastronomiczne zwykle mają małe rozmiary, ale są licznie rozmieszczone na terenie centrum.

4.1.4. Różnice między centrami handlowymi a układami tradycyjnymi

Pomiędzy **parametrami centrów handlowych a układów tradycyjnych** istnieją znaczące różnice, które mogą stać na przeszkodzie ich wzajemnej integracji. Mogą one jednak przyczynić się także do wprowadzenia do miasta nowych i atrakcyjnych elementów oraz dalszego ich rozwoju. W aspekcie funkcjonalnym należy wyróżnić:

- znaczący rozmiar powierzchni sprzedaży całości założenia,
- centralne planowanie, na które składa się spójny projekt i całościowy dobór najemców,
- złożony zakres projektu, nie tylko ograniczający się do powierzchni handlowych, ale także w zakresie części towarzyszących, niekomercyjnymi, w tym przestrzeni pieszych wewnątrz i na zewnątrz układu,
- kompleksowa realizacja projektu w postaci budowy całego założenia (z możliwym etapowaniem inwestycji),
- centralne zarządzanie całością założenia w fazie funkcjonowania (w tym organizacja akcji promocyjnych).

Centra handlowe różnią się od struktur tradycyjnych, historycznych także formą architektoniczną oraz sposobem organizacji **przestrzeni pieszych**. We współczesnych miastach to właśnie przestrzeń pieszka, publiczna jest istotnym elementem spajającym najważniejsze miejsca, stąd potrzeba dbania o jej najwyższą jakość. Różnice są widoczne zwłaszcza w przypadku zamkniętych centrów handlowych dużych rozmiarów:

- zwrócenie obiektu do wnętrza, gdzie sklepy są dostępne z wewnętrznej przestrzeni pieszej,
- występowanie zamkniętych, klimatyzowanych przestrzeni pieszych, które są bardziej atrakcyjne dla klientów niż przestrzenie otwarte,
- przestrzeń pieszka dla klientów jest oddzielona od komunikacji zaplecza, podobnie jak komunikacja kołowa klientów jest oddzielona od dostaw,
- często dochodzi do realizacji podobnej, globalnie zunifikowanej architektury obiektów handlowych, zwłaszcza gdy te należą do jednego właściciela, któremu łatwiej jest stosować sprawdzone rozwiązania niż poszukiwać nowych,
- połączenie z otoczeniem zewnętrznym przy pomocy niewielu wejść i wjazdów,
- w przeciwieństwie do tradycyjnych sklepów obiekt nie potrzebuje bezpośredniego powiązania z przyległą ulicą (wielu wejść do sklepów),
- w centrum występuje charakterystyczna pełna ściana elewacji,
- liczba wystaw sklepowych na zewnątrz centrum jest ograniczona,

- elewacja nie wymaga podziałów modułowych, co daje większe możliwości jej kreowania, ale też i mniejszą potrzebę jej aranżowania ze strony właściciela (ze względu na nieuzasadnione zwiększanie nakładów),
 - w sąsiedztwie (obszarze oddziaływania) obiektu najważniejsze jest występowanie dużej liczby klientów,
 - jest obiektem planowanym „od ręki jednego projektanta”, w przeciwieństwie do tradycyjnych, drobniejszych struktur, które tworzą się latami,
 - architektura i rozplanowanie centrum celowo powodują wydłużenie czasu spędzanego na zakupach,
 - przestrzenie piesze zazwyczaj podporządkowane są głównie komercji, są przekryte i odizolowane od otoczenia, są zunifikowane, realizowane w ramach powtarzalnych projektów i nie mają cech tożsamości miejsca typowej dla śródmieść; poza godzinami otwarcia sklepów przestrzenie te są zamknięte i niedostępne dla mieszkańców.

4.2. PROJEKTY PRZEKSZTAŁCEŃ TERENÓW ŚRÓDMIEJSKICH Z UDZIAŁEM CENTRÓW HANDLOWYCH

4.2.1. Uwagi ogólne

W przypadku realizacji śródmiejskich coraz chętniej dokonuje się przekształceń obszarów zdegradowanych pod centra handlowe oraz adaptuje istniejące obiekty na funkcje handlowe. Centra handlowe są kluczowymi elementami programów **rewitalizacji**. Pozwala to na wykorzystanie opuszczonych, rozległych terenów śródmiejskich i realizację projektów w miejscach wcześniej niedostępnych. W przypadku budynków czy obszarów historycznych adaptacja istniejącego zagospodarowania do pełnienia nowej funkcji jest często jedyną możliwością zrealizowania centrum handlowego w tym rejonie. Choć projekty te są znacznie trudniejsze we wdrożeniu, ze względu na liczne, zastane uwarunkowania, to deweloperzy coraz chętniej je realizują. W wyniku takich działań powstają nietypowe i atrakcyjne centra handlowe.

Kolejnym trendem występującym na Zachodzie jest **budowa mniejszych centrów**, zintegrowanych silnie ze śródmieściem. Powodem jest stopniowe zabudowywanie terenów miejskich, które uniemożliwiają realizację dużych obiektów. Dzieje się to także za sprawą rozmaitych strategii miejskich, mających przeciwdziałać wyniszczaniu tradycyjnych śródmieść przez wielkie obiekty handlowe, w tym znajdujące się na przedmieściach. W wyniku takich działań często tworzy się znaczące programy handlowe, które zostają rozbite na kilka niezależnych projektów. Lokalizuje się je w pewnym oddaleniu od siebie, co powoduje że między nimi wytwarza się ruch pieszy. Dzięki temu ich klienci aktywizują dzielnicę śródmiejską i zwiększają jej żywotność. Powstałe w ten sposób centra handlowe nie są elementami dominującymi w funkcjonowaniu śródmieścia. Miasto zyskuje dodatkowo atrakcyjne przestrzenie publiczne łączące te centra, otwarte dla wszystkich i w ciągu całej doby. Rozwiązania takie wymagają jednak partycypacji ze strony publicznej w kosztach realizacji i utrzymania tych przestrzeni.

Powyższe zasady znajdują także swoje odzwierciedlenie w realizacji **projektów rozdronionych i otwartych**. Oznacza to, że centrum handlowe tworzy się z kilku budynków,

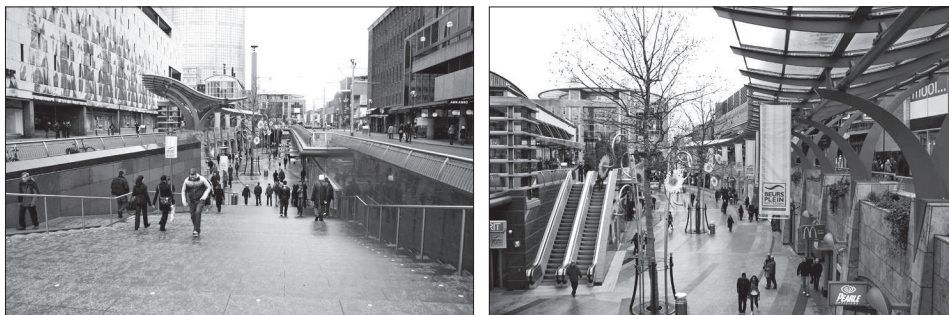
4. Przekształcenia obszarów śródmiejskich...

a nawet kwartałów miejskich. Powstaje ono na wzór tradycyjnych przestrzeni miejskich i coraz rzadziej ma przekrycie części pieszej – głównego deptaka. W ten sposób realizowane są nawet znaczące programy handlowe, które nie przypominają jednak tradycyjnych centrów handlowych. Nie są to gigantyczne budynki zwrócone do swoich wnętrz, odizolowane od otoczenia masywnymi ścianami elewacji, posiadające niewielką ilość wejść. W zamian są to obiekty wpasowane w strukturę miejską, podnoszące żywotność obszaru i generujące ruch pieszki wokół siebie.

Poniżej przedstawiono kilka przykładów centrów handlowych, które wpisują się w powyższe tendencje.

4.2.2. Beursplein, Rotterdam

Beursplein w Rotterdamie jest interesującym projektem, który spełnia definicję centrum handlowego, lecz nie należy do rozwiązań typowych. Co więcej, nie jest to realizacja nowa, gdyż pochodzi z 1996 roku. Obiekt ten zlokalizowano w tradycyjnej, śródmiejskiej dzielnicy handlowej Lijnbaan, która pochodzi z 1953 roku. Główna część tej dzielnicy została zaprojektowana przez Van den Broeka i Bakemę. W projekcie tym sklepy zostały zgrupowane w budynkach usytuowanych po obu stronach szerokiego na 18 m ciągu pieszego. Inne funkcje zlokalizowano zaś w osobnych kwartałach oddzielonych drogą serwisową od głównego założenia. Dla wygody użytkownika układu przez klientów dodatkowo wykonano



Ryc. 16. Centrum handlowe Beursplein w Rotterdamie (fot. S. Ledwoń).

no zadaszenia nad chodnikami, które częściowo chroniły przed deszczem. Pozostałą część dzielnicy zorganizowano bardziej typowo, w formie sklepów znajdujących się w parterach budynków. Prawidłowe działanie struktury handlowej, jako przestrzeni pieszej, utrudniała wielopasmowa ulica Coolsingel, która wyraźnie dzieliła ją na dwie osobne części.

Potrzeba integracji obu części dzielnicy Lijnbaan oraz wprowadzenia nowego programu handlowego zaowocowała budową centrum Beursplein, którego autorem był Jon Jerde z The Jerde Partnership. Centrum zostało zlokalizowane dokładnie na przecięciu ulicy Coolsingel i handlowego ciągu pieszego. W celu pokonania bariery komunikacyjnej wykonano pod-

ziemny tunel o długości około 300 m. Na jego końcach wybudowano rampy, które pozwalają pieszym pokonać różnicę wysokości w łagodny sposób. Przestrzenie sklepów zlokalizowanych po obu stronach tego przejścia zostały ukryte pod ziemią wraz z połączeniami i wejściami do sąsiednich budynków handlowych. Dzięki temu powstały także dwie kondygnacje dostępne z poziomu chodnika, co znacząco poprawia dostępność do handlu dla klientów. Centrum nie przytłacza okolicznej dzielnicy, mimo dużej powierzchni handlowej (57 tys. m²), a wręcz przeciwnie – uzupełnia jej ofertę. Oprócz handlu zbudowano 13 tys. m² powierzchni mieszkaniowej. Projekt funkcjonuje w przestrzeni miasta bardziej na zasadzie stworzenia nowej, wolnej przestrzeni publicznej niż wprowadzenia kubatury.

4.2.3. Marikenstraat, Nijmegen

Ideę łączenia przestrzeni publicznych zastosowano w otwartym w 2000 roku projekcie ulicy Marikenstraat w dzielnicy handlowej Marienburg w holenderskim Nijmegen (Coleman, 2006, s. 193–197). Rozwój tej dzielnicy spowodował potrzebę wytworzenia dodatkowych, wewnętrznych połączeń pieszych. Należało stworzyć zamkniętą pętlę, po której poruszaliby się klienci i w ten sposób bardziej racjonalnie wykorzystać istniejące uwarunkowania tej tradycyjnej struktury handlowej. W związku z tym powstało założenie wielofunkcyjne, zawierające 14,5 tys. m² handlu, 74 mieszkania i funkcje publiczne. Współinwestorem tej realizacji było miasto Nijmegen, co dodatkowo pozwoliło na zastosowanie rozwiązań o charakterze publicznym. Przy tego typu



Ryc. 17. Marikenstraat w Nijmegen (fot. S. Ledwoń).

realizacjach to właśnie udział sektora publicznego umożliwia zastosowanie rozwiązań, które nie podporządkowują przestrzeni pieszej wyłącznie komercyjnej funkcji (Ghirardo, 1999, s. 66).

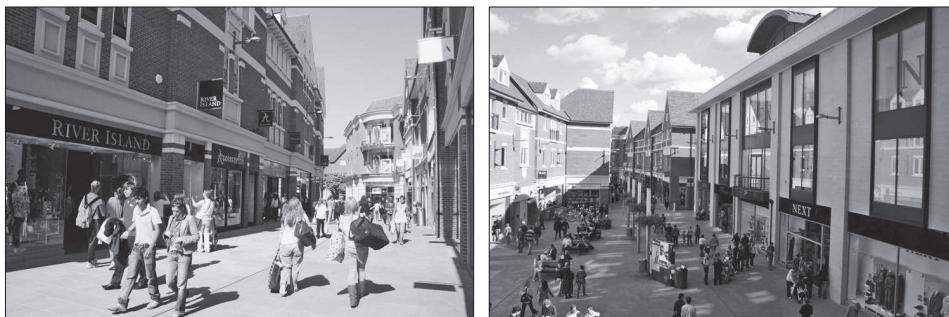
Cały obiekt został wyraźnie rozdrobniony na mniejsze bryły. Do projektu zaproszono trzech architektów, co miało dodatkowo zindywidualizować zastosowane w nim rozwiązania. Dzięki temu powstałe budynki lepiej wpisują się w sąsiadującą zabudowę, bardziej odpowiadając ich różnorodności. Centrum zakomponowano jako zakrzywiony deptak umieszczony na dwóch poziomach. Dla klientów najlepiej dostępne są kondygnacje przyziemia, które nie wymagają od nich wysiłku wchodzenia na wyższe kondygnacje. Końce tego przejścia

4. Przekształcenia obszarów śródmiejskich...

znajdują się na różnych poziomach, co pozwoliło na aktywizację dwóch pięter na funkcje handlowe. W wyniku realizacji Marikenstraat powstało nowe, wygodne połączenie dwóch części dzielnicy handlowej. Oprócz wprowadzenia nowej oferty handlowej poprawiono funkcjonowanie istniejącego układu.

4.2.4. Whitefriars, Canterbury

Centrum Whitefriars jest projektem zrealizowanym z dużą pieczołowitością w bardzo trudnych warunkach konserwatorskich. Powstał w ścisłym śródmieściu historycznym miasta Canterbury, które zostało znacząco zniszczone podczas II wojny światowej. Następnie, częściowo zagospodarowano je w mało atrakcyjny sposób budynkami biurowymi, handlowymi i wielopoziomowym parkingiem. Zabudowa ta nie funkcjonowała dobrze, a sklepy nie cieszyły się popularnością wśród klientów. Między innymi z tych względów zdecydowano się na znaczącą przebudowę tego terenu, mając na celu poprawę jego walorów użytkowych i architektonicznych.



Ryc. 18. Centrum Whitefriars w Canterbury (fot. Martyn Barr).

W ten sposób powstało centrum handlowe Whitefriars. Znalazł się w nim znaczący program handlowy o powierzchni 37 tys. m². Nie zbudowano jednak jednej, dużej kubatury, lecz rozdzielono sklepy na kilka kwartałów budynków. W ten sposób przypominają one swoimi proporcjami historyczne parcele, a pomiędzy nimi znajdują się otwarte ulice. Whitefriars zostało przestrzennie zintegrowane z dzielnicą centralną, niemalże w nią wtopione. Co więcej, na piętrach pojawiły się także mieszkania, tak jak było w przypadku tradycyjnych struktur. Przejścia piesze są otwarte całą dobę, co znacząco wpływa na żywotność śródmieścia. Budowa tego centrum okazała się trudnym przedsięwzięciem. Była operacją na żywym organizmie miejskim, gdyż w trakcie realizacji udało się zapewnić funkcjonowanie pozostałym sklepom, zlokalizowanym w tej dzielnicy (*Retail...*, 2005).

Wysoka jakość tego centrum handlowego, jak wielu innych angielskich realizacji, wynika z bardzo rygorystycznego prawa i podejścia władz, planistów jak również samych deweloperów do procesu projektowego. Duży nacisk kładzie się na odpowiedni standard architekto-

niczny i urbanistyczny projektu, dostępność komunikacyjną, integrację centrum z istniejącymi strukturami miejskimi i handlowymi. Nowe kubatury wprowadzane są na zasadzie budowy tzw. „drobnego ziarna urbanistycznego”, z poszanowaniem historii miejsca.

4.2.5. Saar-Galerie, Saarbrücken

Interesującym zagadnieniem jest także wprowadzenie znacznego programu handlowego w celu ożywienia konkretnego rejonu miasta. Ośrodkiem, w którym obecnie realizuje się to działanie, jest niemieckie Saarbrücken. Znajduje się tutaj stosunkowo silna dzielnica handlowa, do której należą dwa bardzo chętnie uczęszczane obiekty handlowe: Karstadt i Disconto-Passage, a także wiele innych, mniejszych sklepów zlokalizowanych przy głównej ulicy handlowej. W pobliżu tego układu znajduje się dworzec, który w naturalny sposób tworzy ruch pieszy. W 1991 roku tuż przy dworcu otwarto centrum handlowe Saar-Galerie o powierzchni 16,5 tys. m². Mimo późniejszego wyłączenia z ruchu kołowego ulicy Bahnhofstraße, która łączyła dworzec i centrum z dzielnicą handlową, obiekt ten nie funkcjonował



Ryc. 19. Przebudowywana Saar-Galerie w Saarbrücken (fot. S. Ledwoń).

dobrze. Blisko jedna trzecia (5 tys. m²) powierzchni nie była wynajęta. Należy tutaj zauważyć, że mimo stosunkowo dobrej lokalizacji i własnego parkingu centrum to nie było na tyle atrakcyjne, aby konkurować z dobrze wykształconą dzielnicą handlową.

Obecnie centrum Saar-Galerie jest przebudowywane przez firmę ECE Projektmanagement. Gdy zostanie otwarte w 2010 roku, powierzchnia sprzedaży całego obiektu zwiększy się o 25 tys. m². Jednym z celów, mających usprawnić funkcjonowanie centrum, jest włączenie w jego strukturę starego budynku dyrekcji kopalni, wykonanie w nim wejścia i tym samym przechwycenie ruchu pieszego pomiędzy dworcem a śródmieściem (ECE..., 2006). Projekt ten obrazuje jak istotną rolę w istniejących strukturach handlowych pełnią właśnie połączenia piesze.

4.2.6. Gasometer, Wiedeń

Ciekawym i oryginalnym projektem jest Gasometer w Wiedniu (Ledwoń, 2006, s. 107). Choć projekt ten nie leży w ścisłym śródmieściu, to jednak jest przykładem bardzo interesującego podejścia do adaptacji istniejących i cennych kulturowo obiektów na cele handlowe. Kluczowym elementem tego projektu była przebudowa czterech wyłączonych z użytkowania zbiorników na gaz. Indywidualność rozwiązań każdego z nich osiągnięto, zapraszając do projektu różnych architektów (m.in. Jean Nouvel i Coop Himmelblau). W efekcie całość programu handlowego została zlokalizowana wewnątrz zbiorników – stworzyła nową wartość bez znaczącego niszczenia zastanej struktury. Na zewnątrz zlokalizowane zostało jedynie centrum rozrywki oraz wieża mieszkalna. Działanie to było możliwe między innymi dzięki stosunkowo dużym rozmiarom adaptowanych powierzchni, które pozwoliły na zmieszczenie średnich rozmiarów centrum handlowego.



Ryc. 20. Gasometer w Wiedniu (fot. S. Ledwoń).

Projekt ten zasługuje na uwagę także ze względu na swoją wielofunkcyjność. Oprócz centrum handlowego (20 tys. m²) i rozrywkowego (15 sal kinowych) znajduje się tu 11 tys. m² powierzchni biurowej, 602 mieszkania, 247 miejsc w domu studenckim oraz przedszkole. Do obsługi komunikacyjnej zbudowano nie tylko parking dla samochodów, ale również przystanek metra. Na pierwszych kondygnacjach każdego ze zbiorników znajdują się powierzchnie handlowe, natomiast powyżej zlokalizowano mieszkania. Większość mieszkań ma widok na atrium, które doświetla centrum handlowe. Dodatkowo dla mieszkańców zorganizowano niewielki wewnętrzny ogród.

Idea budowy wielofunkcyjnego obiektu piątej generacji miała na celu zapewnienie realizacji wszelkich potrzeb użytkowników w ramach jednego obiektu. Jednym z celów projektu było także zainicjowanie rewitalizacji całego obszaru przemysłowego. Niestety, chociaż udało się zaadaptować na nowe funkcje budynki gazowni, to jednak proces ten nie przeniósł

się na sąsiednie, nie użytkowane obszary. W otoczeniu nie pojawili się nowi mieszkańcy, którzy byliby również klientami centrum handlowego. To z kolei przełożyło się na niewielkie zainteresowanie samym centrum.

4.2.7. Europa Passage, Hamburg

Obecnie coraz częściej realizowane są obiekty, które w ciekawy i odpowiedni sposób uwzględniają zewnętrzne powiązania z miastem. Przykładem takiego nowoczesnego centrum handlowego, które bardzo czytelnie zostało wpisane w otaczającą strukturę, jest Europa Passage w Hamburgu. Jest to centrum handlowe o powierzchni sprzedaży 30 tys. m² i takiej samej powierzchni biurowej. Znajduje się tu 120 sklepów i 700 miejsc parkingowych. Otwarcie centrum odbyło się w 2006 roku. Swoją stylistyką obiekt ma nawiązywać do marynistycznej tradycji miasta.



Ryc. 21. Centrum Europa Passage w Hamburgu (fot. S. Ledwoń).

Zastosowano tutaj rozwiązanie znane z arkad, a więc stworzono nowe przejście w kwartale urbanistycznym (Schupp, 2005, s. 148–151), które łączy dwa obszary wcześniej niedostępne bezpośrednio. Układ obiektu jest niezwykle jasny i czytelny ze względu na swoją prostotę. Główne przejście to droga wytyczona w linii prostej, która przecina aż trzy kwartały zabudowy. Dla jej uatrakcyjnienia wykonano interesujące przekrycie w postaci parabolicznych łuków wspierających. Realizacja obiektu to także wyraźne podporządkowanie komunikacji kołowej przejściu pieszemu. Ulice, przez które przebiega pasaż, zostały nim przecięte i zamknięto na nich przelotowy ruch kołowy. Pozostawiono jedynie możliwość przejścia pieszego przez budynek. Obiekt ten wpisuje się w zewnętrzne uwarunkowania, jak również tworzy nową jakość połączeń urbanistycznych.

4.2.8. Stary Browar, Poznań

Najczęściej przytaczanym polskim centrum handlowym związanym z rewitalizacją jest Stary Browar w Poznaniu (Głaz, 2008). Przekształcenie terenu browaru Huggera z wielką pieczołowitością i respektowaniem historii jest niewątpliwie najlepszym takim rozwiązaniem w kraju. Ponadto projekt ten zyskał uznanie mieszkańców (Majewski, 2007, s. 72–73), co jest ważnym elementem rewitalizacji. Stary Browar to nie tylko budowa centrum handlowego, to także aktywizacja sąsiadujących terenów – ulicy Półwiejskiej oraz otwarcie się tej części miasta na pobliski park. Jak zauważa Jerzy Majewski, „obiekt nie jest bowiem kolejnym wyizolowanym pudłem ze sklepami (...). Stanowi fragment śródmiejskiej tkanki – łączy się zarówno z parkiem Dąbrowskiego, jak i ulicą Półwiejską zamienioną w ruchliwy deptak. Nie uśmierca tej ulicy, ale ożywia ją i zamienia w główny ciąg handlowy miasta” (Majewski, 2007, s. 72).

Jest to centrum zbudowane na bazie dawnego Browaru Huggera, którego historia sięga połowy XIX wieku. W efekcie zrealizowano 130 tys. m² powierzchni użytkowej. Atrakcyjny, indywidualny i wystudiowany projekt oraz znaczące nakłady na jego realizację przyczyniły się do wielu sukcesów. Wśród nich można wymienić doroczną nagrodę Międzynarodowej Rady Centrów Handlowych dla najlepszego centrum handlowego na świecie w 2005 roku, w kategorii centrów średniej wielkości.



Ryc. 22. Centrum Stary Browar w Poznaniu (fot. S. Ledwoń).

Stary Browar w Poznaniu jest przykładem obiektu przyległego do tradycyjnej ulicy handlowej (ul. Półwiejska), gdzie przestrzeń piesza wnika do jego wnętrza. Mimo iż przestrzenie wewnętrzne przyziemia tego budynku są przekryte i wyraźnie oddzielone, to w widoczny sposób stanowią układ uzupełniający istniejącą strukturę. Ciągi przejść wewnętrznych tworzą dodatkowy układ prostopadły do ulicy handlowej. Wewnątrz zlokalizowano półkolisty plac o stosunkowo dużych, jak na centrum handlowe, rozmiarach. Główne wejście do obiektu zostało wykonane na narożniku budynku, przy którym zaczyna się również piesza część ul. Półwiejskiej. Tak atrakcyjne wejście, skracające pod kątem do ulicy, jest elementem zapraszającym do wnętrza. Atrakcyjne jest także rozwiązanie zastosowane na wyższym poziomie. Od strony parku zlokalizowano zupełnie otwarty plac. W tym aspekcie jest to rozszerzenie przestrzeni publicznej miasta na obszar centrum handlowego, lecz bez wyraźnego oddzielenia tych dwóch struktur od siebie.

Interesującym aspektem związanym z poznańskim projektem jest również jego lokalizacja i połączenie ze strukturą handlową śródmieścia. Na osi jednego ciągu pieszego zlokalizowane zostały trzy ważne miejsca – Stary Rynek, centrum handlowe Kupiec Poznański oraz Stary Browar, połączone ze sobą ulicą Półwiejską przechodzącą w ul. Szkolną. Integracja ta jest o tyle ciekawa, że składają się na nią różnorodne w swoim charakterze elementy. Są to: historyczny plac centralny miasta, średniej wielkości budynek handlowy powstały z inicjatywy lokalnych kupców (Trammer, 2003, s. 56) oraz w pełni komercyjne i współczesne centrum handlowe światowej klasy. Połączone zaś zostały tradycyjną ulicą handlową. Uzyskano w ten sposób efekt synergiczny, polegający na wzajemnym wspomaganie się tych elementów. Budowa Starego Browaru znacząco przyczyniła się więc do ożywienia części miasta. „Uczęszczana przez dekady handlowa oś wschód-zachód ustąpiła kierunkowi północ-południe łączącemu Browar ze Starym Rynkiem. Wewnętrzny pasaż browaru jest kontynuacją deptaka, choć – niestety – na razie prowadzi «donikąd» – w nieatrakcyjną i pozbawioną „magnesów” przestrzeń ulicy Ratajczaka” (Głaz, 2008, s. 38).

4.2.9. Manufaktura, Łódź

Drugą sztandarową polską realizacją związaną z przekształcaniem obszarów przemysłowych i adaptacją na funkcję handlową jest łódzka Manufaktura. Jest to projekt przekształceń 27 ha terenów zabytkowej fabryki Poznańskiego na wielofunkcyjne założenie, w którego skład wchodzi ok. 110 tys. m² powierzchni handlowej. W kompleksie, oprócz przeszło 300 sklepów, można znaleźć ofertę kulturalną (muzeum), rozrywkową (kinopleks, koncerty, festyny, imprezy rozrywkowe) i rekreacyjną (fitness, kręgielnia, ścianka wspinaczkowa). Dodatkowo na terenie Manufaktury wynajmowane są powierzchnie biurowe. Niedawno otwarto także czterogwiazdkowy hotel z 278 pokojami i apartamentami oraz z centrum konferencyjnym i basenem. Ten bogaty program funkcjonalny przełożył się na niewątpliwy sukces komercyjny centrum handlowego.

Łódzka Manufaktura jest także przykładem umieszczenia obiektu handlowego w rozległej przestrzeni otwartej. Niektóre z budynków tworzących ten wielofunkcyjny zespół są wolnostojące, a w części centralnej znajduje się główny plac (Hanzl, 2008, s. 205–208). Ze



Ryc. 23. Manufaktura w Łodzi (fot. S. Ledwoń).

4. Przekształcenia obszarów śródmiejskich...

względu na jego duże rozmiary zarządca centrum uruchomił nawet krótką linię tramwajową. Nie tylko pozwala ona na szybsze przetransportowanie klientów do centrum handlowego, ale również staje się dla nich nietypową atrakcją w przestrzeni otwartej. Rozległość tego placu pozwala na organizowanie różnego typu zabaw, happeningów i instalacji. Można na przykład umieścić tam małe lodowisko.

Realizacja ta jest interesującym przykładem przekształceń tak rozległego obszaru, znalezienia nowej funkcji dla terenów przemysłowych oraz wzbogacenia przestrzeni Łodzi o nowoczesne i nowatorskie rozwiązania. Kontrowersje może budzić jednak skala wyburzeń historycznej tkanki oraz przekształceń terenu (Ratajczyk-Piątkowska, 2008, s. 188–189). Mimo to, całość projektu udało utrzymać się w jednolitym, historyzującym stylu. Przekształcanie obszarów znaczących rozmiarów nie jest łatwe. Nie może się ograniczać do budowy jednego budynku. Oprócz dużych nakładów finansowych takie przedsięwzięcie wymaga stworzenia szerszego programu funkcjonalnego, zagospodarowania terenów otwartych, budowy infrastruktury technicznej, etapowania inwestycji i szeregu działań koordynujących.

4.2.10. Hala Targowa, Gdańsk

Przy adaptacji zabytkowych obiektów, aby jak najlepiej zachować ich walory, ważne jest dostosowanie wielkości i skali programu do możliwości przekształcanych obiektów. W większości projektów przekształceń terenów przemysłowych inwestorom chodzi głównie o przekształcenie samego terenu, który ma atrakcyjną lokalizację. Natomiast jego walory przestrzenne, w tym istniejące budynki, często stanowią jedynie przeszkodę dla realizacji celu inwestycyjnego.



Ryc. 24. Modernizacja Hali Targowej w Gdańsku (fot. S. Ledwoń).

Pozytywnym przykładem takich przekształceń jest przebudowa Hali Targowej w Gdańsku. Jest to zabytkowy obiekt niezwyklej klasy o nowatorsko rozwiązanej konstrukcji stalowej. Ostatnia przebudowa hali miała na celu przystosowanie jej do wymagań nowoczesnego handlu. Jednak najemcami poszczególnych boksów są w dużej mierze lokalni kupcy, którzy również występowali w roli inwestorów. Z tego też powodu nie były wymagane lokale sklepowe dużych rozmiarów, a tym samym zachowany został charakter tradycyjnego handlu. Pierwotnie sklepy

były boksami wydzielonymi za pomocą siatki stalowej. Po przebudowie materiał ten zamieniono na szkło, które nie pogarszając widoczności zapewnia bezpieczne przechowywanie towarów. W trakcie prac przy przebudowie hali w piwnicy odkryto fragment romańskiego kościoła. Obecnie z ruin utworzono skansen, który dodatkowo jest niebywałą atrakcją turystyczną we wnętrzu centrum handlowego. W ten sposób Hala Targowa została odnowiona, powstały nowe powierzchnie handlowe, natomiast sama koncepcja budynku pozostała nietknięta.

4.3. PODSUMOWANIE W POSTACI WYTYCZNYCH PROJEKTOWYCH CENTRÓW HANDLOWYCH

4.3.1. Analiza SWOT skutków lokalizacji centrum handlowego dla śródmieścia

Budowa centrum handlowego, jak każda ingerencja w strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, niesie ze sobą pewne pozytywne, jak i negatywne skutki. Można je zestawić w postaci analizy SWOT, dzieląc na oddziaływania zdeterminowane (mocne i słabe strony) i oddziaływania możliwe (szanse i zagrożenia) (tab. 2).

4.3.2. Zalecane kierunki rozwoju centrów handlowych

W kontekście powyższych rozważań można wytyczyć optymalny kierunek rozwoju funkcji handlowych. Ma on na celu ochronę wartości śródmieścia, przy zachowaniu możliwości wprowadzenia nowych inwestycji prywatnych, a nie dążenie do ograniczenia swobody inwestowania. Jako cel nadrzędny stawia się postępowanie zgodnie z zasadami szeroko pojętego zrównoważonego rozwoju. Aby osiągnąć ten cel, można wytyczyć zalecane kierunki rozwoju funkcji handlowej:

- dopasowanie wielkości nowego obiektu do chłonności miasta i regionu,
- rezygnacja z obiektów zamkniętych, wielokubaturowych,
- budowa obiektów otwartych lub jedynie częściowo zadaszonych, które zapewniają swobodny dostęp przez całą dobę, bez wyraźnego podziału na przestrzeń publiczną i prywatną,
- budowa nowych obiektów handlowych w postaci rozdrobnionej, uwzględniającej lokalne uwarunkowania,
- uwzględnienie specyfiki miejsca poprzez kontynuację podziałów parcelacyjnych, skali nowoprojektowanych kwartałów oraz wielkości nowej kubatury w odniesieniu do śródmieścia historycznego,
- integracja nowo powstałych ciągów pieszych z istniejącym systemem przestrzeni publicznych historycznego śródmieścia (lokalizacja głównych wejść i ciągów pieszych jako przedłużenia układu istniejącego; stworzenie zamkniętej pętli dla pieszej cyrkulacji klientów),
- budowa nowych punktów węzłowych układu pieszego, które zapewnią integrację z istniejącym systemem przestrzeni publicznych w postaci otwartych placów,
- wprowadzenie nowoczesnej, atrakcyjnej architektury, która powinna być zindywidualizowana i rozczłonkowana,

4. Przekształcenia obszarów śródmiejskich...

Tabela 2. Analiza SWOT.

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> wzbogacanie całościowej oferty obszaru (duży, nowoczesny i atrakcyjny asortyment), zwiększenie konkurencji wewnątrz sieci handlowej przez podnoszenie jakości istniejących sklepów skutkujące większą jej atrakcyjnością dla klientów, wprowadzenie nowoczesnej powierzchni handlowej (pod względem jej parametrów, jakości i zarządzania), wprowadzenie mocnego punktu docelowego dla klientów (atrakcji przyciągającej aktywność), stworzenie bezpiecznej przestrzeni, wolnej od przestępczości, ochrona przestrzeni pieszej przed wpływami atmosferycznymi i środowiskowymi, rozszerzenie przestrzeni pieszej miasta w ramach obiektu, realizacja parkingu w ramach obiektu, urozmaicenie przestrzeni śródmiejskiej różnymi akcjami i atrakcyjnymi wydarzeniami. 	<ul style="list-style-type: none"> oddziaływania konkurencyjne na istniejącą sieć handlową, które może doprowadzić do obumierania dzielnicy handlowej, wzrost ruchu kołowego (klienci i dostawy), wymieranie przestrzeni publicznej, miejskiej, ograniczenie interakcji społecznych w przestrzeni pieszej (komercjalizacja przestrzeni), podporządkowanie jej wyłącznie zakupom, stworzenie przestrzeni pozornie publicznej, a podporządkowanej wyłącznie komercji, sztuczność, stylizacja i nieautentyczność wewnętrznych przestrzeni „publicznych”, pojawienie się nowego ośrodka o randze śródmieścia.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> aktywizacja całego obszaru i podniesienie atrakcyjności sąsiednich terenów, przyciągnięcie kapitału inwestycyjnego podnoszącego ogólną wartość śródmieścia, mieszanie się klientów obiektu handlowego i sąsiednich terenów, wprowadzenie funkcji dodatkowych (np. rozrywka, biura, kultura), których może brakować na danym obszarze, wytworzenie ruchu pieszego w dzielnicy, wprowadzenie atrakcyjnego, silnego elementu kompozycji funkcjonalnej miasta, możliwość uzupełnienia istniejących struktur obiektem prestiżowym (element systemu przestrzennego), zagospodarowanie lub przekształcenie dużego obszaru, zwłaszcza gdy wymaga to znacznych nakładów finansowych, ponowne wykorzystanie budynków na nowe funkcje, przyczynienie się do poprawy jakości otoczenia oraz przekształcania terenów zdegradowanych (jako element rewitalizacji), wprowadzenie nowoczesnej i atrakcyjnej architektury, zwiększenie obszaru oddziaływania śródmieścia oraz jego atrakcyjności dla gości i potencjału przyciągania nowych (w tym turystów), wprowadzenie charakterystycznego punktu orientacyjnego i znaku rozpoznawczego miasta, rozbudowa lub przebudowa systemu drogowego w zakresie większym niż tylko wykonanie zjazdu na teren inwestycji, realizacja parkingu, który obsługuje również tereny sąsiednie. 	<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie wielkości dalszego programu możliwości do zlokalizowania na obszarze – zablokowanie innych inwestycji handlowych, obumieranie dzielnicy handlowej (śródmiejskiej) lub jej specjalizacja w funkcjach niszowych względem centrum, niszczenie istniejących w sąsiedztwie sklepów, oddziaływania konkurencyjne wyniszczające inne funkcje (niehandlowe, np. rozrywkowe i kulturalne), zastępowanie lokalizacji funkcji miejskich (przestrzeni publicznych, kultury itp.), obniżenie dostępności handlu (zwłaszcza sklepów spożywczych) w innych częściach miasta, niszczenie i obniżanie jakości sąsiednich obiektów – tzw. spirala zniżkowa, zaburzenie ciągłości systemu i układu dzielnicy handlowej, zaburzenie układu historycznego (parcelacji) i wprowadzenie przytłaczającej kubatury, zamykanie przestrzeni pieszej na noc, izolacja pomiędzy przestrzenią wewnętrzną a zewnętrzną, zamknięcie aktywności wewnątrz obiektu, wzmocnienie podziałów społecznych (na biednych i bogatych) oraz podziału dostępności przestrzeni, zmniejszenie bezpieczeństwa i jakości przestrzeni na zewnątrz obiektu, funkcjonalne zastąpienie tradycyjnego rynku lub innego najważniejszego miejsca w przestrzeni publicznej miasta, skupienie w obiekcie dużej części aktywności turystycznej śródmieścia; zastąpienie tradycyjnych przestrzeni historycznych, wprowadzenie architektury niedopasowanej do kontekstu, nadmierne zwiększenie natężenia ruchu kołowego w śródmieściu.



Ryc. 25. Współistnienie tradycyjnego handlu lokalnego i nowoczesnego w Düsseldorfie (fot. S. Ledwoń)..

- realizacja centrów wielofunkcyjnych, możliwie jak najbardziej złożonych funkcjonalnie (np. partery usługowe, powyżej biura, mieszkania), które maksymalnie wykorzystają potencjał miejsca,
- dodatkowe wprowadzenie funkcji i oferty nie spotykanej dotychczas w śródmieściu (np. oferta rekreacyjna),
- poprawa oferty transportu publicznego usprawniającej skomunikowanie śródmieścia.

Literatura

- Coleman P., 2006, *Shopping Environments: Evolution, Planning and Design*, Architectural Press, Oxford.
- ECE bringt das Saarland unter Kontrolle, 2006, Immobilien Zeitung, 3/06, 19 stycznia 2006.
- Ghirardo D., 1999, *Architektura po modernizmie*, Wyd. VIA, Toruń.
- Głaz J., 2008, *Rewitalizacja terenu browaru Huggera w Poznaniu*, „Architektura i Biznes”, 2 (187) 2008.
- Hanzl M., 2008, *Manufaktura Łódź – „genius loci” a komercyjna wartość przestrzeni publicznej*, [w:] P. Lorens, E. Ratajczyk-Piątkowska (red.), *Komercjalizacja przestrzeni – charakterystyka zjawiska*, „biblioteka urbanisty”, 12, Urbanista, Warszawa.
- ICSC *Shopping Center Definitions. Basic Configurations and Types for the United States*, International Council of Shopping Centers Research, Nowy Jork 2004.
- Lambert J., 2006, *One Step Closer to a Pan-European Shopping Center Standard*, „Research Review”, 13, 2, 2006.
- Ledwoń S., 2006, *Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi*, [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta – nowe szanse*, biblioteka urbanisty, 8, Urbanista, Warszawa.
- Majewski J. S., 2007, *Rozbudowa Starego Browaru w Poznaniu*, „Architektura-murator”, 9 (156) 2007.
- Ratajczyk-Piątkowska E., 2008, *Komercjalizacja zabytku*, [w:] P. Lorens, E. Ratajczyk-Piątkowska (red.), *Komercjalizacja przestrzeni – charakterystyka zjawiska*, biblioteka urbanisty, 12, Urbanista, Warszawa.
- Retail Development in Historic Areas*, 2005, English Heritage, Londyn.
- Schupp S., 2005, *Shopping Architektur: Die neue Welt des Kaufens*, Verlagshaus Braun.
- Trammer H., 2003, *Kupiec Poznański*, „Architektura-murator”, 8 (107) 2003.

DANIEL ZAŁUSKI

5. PROBLEMY PRZEKSZTAŁCEŃ TERENÓW POKOLEJOWYCH PKP SA NA NOWE FUNKCJE MIEJSKIE

5.1. WSTĘP

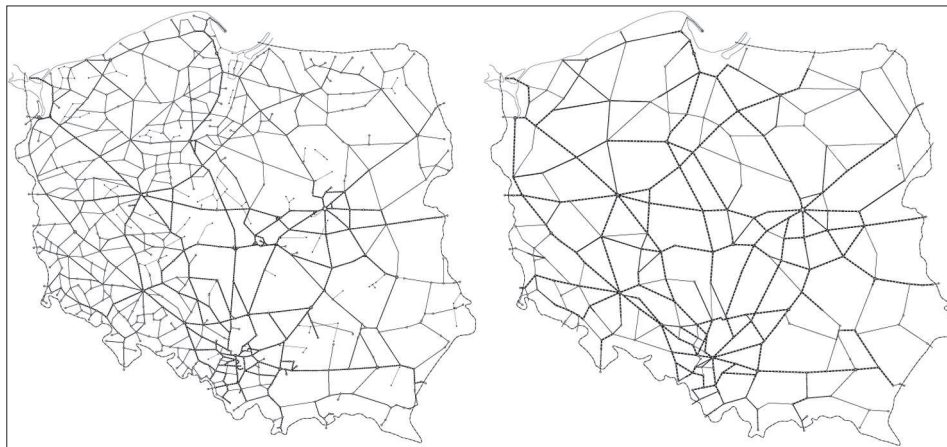
W rozdziale opisano problemy przekształceń terenów pokolejowych, stanowiących majątek Polskich Kolei Państwowych SA, rozumianych jako jedna z form terenów przemysłowych. Szczególną uwagę zwrócono na przekształcenia obszarów znajdujących się w śródmieściach miast polskich. Są to bowiem tereny kluczowe, decydujące o pozytywnym lub negatywnym postrzeganiu miasta przez mieszkańców, inwestorów i przyjezdnych. Ze względu na interes społeczności miejskiej wymagają one najbardziej zdecydowanych działań rewitalizacyjnych. Powyższe działania powinny być prowadzone przez PKP SA w ścisłej współpracy z samorządami lokalnymi. Złożoność problematyki wymaga, by były wspomagane przez aktywną politykę samorządów wojewódzkich w dziedzinie polityki regionalnej oraz politykę rządu w dziedzinie polityki krajowej i międzynarodowej. Ich podstawą winny być dokumenty prawne w postaci znowelizowanych ustaw, wykonawczych rozporządzeń oraz dokumenty operacyjne w postaci różnego rodzaju strategii, wieloletnich programów inwestycyjnych itp.

5.2. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA NIERUCHOMOŚCI KOLEJOWYCH W POLSCE

Na koniec 2007 roku firma PKP SA posiadała 101 292 nieruchomości o łącznej powierzchni 105,9 tys. ha, w tym 87 tys. ha terenów było zagospodarowanych (ponad 82% wszystkich gruntów), zarządzała budynkami o łącznej powierzchni ok. 8,1 mln m², w tym budynkami eksploatacyjnymi o powierzchni ok. 6,3 mln m² i budynkami mieszkalnymi – ok. 1,8 mln m².¹ W latach 2001–2005 zburzono 3681 budynków i budowli (Klimkiewicz, 2006, s. 30). Na koniec 2007 roku uregulowany stan prawny posiadało 66,9% powierzchni gruntów (własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP). Wnioskami o regulację stanów prawnych objętych było 25,0% powierzchni gruntów. Do objęcia wnioskami pozostało 8,1% powierzchni gruntów.²

¹ Raport Roczny Grupy 2007, s. 17, według www.pkp.pl

² Tamże, s. 33.



Ryc. 26. Mapa schematyczna sieci PKP SA w latach 1982–1983 (z lewej) oraz z roku 2007 (z prawej) (źródło: PKP SA).

Tabela 3. Długość linii kolejowych w Polsce w latach 1990–2005 (Engelhardt, 2006, s. 3).

Rok	1990	1995	2000	2005
Linie kolejowe eksploatowane – ogółem w km	26 280	23 986	22 560	20 253
Linie normalnotorowe – ogółem w km	23 993	22 598	21 575	19 843
Gęstość linii normalnotorowych w km/100 km ²	7,7	7,2	6,9	6,3

W 2007 roku w zasobach PKP SA znajdowało się 2826 obiektów dworcowych, spośród nich jedynie 1240 służyło obsłudze podróżnych, 1586 było nieczynnych, w tym 639 dworców leżało przy liniach wyłączonych z użytkowania. Ich wartość była szacowana na ok. 700 mln zł, natomiast koszty rocznego ich utrzymania wynosiły ok. 600 mln zł (Rorata, 2007, s. 28; Klimkiewicz, 2006, s. 30). Na początku 2008 roku dworców czynnych było już tylko 1134, a wyłączonych z eksploatacji 762, chociaż przy dworcach tych nadal zatrzymywały się pociągi³.

Do 31 grudnia 2007 roku PKP SA w trybie i na zasadach określonych w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe⁴ sprzedały 35 205 mieszkań. W kolejnych latach następował spadek zainteresowania lokatorów nabywaniem mieszkań na własność. W dniu 31 grudnia 2003 roku PKP SA posiadały w swoich zasobach 67,7 tys. mieszkań a w 2007 roku już tylko 34,9 tys. w 11 304 budynkach. W celu przygotowania mieszkań do sprzedaży należało je wycenić, zinventaryzować, a grunty pod budynkami wydzielić z działek stanowiących teren kolejowy. Od 2003 roku, na podstawie art. 81. ustawy o komercjalizacji, Zarząd PKP SA rozpoczął procedurę nieodpłatnego przekazywania mieszkań do gmin. W latach 2003–2007 przekazano do gmin 8,3 tys. mieszkań.⁵

³ Według www.bip.nik.gov.pl

⁴ Dz. U. Nr 84 (2000), poz. 948 z późn. zm.

⁵ Raporty Roczne Grupy PKP 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, według www.pkp.pl

Ograniczanie majątku PKP datuje się od 1991 roku. Wówczas nastąpiło załamanie rynku kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych. O ile w roku 1983 sieć kolejowa PKP liczyła 24 214 km, a przewozy wyniosły 1041, 8 mln pasażerów⁶, to w 2006 roku sieć ta liczyła tylko 19 041 km⁷, pociągi pasażerskie kursowały na sieci o długości ok. 15,5 tys. km (Rorata 2007, s. 27), a koleje przewiozły 219,7 mln pasażerów. Jednocześnie, rok 2006 był przełomowy dla PKP, bowiem po raz pierwszy od 16 lat przewozy nie zmniejszyły się w stosunku do roku poprzedniego⁸.

5.3. TERENY POKOLEJOWE JAKO SZCZEGÓLNY PRZYPADEK TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH

Zgodnie z art. 4 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym⁹ przez obszar kolejowy należy rozumieć „powierzchnię gruntu określoną działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.”

Analizując uwarunkowania i możliwości przekształceń terenów pokolejowych, warto posiłkować się badaniami prowadzonymi dla terenów poprzemysłowych. W zachodnioeuropejskiej literaturze przedmiotu tereny kolejowe są bardzo często utożsamiane z terenami przemysłowymi, np. w pracach Jeannette Schelte (1999), Michaela Stratona i Barry'ego Trindera (Stratton, Trinder, 1997; Stratton, 2000). Podobnie są one traktowane przez badaczy polskich. Dla Marii Stawickiej-Wałkowskiej (1997) „architekturą przemysłową są wszelkiego rodzaju obiekty związane z produkcją, magazynowaniem oraz dystrybucją wyrobu finalnego; zagospodarowanie przestrzeni produkcyjnej (w sensie funkcjonalnym i konstrukcyjno-budowlanym) oraz towarzyszącej jej infrastruktury, związanej z transportem lądowym, wodnym i powietrznym”.

Według Bolesława Domańskiego (2000) przez tereny poprzemysłowe należy rozumieć „w węższym ujęciu obszary, które przestały być miejscem produkcji przemysłowej lub przestały pełnić funkcje pomocnicze dla tej produkcji w obrębie zakładów przemysłowych (np. magazynowo-składowe, transportowe, administracyjne), łącznie z obszarami niedokończonych inwestycji przemysłowych. Zasadniczym kryterium wyróżniania terenów poprzemysłowych jest więc znaczące przerwanie wykorzystania terenów dla celów produkcyjnych i związanych z nimi bezpośrednio funkcji pomocniczych w ramach zakładów przemysłowych. (...) W szerszym rozumieniu tereny poprzemysłowe obejmują także obszary zdegradowane przez działalność przemysłową, np. górnictwem, składowanie odpadów przemysłowych, skażenie gleb, wód itd.”

Szerokie ujęcie definicji terenów poprzemysłowych zaproponował także Krzysztof Gasidło, wyróżniając trzy typy tych terenów: (1) „Typ I to teren, który był przeznaczony na

⁶ Według www.pkp.pl/historia/

⁷ Raport Roczny Grupy PKP 2005, s. 71, wg www.pkp.pl

⁸ Według www.rynek-kolejowy.pl – Ministerstwo Transportu, 09.03.2007.

⁹ Dz. U. Nr 86 (2003), poz. 789 z późn. zm.

proces produkcyjny – od przyjęcia lub pozyskania surowców, energii i siły roboczej do wysyłki produktów oraz wysyłki, przerobu lub składowania odpadów. (2) Typ II to tereny funkcji towarzyszących przemysłowi, takich jak: ośrodki administracyjne, badawcze, biura projektów, zakładowe obiekty kultury, sportu, służby zdrowia, kształcenia zawodowego, stacje towarowe, centra logistyczne i telekomunikacyjne, ujęcia wody i oczyszczalnie ścieków, stacje energetyczne, grupy zieleni izolacyjnej, osiedla pracownicze, tereny stref ochronnych itd. (3) Typ III obejmuje tereny oddziaływania przemysłu. Są to oddziaływania fizyczne takie jak: zanieczyszczenia, oddziaływania ekonomiczne wyrażające się znacznym udziałem przemysłu w wytwarzaniu produktu danego obszaru, oddziaływania społeczne – na przykład dominacja robotników w strukturze zatrudnionych” (Gasidło, 1998, s. 8).

5.4. FORMY DALSZEGO UŻYTKOWANIA TERENÓW POKOLEJOWYCH

W gestii właściciela leży decyzja o dalszym sposobie użytkowania obiektów i terenów pokolejowych. Bazując na badaniach Krzysztofa Gasidło (1997, s. 22; 1998, s. 79–87) w zakresie przekształceń terenów poprzemysłowych działania te mogą przybrać jedną z poniższych form.

Po pierwsze, cały zakład jest konserwowany i utrzymany w „gotowości” bez zmiany użytkowania. Wariant taki przyjmuje się zazwyczaj w obliczu szczególnie cennych zabytków techniki. Przekształcenie zakładu w muzeum jest z punktu widzenia kulturoznawcy jedną z najlepszych możliwości zachowania przemysłowych dóbr kultury. W praktyce oznacza to jednak najdroższą opcję dla społeczeństwa. W okresie ograniczania publicznych funduszy wymaga się od muzeów stosowania marketingowych strategii, w celu pozyskania przynajmniej części niezbędnych funduszy. W konkurencyjnej walce o przetrwanie upadają mniejsze placówki, co przemawia za ograniczaniem powstawania nowych, często mało interesujących skansenów techniki (Harzheim 1997, s. 233).

Po drugie, zakład jest oddany w dzierżawę do czasu całkowitej dekapitalizacji. Swoją siedzibę znajdują tu najczęściej małe firmy usługowe, warsztaty produkcyjne, hurtownie i składy. W mniemaniu właścicieli taka forma „gospodarności” jest uzasadniona ochroną istniejącego majątku. Burzenie obiektów w dobrym stanie technicznym jest uważane za marnotrawstwo. Nie bierze się pod uwagę potencjalnych korzyści, związanych z rentą oczyszczonego terenu. Właściciel lub zarządca wynajmuje więc opuszczone obiekty za niską cenę, do momentu ich całkowitej dekapitalizacji lub planowego wyburzenia. Postępowanie takie, z pozoru racjonalne i oszczędne, prowadzi do niekorzystnych rezultatów. Wynajęcie złych technicznie obiektów nie przynosi znaczących zysków właścicielowi. Natomiast dzierżawcy prowadzą na wynajętym terenie gospodarkę rabunkową, nie dbając o nieruchomość i dopuszczając się często poważnych szkód ekologicznych. W momencie opuszczania terenu żądają wysokich rekompensat za niewielkie inwestycje, które poczynili.

Po trzecie, obiekty mogą być zaadaptowane do nowego sposobu użytkowania. Wybór taki dokonywany jest najczęściej, gdy adaptowane budynki charakteryzują się wysokim stopniem elastyczności, posiadają wąskie trakty, niskie kondygnacje, niewielkie powierzchnie i kubatury, na obszarze nie występują budowle inżynierskie, specjalistyczne instalacje ani

agregaty technologiczne, a zainwestowanie w sąsiedztwie nie jest środowiskowo uciążliwe. Nowymi formami użytkowymi mogą być nowoczesne struktury przemysłowe i usługowe, rzadziej mieszkaniowe.

Po czwarte, budynki są wyburzane, a teren przystosowany do nowej funkcji. Działanie takie stosowane jest w stosunku do szczególnie atrakcyjnych lokalizacji. Wynika ono najczęściej z oszacowania wartości ekonomicznej terenu i potencjalnej wartości przyszłych inwestycji. Wyburzenie może być przeprowadzane bezpośrednio przez właściciela (kolej) przed sprzedażą gruntu albo prywatnych deweloperów po zakupie nieruchomości. Wartość oczyszczonej działki jest najczęściej znacznie korzystniejsza od działki zabudowanej nieużytecznymi obiektami.

Po piąte, w przypadku znikomej wartości ekonomicznej obiektów i gruntu oraz braku nowych pomysłów dla terenu, dopuszcza się wyburzenie obiektów, oczyszczenie terenu i pozostawienie go odłogiem. Należy przy tym pamiętać, iż rola „porządkowego” spada na koleje. Rekultywacja terenów pokolejowych, zwłaszcza tych, które stanowią zagrożenie dla otoczenia, jest zadaniem trudnym i wymagającym wielu nakładów. Właściciel terenu zazwyczaj zakłada pozyskanie środków, sprzedając dany obszar silnemu inwestorowi, który w zamian za ulgi finansowe przeprowadzi rekultywację, a następnie na nowo zabuduje teren. Taka taktyka mogłaby być racjonalna w przypadku dużego popytu terenów. Niestety ze względu na znaczną konkurencję pomiędzy różnymi ośrodkami, władze lokalne muszą ułatwiać, a nie utrudniać przejmowanie nieruchomości przez inwestorów. Dlatego w krajach Europy Zachodniej stosowane są ulgi podatkowe, uproszczenia procedur urzędowych, budowane są udogodnienia infrastrukturalne i komunikacyjne. Zasada „co przemysł zniszczył, to przemysł naprawi” lub „truciciel płaci”, może obowiązywać tylko w wypadku „żywego” truciciela tj. przedsiębiorstwa istniejącego i działającego na danym terenie. Inwestorzy, których trzeba zachęcać do inwestowania, nie będą płacić za zniszczenia środowiska.

Po szóste, obiekty i teren są porzucane. Jest to opcja najczęściej spotykana w polskich realiach. O przyjęciu takiej postawy decyduje najczęściej nieumiejętność wymuszenia na dotychczasowym właścicielu prac porządkowych, bierna postawa władz samorządowych, odkładanie problemu na przyszłość, brak przewidzianych funduszy publicznych na rekultywację, brak programów rewitalizacji, brak alternatywnych ustaleń miejscowych planów dla dotychczasowego użytkownika terenu.

Ze względu na równoważenie struktur miejskich, najbardziej korzystnymi rozwiązaniami są wariant trzeci i czwarty. Natomiast wariant piąty można uznać za poprawny w wypadku pojawienia się na rynku nieruchomości wielu podobnych ofert zrehabilitowanych działek pokolejowych.

5.5. MOŻLIWOŚCI PRZEKSZTAŁCEŃ BUDYNKÓW POKOLEJOWYCH

Według Michaela Strattona (2000, s. 47) najlepszymi do przekształceń są nieruchomości pokolejowe zabudowane maksymalnie w 60%. Dają one możliwość swobodniejszej rozbudowy obiektów, lepszego doświetlenia pomieszczeń w adaptowanych budynkach, łatwiejszego dostępu na działkę, zorganizowania miejsc parkingowych na posesji. Budynki winny być

doświetlone co najmniej z trzech stron, a widok z okien powinien być otwarty. W przypadku presji inwestorów lub służb ochrony środowiska można pozwolić na wyburzenie mało wartościowych, skażonych budynków. Bezwzględnie winny być zachowane takie obiekty, jak wieże ciśnieni i budynki reprezentacyjne (dworce, siedziby dyrekcji itp.). Wyjątkowe, szczególnie cenne i rzadkie zespoły należałoby zachować w całości.

Można przyjąć następujące kryteria podatności obiektów pokolejowych na przekształcenia:

a) Przed adaptacją budynków należy przeanalizować wszystkie poprzednie sposoby użytkowania wnętrz ze względu na toksyczność substancji, mogących zalegać w podłodze, tynku, ścianach działowych i warstwie konstrukcyjnej budynku. W momencie, w którym nie znane jest wcześniejsze użytkowanie, należy przeprowadzić badania skażenia obiektów i niezabudowanego terenu. W wypadku wykrycia skażenia wystarczy niekiedy zerwać podłogę i skuć tynki, czasami jednak należy wyburzyć całe budynki.

b) Istotnym kryterium adaptacyjności jest liczba kondygnacji danego budynku. Parterowe obiekty najbardziej nadają się na funkcje produkcyjne i magazynowe. Budynki wielopiętrowe o wysokości do czterech kondygnacji są najdogodniejsze do zagospodarowania na biura, pracownie rzemieślników i artystów, rzadziej na mieszkania.

c) Najłatwiejsze do zagospodarowania są obiekty o powierzchni ogólnej 1–15 tys. m². Obiekty mniejsze niż 1 tys. m² i większe niż 15 tys. m² stają się wyzwaniem dla projektantów i inwestorów.

d) Wysokość pomieszczeń na parterze winna wynosić 4,30–4,90 m; pomieszczeń na wyższych piętrach 3–4,30 m. Zagospodarowanie pomieszczeń o wysokości poniżej 2,50 m jest w większości przypadków niefunkcjonalne, a często ze względów prawnych niemożliwe. Natomiast adaptacja wysokich pomieszczeń najczęściej nie stanowi problemu. Są one dużym wyzwaniem architektonicznym. Pozwalają na swobodną aranżację wnętrz, lepsze rozplanowanie doświetlenia i instalacji technicznych budynku.

e) Otwarta struktura wewnętrzna o konstrukcji słupowej daje największą elastyczność dostosowania budynku do nowych funkcji. Według badań warszawskiej firmy Couderq & Kubas zachodni producenci poszukują hal przemysłowych o rozstawie słupów 24–50 m i szerokości budynków minimum 30 m. Tymczasem 75% wolnych, polskich obiektów ma rozstawy słupów co 6–12 m (Sołoducha, 1995). Hale te mogą znaleźć zainteresowanie u inwestorów realizujących nieprodukcyjne funkcje komercyjne, w szczególności biurowce. Struktura oparta na ścianach konstrukcyjnych podraża koszty adaptacji i ma zastosowanie szczególnie przy realizacji funkcji mieszkaniowej. W wielu przypadkach wewnętrzne ściany konstrukcyjne są zamieniane na konstrukcje słupowo-ryglowe. O likwidacji wartościowych historycznie układów ścianek działowych decydują zazwyczaj względy komercyjne.

f) Obiekty produkcyjne i magazyny miały najczęściej przewymiarowane parametry konstrukcyjne, Natomiast warsztaty i szopy były budowane oszczędniej i mogą dziś nie spełniać wymogów wytrzymałościowych. Wytrzymałość i elastyczność konstrukcji budynków jest różnorodna w zależności od zastosowanych materiałów: (1) drewno łatwo poddaje się obróbce, ale jest również materiałem łatwopalnym i podatnym na gnienie przy niewłaściwej eksploatacji budynku; (2) żeliwo ma dużą wytrzymałość na ściskanie, dlatego w XIX wieku było na szeroką skalę używane jako materiał na kolumny. Jest niepalne, odporne na korozję,

ale jest również kruche i może pękać w czasie pożaru; (3) kute żelazo ma dużą wytrzymałość na rozciąganie. W XIX wieku było używane jako materiał na belki; (4) stal jest używana od lat osiemdziesiątych XIX wieku, ma dużą wytrzymałość na ściskanie i rozciąganie, jest bardziej podatna na odkształcenia niż żeliwo, wymaga ochrony antykorozyjnej; (5) żelbet ma dobre właściwości konstrukcyjne, jego wadą jest brak odporności na korozję i małe możliwości adaptacyjne, pierwsze systemy żelbetowe zastosowano w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku.

g) W zakresie niepalności elementów konstrukcyjnych obiekty pokolejowe nie spełniają często wymogów przeciwpożarowych. Odkryte i niezabezpieczone, drewniane elementy konstrukcyjne są bezpieczne jedynie w wypadku ich przewymiarowania, konstrukcje żeliwne pękają przy nagłych skokach temperatur, związanych na przykład z gaszeniem pożaru, stal traci swoje własności przy 550°C. Wszystkie te elementy można pokryć trudno zapalnymi, ognioodpornymi powłokami (farby i lakiery) lub ukryć w przeciwpożarowych opaskach okładzinowych z materiałów niepalnych typu zaporowego (np. płyty z wełny mineralnej, tynki na siatce, płyty kartonowo-gipsowe itp.). W wypadku zastosowania opasek zmniejsza się powierzchnia użytkowa budynków, a słupy i belki stropowe tracą swój charakter.

h) Ze względu na naturalne oświetlenie optymalne są obiekty o głębokości traktu nie większej niż 15 metrów. W wypadku większych traktów, które mogą dochodzić nawet do 50 metrów, należy przewidzieć strefy sztucznego oświetlenia (toalety, kuchnie, pionowe instalacyjne, podręczne magazynki, garderoby itp.) lub wprowadzić wewnętrzne atria. Realizacja przebieg pionowych może napotkać na trudności związane z naruszeniem konstrukcji budynku. W przypadku adaptacji obiektów XX-wiecznych często pojawia się problem nadmiernej penetracji słonecznej czy braku prywatności w nowych biurach i mieszkaniach. Stosowane są wtedy okiennice, zewnętrzne i wewnętrzne żaluzje, barwione szkło, markizy itp.

i) Wewnętrzne klatki schodowe i szyby windowe mają zazwyczaj nienormatywne wielkości, także nie jest spełniona, wymagana przez przepisy przeciwpożarowe, ilość pionowych dróg ewakuacyjnych. Problem ten należy rozwiązać przez dobudowę nowych bloków komunikacji pionowej na zewnątrz historycznych brył lub w wykutych atriach wewnętrznych. Można również zrealizować nowe klatki schodowe w starych pionach, poprzez wprowadzenie nowego układu biegów i spoczników. Realizacja nowoczesnego systemu komunikacji pionowej może być szczególnie trudna w przypadku skomplikowanych obiektów, posiadających na przykład różne wysokości pomieszczeń, różne rzuty i obrisy pięter.

j) Obiekty historyczne mają zaniżone właściwości termoizolacyjne. Ogólnie można przyjąć pięć metod dociepleń: (1) dla budynków o niskich wartościach estetycznych przyjmuje się zazwyczaj docieplenie zewnętrzne. W tym wypadku budynek uzyskuje zupełnie nowe oblicze, traci z zewnątrz swój pierwotny poprzemysłowy charakter. Ustalenia konserwatorskie dopuszczają docieplenie zewnętrzne pod warunkiem wiernego przywrócenia pierwotnego rysunku elewacji (np. powtórzenie płycin w nowych tynkach, obłożenie ścian klinkierem, realizacja ściany warstwowej z repliką w warstwie zewnętrznej pierwotnej ściany zewnętrznej); (2) nie zaleca się docieplenia wewnętrznego, bowiem dotychczasowe technologie nie sprawdziły się, budynki przestają „oddychać”. Przy obiektach, posiadających cenne lub mocno rozróżnione elewacje zewnętrzne należy raczej zastosować metodę „zerową”, ewentualnie docieplić elementy neutralne (np. dachy), czy wymienić stolarkę; (3) budynek traktuje się jedynie jako zewnętrzną, niezależną powłokę dla zbudowanego wewnątrz, drugiego budynku;

(4) budynek staje się „bibelotem”, jest przykryty szklanym „akwariem”, niezależną konstrukcją dachową lub jest wkomponowany w atrium nowego budynku; (5) stara struktura jest obudowana nowym obiektem, staje się „duszą” - „wnętrzem nowej struktury”.

k) Stare okna nie spełniają norm termicznych. Przy wymianie okien można zachować stare podziały albo wprowadzić zupełnie nowe. Ciekawym rozwiązaniem jest zastosowanie podwójnej ściany szklanej, spełniającej rolę akumulatora ciepła. W rozwiązaniu tym odnowione, historyczne okna stanowią zazwyczaj warstwę zewnętrzną ściany, widoczną w elewacjach budynku.

l) W adaptowanych budynkach należy wymienić większość, jeśli nie wszystkie instalacje wewnętrzne, chociaż atmosferę starych budynków lepiej oddają instalacje odrestaurowane i zaadaptowane do nowych technologii, np. stare kaloryfery, piece kaflowe, włączniki światła itp. Historyczne obiekty często nie posiadają węzłów sanitarnych, albo też posiadają je w niewielkiej ilości. Najbardziej drastycznych interwencji w zakresie nowych pionów sanitarnych wymagają adaptacje na mieszkania. Muzea wymagają natomiast najbardziej wyrafinowanych zabezpieczeń antywłamaniowych i systemów zachowujących stały mikroklimat.

m) Istotny jest okres, w jakim dany obiekt był pozbawiony funkcji użytkowych. Czy miał w tym czasie zapewnioną ochronę, czy wykonywano wtedy bieżące remonty konserwacyjne? Koszty adaptacji w sposób znaczący zależą od odpowiedzi na powyższe pytania. Pozbawiony opieki, pełnowartościowy budynek może nawet w ciągu dwóch lat stać się ruiną.

n) W większości polskich przypadków, w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ustala się ochronę konserwatorską bryły zabytkowego budynku poprzez ustanowienie dla zakładu „strefy konserwatorskiej” albo „strefy chronionego krajobrazu”. W tym wypadku inwestor, zgodnie z art. 9 ustawy Prawo budowlane, musi wykonać przed rozpoczęciem projektowania dodatkowe ekspertyzy konserwatorskie, zaopiniować projekt budowlany u właściwego konserwatora zabytków, niejednokrotnie zlecić wykonanie prac archeologicznych i konserwatorskich uprawnionym specjalistom (*Rozporządzenie...*, 2004). Niezależnie od tych obostrzeń cała inwestycja musi być zgodna z przepisami techniczno-budowlanymi, stosowanymi dla nowych inwestycji. Dogodniejszym zapisem dla inwestora jest ochrona całego budynku poprzez objęcie go wpisem do rejestru zabytków lub poprzez ustanowienie ochrony konserwatorskiej obiektu na podstawie planu miejscowego. W tym przypadku art. 9 Prawa budowlanego dopuszcza możliwość uzyskania zgody na odstąpienie od przepisów techniczno-budowlanych, w tym zachowanie niewymiarowych klatek schodowych, wydłużonych dróg ewakuacyjnych, zaniżonych parametrów termoizolacyjnych, mniejszych otworów drzwiowych, zaniżonego nasłonecznienia pomieszczeń itd. Koszty niezbędnych prac konserwatorskich zostaną inwestorowi zrekompensowane poprzez obniżenie kosztów obowiązkowych robót budowlanych.

o) Koszty opracowania projektu adaptacji historycznego obiektu są wysokie i mogą być wyższe nawet o 30–40% w stosunku do kosztów opracowania projektu dla zupełnie nowej inwestycji (Stasiak, 1998). Projekt podrażają przede wszystkim prace przedprojektowe (inventaryzacje, badania skażeń budynku), skomplikowany projekt architektoniczny i konstrukcyjny.

p) Czas adaptacji obiektu o nieskomplikowanym programie funkcjonalnym wynosi przeciętnie od 8 do 14 miesięcy, zatem jest korzystniejszy niż okres potrzebny na realizację

nowego obiektu (uzyskanie stanu surowego zamkniętego od 18 do 24 miesięcy i wykończenie minimum 12 miesięcy) (Stasiak, 1998).

q) Nieruchomości kolejowe mają zazwyczaj zapewnioną pełną obsługę zewnętrznej infrastruktury technicznej i rozbudowaną sieć infrastruktury komunikacyjnej, tj. szerokie drogi dojazdowe, bocznicę kolejową i zaplecze parkingowe. Elementy te wpływają na zmniejszenie kosztów inwestycji.

r) Autonomiczne układy większych zakładów posiadają najczęściej własną siatkę ulic i placów, nie łączących się w ciągły układ z miastem. Sytuacja ta jest poprawna do czasu, kiedy oba organizmy funkcjonują niezależnie, a użytkowanie terenu jest diametralnie różne. W momencie adaptacji omawianych terenów na nowe funkcje śródmiejskie, brak spójności obu układów staje się poważnym problemem urbanistycznym. W celu ich scalenia, należy zazwyczaj przeprowadzić drastyczne wyburzenia zabudowy przemysłowej, które pozwalają wyznaczyć nową siatkę ulic i placów, kontynuującą układ istniejących, miejskich przestrzeni publicznych. Działania te winny być poprzedzone wnikliwymi analizami urbanistycznymi, bowiem źle zaprojektowane przedłużenia ciągów pieszych mogą przyczynić się do porażki całego programu rewitalizacji. Problem ten jest szczególnie ważny w procesie przedłużania centrów miast i realizacji nowych centrów usługowych. Należy przy tym pamiętać o ograniczonej mobilności i percepcji zmysłów pieszego, jak i o ograniczonym programie funkcjonalno- przestrzennym, mogącym wypełnić tkankę miejską. Istnieją jednak funkcje miejskie, dla których pewne wyizolowanie działa korzystnie. Do nich można zaliczyć studenckie kampusy czy duże centra rozrywki nocnej.

5.6. TENDENCJE PRZEKSZTAŁCEŃ TERENÓW POKOLEJOWYCH NA NOWE FUNKCJE MIEJSKIE

Zgodnie z klasyfikacją przeprowadzoną przez Klause Beckmanna (Beckmann, 2002; Załuski, 2009b) można określić ogólne tendencje przekształceń poszczególnych obszarów kolejowych na nowe funkcje miejskie. Badania oparto o zrealizowane inwestycje w Europie Zachodniej. Budynek dworcowy oraz tereny bezpośrednio do nich przylegające, zajmowane przez plac dworcowy, ekspedycję, bocznicę itp. winny być przekształcane głównie w kierunku wzmocnienia funkcji bezpośrednio związanych z obsługą pasażerów oraz komercjalizacji zbędnych powierzchni na cele usługowe. Tereny kolejowe w ścisłym sąsiedztwie dworca, w promieniu ok. 200–300 m (zasięg zależny od wielkości i znaczenia stacji), takie jak: stacja rozrządowa i postojowa, zakłady naprawcze, tereny pocztowe itp. powinny być przeznaczone pod rozwój węzła multimodalnego, dzięki czemu wzrośnie znaczenie dworca jako centralnego punktu w strukturze miasta. Tereny kolejowe w dalszym oddaleniu, maksymalnie w promieniu ok. 1 tys. m, wykraczające poza ścisły obszar dworca, takie jak: stacja rozrządowa i postojowa, stacja towarowa, tereny przemysłowe, magazynowe i składowe itp. mogą być adaptowane na funkcje miejskie nie koniecznie związane z transportem. Mogą to być duże projekty handlowe i rozrywkowe, jak i mieszkaniowe, podnoszące jakość usług i zamieszkania na obszarze śródmiejskim, wzmacniające istniejącą strukturę. Tereny liniowe (torowiska, tereny zielone, pracownicze ogrody działkowe, nieużytki, tereny magazynowe i składowe) nadają się do

realizacji ciągów pieszych i rowerowych, ciągów ekologicznych, uzupełniających terenów rekreacyjnych dla przyległej zabudowy mieszkaniowej. Mogą też być przeznaczone pod rozwój innych funkcji miejskich, w tym między innymi jako rezerwy terenowe dla przyległego przemysłu. Tereny o dużej miąższości przylegające do linii kolejowych (bazy transportowe, stacje przeładunkowe, przystanki kolejowe, tereny przemysłowe i poprzemysłowe) wymagają przekształceń na nowe funkcje miejskie o programie dopasowanym do popytu rynkowego. Nieruchomości kolejowe nie związane z transportem kolejowym, takie jak tereny sportowe i rekreacyjne, pracownicze ogrody działkowe, infrastruktura socjalna (przychodnie, kluby, świetlice i in.), osiedla pracownicze, winny być nadal użytkowane według pierwotnych funkcji po wyłączeniu ich ze struktur kolejowych.

5.7. STRATEGIE REWITALIZACJI WEDŁUG WIODĄCEJ FUNKCJI UŻYTKOWEJ

W przypadku rozległych terenów przeznaczonych do przekształceń warto rozpatrzyć kilka koncepcji przestrzennych opartych na odmiennych, wiodących funkcjach użytkowych rewitalizowanych dzielnic. Dany obszar może w przyszłości funkcjonować jako (Załuski, 2009b):

a) Dzielnica mieszkaniowa – spokojna i bezpieczna dzielnica z przeważającą zabudową mieszkaniową, cechująca się pełnym zakresem usług podstawowych, będąca w sąsiedztwie centrum i terenów rekreacyjnych, posiadająca zorganizowaną zieleń wewnątrz kwartałową, zorganizowany system uspokojonego ruchu kołowego, dobrze rozbudowaną sieć komunikacji zbiorowej, dobry standard mieszkań, atrakcyjność wizualną i społeczną, zapewnione dotacje dla mieszkańców o niskich dochodach, pozbawiona uciążliwego przemysłu i składów (modelowe przykłady w rejonach dworców: Leuven, Gent, Hauptbahnhof-Laim-Pasing w Monachium).

b) Dzielnica kulturalno-rozrywkowa typu główna ulica – ciąg handlowo-usługowy z przewagą usług gastronomicznych i kulturalnych, uzupełniająca funkcją mieszkaniową, posiadająca wysoką atrakcyjność wizualną dzięki swojemu charakterowi, wzmocnionemu przez wartości kulturowe, dobrą dostępność komunikacyjną zbiorową i indywidualną, zorganizowany system uspokojonego ruchu kołowego na głównej ulicy, dzielnica leżąca w centrum lub na jego przedłużeniu w pobliżu terenów zielonych, kumulująca życie weekendowe oraz życie wieczorne i nocne (modelowe przykłady w rejonach dworców: Metz (Francja), Sint-Niklaas (Belgia), Oosterdokseiland w Amsterdamie).

c) Dzielnica biznesu – zabudowa administracyjna i komercyjna z przewagą biur, usług towarzyszących (handel, gastronomia, sport, poczta, banki, ośrodki konferencyjne, doradztwo prawne i ekonomiczne, baza hotelowa itd.), dopuszczalny jest przemysł wysokich technologii z inkubatorami przemysłu i parkami technologicznymi, uzupełniająca zabudowa mieszkaniowa, wysoki poziom infrastruktury technicznej, telekomunikacyjnej, komunikacyjnej, bezpośredni dostęp do dróg wylotowych z miasta, wysokie standardy estetyczne i ekologiczne, łatwy dostęp do ponadregionalnych dworców kolejowych i portów lotniczych (modelowe przykłady w rejonach dworców: Potsdamer Platz w Berlinie, Lizbona Oriente, La Defense w Paryżu, Amsterdam-Zuidas, Den Haag Centraal).

5.8. PROBLEMY PRZEKSZTAŁCEŃ POLSKICH NIERUCHOMOŚCI POKOLEJOWYCH

Poważnym ograniczeniem w zakresie inwestowania na terenach pokolejowych jest częstokroć niewielka ich miąższość, ograniczana dodatkowo koniecznością zachowywania znacznych odległości projektowanej zabudowy od terenów kolejowych. O powyższych ograniczeniach mówi ustawa o transporcie kolejowym¹⁰, a uszczegóławia je Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych¹¹. Według przepisów obowiązuje zakaz zabudowy w odległości 10 m od granicy obszaru kolejowego i jednocześnie nie mniejszej niż 20 m od osi skrajnego toru. W zależności od przeznaczenia budynku odległości te winny być zwiększone, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku. W świetle ustawy odstępstwo jest możliwe, ale wymaga dodatkowych procedur (Załuski 2007, s. 5). Projektując inwestycje przy granicy z terenami kolejowymi należy także pamiętać o uciążliwościach środowiskowych, takich jak drgania (konieczność realizacji droższych konstrukcji budynków, pływających podłóg, szczelniejszych okien itd.), zapylenie powietrza przez opiłki żelaza (szybsze brudzenie się elewacji), czy uciążliwy zapach związany z brakiem hermetycznych toalet w pociągach i wylewaniem fekaliów bezpośrednio na tory.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, ustalono w załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku¹². Wartości poziomów dopuszczalnych są zależne od funkcji urbanistycznej, jaką spełnia dany teren. W świetle powyższego rozporządzenia obiektami akustycznie chronionymi są przede wszystkim tereny mieszkaniowe oraz mieszkaniowo-usługowe (Bandera 2009, s. 19). Analizując wyniki badań przeprowadzonych wzdłuż czynnych magistrali kolejowych lub przy dużych dworcach należy stwierdzić, iż obszary w ich sąsiedztwie nie powinny być przeznaczane pod zabudowę mieszkaniową. Warunkowo można je dopuścić przy zastosowaniu kosztownych technologii budowlanych, w znaczny sposób ograniczających uciążliwości hałasowe.

Poważnym ograniczeniem prawnym jest utrzymywanie obszarów pokolejowych jako terenów zamkniętych. Zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹³, „W odniesieniu do terenów zamkniętych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ustala się tylko granice tych terenów oraz granice ich stref ochronnych. W strefach ochronnych ustala się ograniczenia w zagospodarowaniu i korzystaniu z terenów, w tym zakaz zabudowy.” Art. 14 ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jest jeszcze bardziej rygorystyczny, bowiem zakazuje sporządzania planu miejscowego na terenach zamkniętych. W wyniku powyższych unormowań trudno jest zaplanować nowe przeznaczenie dla terenów pokolejowych. Nie można też obliczyć jednoznacznej wartości

¹⁰ Dz. U. Nr 86 (2003), poz. 789 z późn. zm.

¹¹ Dz. U. Nr 153 (2008) poz. 955.

¹² Dz. U. Nr 120 (2007), poz. 826.

¹³ Dz. U. nr 80 (2003) poz. 717 z późn. zm.

Tabela 4. Wymagana wypadkowa izolacyjność akustyczna właściwa przybliżona ścian zewnętrznych z oknami dla przykładowych funkcji; źródło PN-B-02151-3.

Rodzaj budynku	Przegroda zewnętrzna w pomieszczeniu	Minimalny wskaźnik oceny wypadkowej izolacyjności akustycznej właściwej przybliżonej R'_{A_2} lub R'_{A_1} w dB, w zależności od miarodajnego poziomu dźwięku A w dB na zewnątrz budynku w ciągu dnia/nocy		
		dzień: 61–65 noc: 51–55	dzień: 66–70 noc: 56–60	dzień: 71–75 noc: 61–65
Budynki administracyjne	pokoje do pracy wymagającej koncentracji uwagi	28	33	38
	pokoje do pracy administracyjnej	23	28	33
Budynki hotelowe kat. dwugwiazdkowej i niższej	pokoje hotelowe	23	28	33
	pomieszczenia gospodarcze, klatki schodowe	nie stawia się wymagań		

gruntów wynikającej z ich przeznaczenia, ani też przewidzieć wielkości planowanej zabudowy. Dla gmin są to tereny wyjęte spod prawa, dla których nie planuje się żadnych rozwiązań komunikacyjnych ani infrastrukturalnych.

Podobnie utrudnione jest inwestowanie w oparciu o decyzje lokalizacyjne. Zgodnie z art. 51 ust. 1 pkt 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego” na terenach zamkniętych wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska (RDOŚ).¹⁴ Ustawa nie wymusza na organie ani na wnioskodawcy zagwarantowania dla inwestycji podłączenia do infrastruktury technicznej i drogowej. Z drugiej strony RDOŚ musi wydać decyzję pozytywną nawet wtedy, gdy nieruchomość jest nieuzbrojona, nie ma potencjalnych możliwości jej uzbrojenia, ani też nie stanowi samodzielnej działki budowlanej, bo nie ma zapewnionej obsługi komunikacyjnej. Realizacja inwestycji w oparciu o taką decyzję staje się irracjonalna.

Wiele terenów nadal nie posiada unormowanych stosunków własnościowych. Dotychczas uwłaszczano grunty nie obciążone skomplikowanymi procedurami, zazwyczaj zlokalizowane poza obszarami śródmiejskimi. Brak powyższych regulacji unicestwia możliwość sprzedaży takich gruntów. Ustawa o gospodarce nieruchomościami¹⁵ dopuszcza jedynie możliwość oddania ich w wieloletnią dzierżawę. Brak możliwości zakupu lub objęcia w wieczystą dzierżawę danego terenu odstrasza wielu inwestorów od poważniejszych inwestycji. Na takim gruncie na pewno nie zostanie zrealizowana zabudowa mieszkaniowa. Rzadko też inwestorzy strategiczni zdecydują się na realizację centrum usługowo-handlowego. Podobne komplikacje występują w przypadku braku geodezyjnego wydzielenia danej działki z linii kolejowej.

W odróżnieniu od prawa anglosaskiego i skandynawskiego polskie prawo nie przewiduje możliwości podziału nieruchomości w pionie. Nie można zatem ustalić odrębnych własności dla obiektów realizowanych nad i pod istniejącymi terenami kolejowymi. Ten problem dotyczy w szczególności realizacji nowych struktur w ramach dworców kolejowych albo możliwości

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Dz. U. Nr 261 (2004) poz. 2603 z późn. zm.

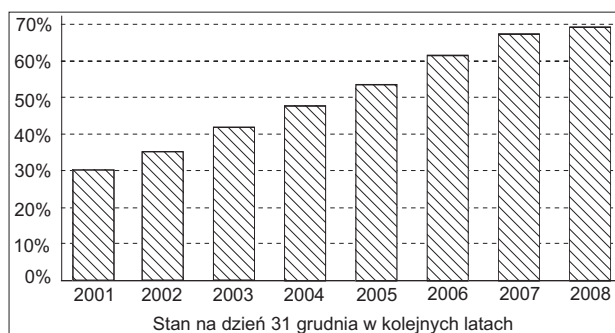
5. Problemy przekształceń terenów pokolejowych...

Tabela 5. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku (Rozporządzenie..., 2007).

Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w dB			
	Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
	$L_{\text{req D}}$ przedział czasu odniesienia równy 16 h	$L_{\text{req N}}$ przedział czasu odniesienia równy 8 h	$L_{\text{req D}}$ przedział czasu odniesienia równy najmniej korzystnym godzinom dnia, kolejno po sobie następującym	$L_{\text{req N}}$ przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	55	50	50	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	60	50	55	45
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	65	55	55	45

nadbudowy linii kolejowych na obszarach śródmiejskich (linia średnicowa w Warszawie, rejony dworców głównych w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Szczecinie, Poznaniu i in.).

Pozbawiony logiki wydaje się podział nieruchomości kolejowych pomiędzy różne firmy wchodzące w skład Grupy PKP SA Dla przykładu teren głównej magistrali trójmiejskiej jest podzielony na wąskie niwy należące do: PKP SKM w Trójmieście, PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity, PKP Oddział Nieruchomości, PKP Oddział Dworce Kolejowe. Próba realizacji



Ryc. 27. Powierzchnia nieruchomości PKP SA o uregulowanym stanie prawnym (Warsza, 2009).

jakiegokolwiek poważniejszej inwestycji zmusza dewelopera do prowadzenia rozmów ponad podziałami, tj. w Centrali Grupy PKP, czyli na samym szczycie piramidy decyzyjnej. Powyższa sytuacja prowadzi w konsekwencji do paraliżu decyzyjnego na szczeblu regionalnym. Dodatkowym ograniczeniem jest konieczność uzyskania zgody dla większości decyzji na szczeblu właściwego wojewody lub ministra. Wzorem państwowych kolei niemieckich teren dworca łącznie z peronami, kładkami, tunelami itp. winien leżeć w zarządzie jednej spółki pod nazwą PKP Dworce Kolejowe.

Innym i chyba najpoważniejszym ograniczeniem jest swoista gra pozorów ze strony PKP. Do dziś wykupienie lub skomunalizowanie gruntów kolejowych jest bardzo trudne, raz, ze względu na obowiązujące przepisy, dwa, z powodu biernej postawy polskich kolei. PKP nie są w stanie racjonalnie i długofalowo gospodarować swoimi obszarami, nie umieją same w nie inwestować, nie mają też doświadczeń w zawiązywaniu spółek ze strategicznymi inwestorami. Niechętnie wyprzedają nieruchomości, bowiem zarobione pieniądze nie zasilają nowych inwestycji, a są natychmiast konfiskowane na pokrycie długów.

5.9. GŁÓWNE WYTYCZNE PRZEKSZTAŁCENÍ POLSKICH TERENÓW POKOLEJOWYCH

W odróżnieniu od wielu terenów poprzemysłowych, polskie tereny pokolejowe nie mogą być porzucone, a właściciel jako państwowy przewoźnik nie może zbankrutować. Można przyjąć, iż nieruchomości te będą zawsze posiadać gospodarza albo instytucję odpowiedzialną za ich likwidację. W świetle obowiązujących przepisów samorządy nie muszą obawiać się obarczania ich niechcianym majątkiem PKP. Zgodnie z art. 9 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym¹⁶ koszty likwidacji niedochodowych linii kolejowych, po odjęciu zysków ze sprzedaży gruntów i majątku trwałego, pokrywa budżet państwa. Dopóki tereny kolejowe będą zajęte pod infrastrukturę kolejową, będą też na mocy art. 8 powyższej ustawy zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.

Z drugiej strony, samorządy chciałyby zagospodarować rozległe nieużytki leżące w śródku ośrodków miejskich. Niezbędne jest zatem wyłączenie terenów kolejowych z ewidencji terenów zamkniętych, o które od kilku lat bezskutecznie zabiega Ministerstwo Infrastruktury. Konieczne jest też nawiązanie prawdziwej współpracy samorządów i lokalnej ludności z kolejarzami. W nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym należy jednoznacznie uregulować ustalenia w zakresie możliwości realizacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach kolejowych. PKP winny też walczyć o stworzenie przez polski rząd mechanizmów prawnych, które pozwoliłyby realnie gospodarować zyskami ze sprzedaży nieruchomości. Zyski ze sprzedaży nieruchomości muszą przynajmniej częściowo pokrywać koszty nowych inwestycji kolejowych, np. zakupu terenów poza obszarami miejskimi, w celu przeniesienia tam zaplecza technicznego. Wzorem innych krajów europejskich PKP mogłoby zachować pozycję monopolisty w zakresie zarządzania magistralną siecią wraz z dworcami kolejowymi. Należy wprowadzić opłaty dworcowe, które stanowiłyby podstawowy dochód dworców, podobnie jak opłaty lotniskowe są najważ-

¹⁶ Dz. U. Nr 86 (2003), poz. 789 z późn. zm.

niejszym dochodem dla terminali lotniczych. Dzięki takiemu rozwiązaniu wiele dworców, nie mających wartości komercyjnej, mogłoby dalej być utrzymywane jako obiekty obsługi podróżnych. Firma nimi zarządzająca byłaby wówczas odpowiedzialna za należytą i staranną opiekę nad podróżnymi, tj. głównie za utrzymanie we właściwym stanie kas, poczekalni, toalet, traktów pieszych, peronów itp., właściwą obsługę wszelkiego rodzaju informatorów, powiadamiających pasażerów o wszystkich środkach transportu zbiorowego, niezależnie od przewoźnika, do którego należą. Trzeba natomiast wprowadzić konkurencję w zakresie samych przewozów. Firma musi zostać odpolityczniona, w maksymalnym stopniu skomercjalizowana i dostosowana do realiów konkurencji rynkowej z zachowaniem podstawowej misji społecznej, jaką jest przewóz osób. Wzorem może być tu organizacja państwowych kolei niemieckich, czy państwowych kolei szwajcarskich. PKP SA muszą też zmienić filozofię zarządzania – z inżynierskiej na menadżerską.

5.10. PRAWNE MOŻLIWOŚCI DZIAŁAŃ PKP SA W ZAKRESIE PRZEKSZTAŁCEŃ TERENÓW POKOLEJOWYCH

W wyniku ograniczania majątku PKP SA, zostały uwolnione rozległe tereny pokolejowe. Kolejne tereny uwolnią się w związku z wprowadzaniem w życie „Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku” (2007). Stacje rozrządowe, manewrowe i postojowe będą przenoszone poza miasta, a zaplecza techniczne koncentrowane w jednym miejscu. Jednocześnie zakłada się, iż zostanie sprzedanych lub wydzierżawionych około 100 dworców o wielkości odprawy powyżej 300 tys. pasażerów rocznie, zlokalizowanych w centrach miast i stanowiących multimodalne węzły komunikacyjne (Adwent 2007, s. 11–14). W wyniku powyższych działań przewiduje się, iż około 15-20% terenów kolejowych (ok. 16 tys. ha) zostanie zagospodarowane w nowy, komercyjny sposób nie związany z misją firmy, głównie na funkcje usługowe i mieszkaniowe. Jednakże nie więcej niż połowa z nich stanowi atrakcyjną ofertę lokalizacyjną. Według powyższej strategii do 2013 roku zyski ze sprzedaży kolejowych nieruchomości winny wynieść ok. 2,65 mld zł. Kwota ta pozwoli na spłatę znacznej części długów PKP SA, które w 2014 roku powinny się zmniejszyć do 1,1 mld zł. Część długów spółka ma też spłacać z bieżącej działalności, m.in. z dzierżawy majątku (Grzegorzewski, Głowacki 2006).

Do najcenniejszych działek należą m.in. tereny „Wolnych Torów” o powierzchni ok. 20 ha w centrum Poznania obok Dworca Głównego, działka we Wrocławiu Kuźnikach (10 ha), działka z widokiem na morze w Gdańsku Stogach (5 ha), stary stadion Lecha na Dębcu w Poznaniu (4 ha), 24-hektarowa działka na Odolanach w Warszawie, czy szczególnie cenna nieruchomość przy Dworcu Centralnym w Warszawie pomiędzy ulicami Chmielną, Jana Pawła II i Al. Jerozolimskimi (3,5 ha), której wartość może wynosić nawet 800 mln złotych.¹⁷

Pozostała część terenów i znajdujących się na nich obiektów nie stanowi atrakcyjnych lokalizacji komercyjnych lub też znajduje się w miejscowościach o zbyt małym potencjale gospodarczym. W związku z tym PKP Oddział Nieruchomości prowadzi następujące działania w kierunku pozbycia się zbędnego majątku: (1) wnosi aportem do Polskich Linii Kolejowych

¹⁷ Według www.rynek-kolejowy.pl

Tabela 6. Wykaz strategicznych dworców kolejowych, zarządzanych przez PKP SA Oddział Dorce Kolejowe (źródło: PKP SA).

Kategoria A	Kategoria B	Kategoria C	Kategoria D
Roczna odprawa podróżnych			
powyżej 2 mln	w przedziale 1 – 2 mln	w przedziale 0, 3 – 1 mln	poniżej 0, 3 mln
Bydgoszcz Gł.	Białystok	Białogard	W-wa Powiśle
Częstochowa	Bielsko-Biała Gł.	Czechowice-Dziedzice	W-wa Stadion
Gdańsk Gł.	Grodzisk Mazowiecki	Elbląg	
Gdynia Gł. Os.	Inowrocław	Gdańsk Wrzeszcz	
Gliwice	Kielce	Gorzów Wlk.	
Katowice	Leszno	Iława Gł.	
Kraków Gł.	Lublin	Jelenia Góra	
Opole Gł.	Łódź Fabryczna	Kędzierzyn-Koźle	
Poznań Gł.	Łódź Kaliska	Kołobrzeg	
Stargard Szczeciński	Mińsk Mazowiecki	Koszalin	
Szczecin Gł.	Olsztyn Gł.	Kutno	
Tczew	Radom	Lubliniec	
W-wa Centralna	Rzeszów	Łowicz Gł.	
W-wa Śródmieście	Skieriewice	Malbork	
Wrocław Gł.	Słupsk	Myszków	
	Tarnów	Oborniki Śląskie	
	Tłuszcz	Ostrów Wlk.	
	Toruń Gł.	Oświęcim	
	W-wa Ochota	Otwock	
	W-wa Wileńska	Piła Gł.	
	Zawiercie	Piotrków Trybunalski	
		Przemyśl Gł.	
		Rybnik	
		Siedlce	
		Sopot	
		Tarnowskie Góry	
		Trzebinia	
		Tychy	
		W-wa Gdańska	
		W-wa Wschodnia	
		W-wa Zachodnia	
		Włocławek	
		Zielona Góra	
		Żmigród	
		Żywiec	

SA linie kolejowe wraz z małymi budynkami stacyjnymi, w których znajdują się urządzenia do prowadzenia ruchu kolejowego, (2) oddaje dworce w wieloletnią dzierżawę samorządom lub podmiotom prywatnym, (3) przekazuje tereny samorządom w zamian za zaległe zobowiązania podatkowe, (4) tworzy spółki celowe z udziałem PKP, samorządów lub podmiotów prywatnych, (5) sprzedaje grunty w ramach publicznych przetargów, (6) w szczególnie uzasadnionych

5. Problemy przekształceń terenów pokolejowych...

Tabela 7. Działania podejmowane przez PKP SA odnośnie dworców kolejowych, których utrzymanie przez spółkę jest nieopłacalne (oprac. własne na podstawie: Grzegorzewski, Głowacki 2006, s. 5-8; www.rynek-kolejowy.pl z dn. 25 IV 2007; Rydzyński, Rydzyński, Grobelny, 2008, s. 14).

Działanie	Podstawa prawna	Przykładowe dworce
Oddanie w wieloletnią dzierżawę lub użyczenie właściwym terytorialnie gminom	art. 39 ust. 1 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe	Łubiana, Reszel, Galewo, Pieniężno, Targowska Wola, Wołowno, Orchowo, Ponętowo Górne, Policko, Raczyn, Śrem, Skoliniec, Rzęśnia, Stary Chwalim, Barwinka, Będzin, Opole Lubelskie, Niezabitów, Pińczów, Karczmiska, Umianowice, Iłowo Osada, Giżycko, Dźwierzuty, Gronów, Osina, Sokoliniec, Trzebia-tów, Gryfice
Przekazanie dworców samorządom w zamian za zaległe zobowiązania podatkowe	art. 66 ustawy Ordynacja podatkowa	16 dworców w 2007 r. (ostatnio Namysłów)
Sprzedaż dworców w drodze przetargu publicznego	art. 40 ust. 1 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe	Drużyn, Wiry, Tychy (kasa biletowa), Pośadza, Wiślica, Kruklany, Stożno, Kisielice, Słobity, Lubacz, Panienska, Stepnica, Czerwonka, Gródek, Szczawno Zdrój
Nieodpłatne przekazanie dworców na rzecz samorządów	art. 39 ust. 4 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe	Lubawka
Fizyczna likwidacja dworców o złym stanie technicznym, których przejęciem nie są zainteresowane samorządy	art. 39 ust. 4 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe	48 dworców i przystanków osobowych w latach 2005–2006, 41 w 2007 r.
Zmiana sposobu użytkowania na inne funkcje	–	Morąg, Woszczele, Nowa Wieś Elcka

przypadkach przekazuje grunty nieodpłatnie na rzecz samorządów, (7) dokonuje fizycznej likwidacji obiektów, a teren pozostawia odłogiem (Grzegorzewski, Głowacki 2006). Powyższe działania reguluje ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe¹⁸.

Znaczącym wkładem w zagospodarowanie terenów dworcowych są działania remontowe i porządkowe współfinansowane z funduszy samorządowych (m.in. Pruszcz Pomorski, Grudziądz, Świętochłowice, Łazy, Zduńska Wola, Skierniewice, Kobyłka, Wołomin, Ząbki, Świdnik, Puławy, Włoszczowa Północ, Skarżysko Kamienna, Zgierz, Łobez) (Grzegorzewski, Głowacki, 2006).¹⁹ Dzięki działaniom Ministerstwa Infrastruktury w dniu 6 grudnia 2008 roku wprowadzono w życie ustawę z dn. 24.10.2008 roku o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz ustawy o transporcie kolejowym²⁰, która daje możliwość finansowania i współfinansowania ze środków publicznych, w tym budżetu państwa, budowy lub przebudowy dworców ko-

¹⁸ Dz. U. Nr 84 (2000), poz. 948 z późn. zm.

¹⁹ Według www.rynek-kolejowy.pl z dn. 08.05.2007.

²⁰ Dz. U. Nr 206 (2008), poz. 1289.

lejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych (art. 38 ust. 6a). Na jej podstawie PKP SA chcą przyspieszyć realizację programów inwestycyjnych na 36 dworcach: Warszawa Centralna, Warszawa Stadion, Warszawa Śródmieście, Ława, Działdowo, Malbork, Kutno, Przemysł Główny, Zawiercie, Leszno, Piotrków Trybunalski, Radom, Czechowice Dziedzice, Pruszków, Jarosław, Legnica, Gdańsk Oliwa, Szymankowo, Brzeg, Wrocław Kuźniki, Wrocław Mikołajów, Wrocław Pracze, Wrocław Leśnica, Wrocław Brochów, Oborniki Śląskie, Chojnów, Dworzec Letni w Poznaniu, Wronki, Koło, Bochnia, Krzeszowice, Łańcut, Wieliczka, Radziwiłłów Mazowiecki, Nasielsk i Międzybórz. Wszystkie realizowane projekty mają zostać zakończone do 2012 roku.²¹

5.11. ZREALIZOWANE I PLANOWANE PRZEKSZTAŁCENIA ŚRÓDMIEJSKICH NIERUCHOMOŚCI KOLEJOWYCH W POLSCE

Ilość zrealizowanych inwestycji na terenach kolejowych i pokolejowych świadczy o niewielkiej skuteczności menadżerskiej pracowników kolei oraz nadmiernej ilości ograniczeń prawnych, związanych z możliwością realizacji inwestycji komercyjnych na tych obszarach. Przyczyną niepowodzeń nowych inwestycji może być również brak wyspecjalizowanych i właściwie wyedukowanych komórek organizacyjnych wewnątrz struktury PKP SA odpowiedzialnych za przygotowywanie programów inwestorskich, samodzielne projektowanie czy profesjonalny nadzór nad firmami zewnętrznymi. W latach dziewięćdziesiątych XX wieku zlikwidowano w PKP pionierstwo projektowe. Ze względu na brak popytu zewnętrzne biura projektów kolejowych przebrańzowały się. Uczelnie polskie nie rozwijały się w zakresie nowoczesnego projektowania struktur kolejowych, z czasem ograniczały też kształcenie nowych studentów, mogących w przyszłości zasilić wysłużone kadry.

Najlepszą realizacją polską, powstałą w ramach dzierżawy wieloletniej, wydaje się być przebudowa dworca Warszawa Wileńska na centrum handlowe Carrefour wraz z nowym dworcem (otwarcie 2002). W ramach inwestycji prywatnej powstał dobrze zaprojektowany dworzec kolejowy, śródmiejska galeria handlowa, wielopoziomowy parking i część biurowa. Dzięki przemyślanej, wielopoziomowej strukturze we właściwy sposób wykorzystano potencjał miejsca, podniesiono rangę centrum Pragi i przyczyniono się do ogólnego ożywienia dzielnicy, a co najistotniejsze w racjonalny sposób zagospodarowano rozległe tereny kolejowe. Otwarta we wrześniu 2006 roku Galeria Krakowska, wprowadziła wprawdzie nową jakość w rejonie Dworca Głównego w Krakowie, zagospodarowując rozległe tereny pokolejowe i poprzemysłowe, ale nie rozwiązała we właściwy sposób problemów komunikacyjnych i nie zagwarantowała interesów PKP w zakresie racjonalnej obsługi podróżnych. Galeria Bałtycka w Gdańsku Wrzeszczu (otwarcie w końcu 2007 roku) także została zrealizowana na terenach poprzemysłowych, a przyległe bocznicę towarową zagospodarowywane zostały na nowy układ uliczny obsługujący centrum handlowe. Sam dworzec traktowany tu jest jedynie jako generator potencjalnych klientów. W otoczeniu centrum nie powstaną najprawdopodobniej żadne wartościowe przestrzenie publiczne, spajające Gdańsk Wrzeszcz w jeden system śród-

²¹ Według www.pkp.pl



Ryc. 28. Dworzec w Giżycku po przebudowie, 2005–2006 (fot. D. Załuski).

miejskich ciągów handlowych. Sukcesem miała się okazać modernizacja dworca w Giżycku, zrealizowana przez gminę w związku z przejściem obiektu w wieloletnią dzierżawę. Budynek miał być zaadaptowany na schronisko młodzieżowe i usługi komercyjne (otwarcie lipiec 2006 roku). Wprawdzie budynek wyremontowano, ale ze względu na uciążliwą lokalizację i zbyt małe potoki podróźnych, nie udało się wynająć zbędnych powierzchni na cele komercyjne.

Do dziś nieliczne tereny pokolejowe udało się zbyć miastom lub inwestorom prywatnym. W przypadku adaptacji na nowe funkcje miejskie są one zazwyczaj rekultywowane, a następnie zabudowywane nowymi strukturami, wtapiającymi się w tkankę miejską, przez co trudno je odróżnić od terenów pozostałych (np. Centrum Handlowe Arkadia i Centrum Handlowe Warszawa Wileńska w Warszawie, rejon ul. Kołłątaja w Słupsku). Od wielu lat czekają na zainwestowanie rozległe tereny pokolejowe Międzytorza w Gdyni, Targu Siennego i Rakowego oraz Dworca Towarowego w Gdańsku, Wolnych Torów w Poznaniu, rejonów dworców głównych w Szczecinie, Olsztynie i Bydgoszczy, pas kolejowy pomiędzy Dworcem Centralnym a Dworcem Głównym w Warszawie, warszawskie Odolany i wiele innych. W związku z kryzysem gospodarczym unieważniono duży przetarg komercyjny na przebudowę rejonu Dworca Wschodniego w Warszawie. Do 2012 roku najprawdopodobniej nie zostaną również sfinalizowane inwestycje w rejonie Dworca Zachodniego w Warszawie (inwestor – Nexity), Katowic Głównych (inwestor – Neinver), Dworca Głównego w Poznaniu i Sopotu (brak inwestorów strategicznych).

5.11.1. Dworzec Warszawa Wileńska (inwestycja prywatna)

Pierwszym, większym przedsięwzięciem komercyjnym w ramach pokomunistycznych struktur PKP była przebudowa stacji Warszawa Wileńska, zastąpienie starego dworca nowym, likwidacja targowiska miejskiego na placu dworcowym i zabudowanie go wielofunkcyjną strukturą usługowo-handlową (65 tys. m², 90 sklepów i 10 restauracji) wraz z częścią biurową i parkingową (1200 stanowisk)²². Inwestycję zlokalizowano na obszarze ponad 3 ha,

²² Według www.cefic.pl z dn. 03.05.2007



Ryc. 29. Dworzec Warszawa Wileńska (fot. D. Załuski).

położonym w centrum dzielnicy Praga Północ, między ulicami Targową, Białostocką i al. Solidarności. Przedsięwzięcie oparto na formule wieloletniej dzierżawy (30 lat). Umowę podpisano w październiku 1997 roku (Małecka, 2006, s. 148). Następnie po kilku latach teren ten odsprzedano dotychczasowemu dzierżawcy w ramach przetargu publicznego. Centrum Handlowe Warszawa Wileńska zrealizowano w latach 1999–2002 (proj. P. Szeliński, R. Cieślak, P. Schneider, D. Chmiel i M. Brutkowski) (Wąsowski, 2005, s. 188). Kompleks posiada dobrze zaprojektowany, wydzielony w strukturze dworzec kolejowy, z czytelnie poprowadzonymi ciągami pieszymi – poprzez centrum handlowe i bezpośrednio z al. Solidarności. Nad dworcem zlokalizowano supermarket Carrefour, a ponad całym centrum handlowym część biurową.

Opisane przedsięwzięcie wydaje się być najlepszą inwestycją polską, zrealizowaną na terenach kolejowych po 1990 roku. Dzięki niej powstały dwa nowoczesne obiekty – dworzec kolejowy i śródmiejska galeria handlowa. Oba przyczyniły się do podniesienia rangi centrum Pragi i były jednymi z pierwszych katalizatorów rewitalizacji centrum dzielnicy Praga Północ.

5.11.2. Krakowskie Centrum Komunikacyjne (inwestycja prywatno-publiczna)

Do strategicznych inwestycji kolejowych należy Dworzec Główny w Krakowie, realizowany w ramach projektu Krakowskie Centrum Komunikacyjne (KCK). W połowie lat siedemdziesiątych XX wieku rozpoczęto przebudowę dworca z czołowo–przelotowego na przelotowy. Priorytetem było zachowanie i podniesienie rangi zabytkowych budynków dworca i poczty. Do 1989 roku wybudowano nowe perony, konstrukcję dworca podziemnego pod peronami, parking na płycie nad peronami, rozpoczęto realizację tunelu samochodowego i drogowego. Z braku funduszy inwestycję wstrzymano (Ogrodnik 2004, s. 16). W 1998 roku wyłoniono inwestora strategicznego – amerykańską firmę Tishman Speyer Properties, która do 2003 roku miała zainwestować w rejonie dworca 1,7 mld złotych (420 mln euro). Terenem inwestycji objęto 12 ha (65% Skarbu Państwa w zarządzie Poczty Polskiej, PKP i Ministerstwa Obrony Narodowej, 16% miasta Kraków, 13% prywatnych właścicieli, 6% kościoła). Ze względu na

5. Problemy przekształceń terenów pokolejowych...



Ryc. 30. Galeria Krakowska przy Dworcu Głównym w Krakowie (fot. D. Załuski).

przeciągające się procedury komunalizacji gruntów kolejowych firma przekazała inwestycję niemieckiej firmie ECE GmbH, która ma ogromne doświadczenia w zakresie inwestowania na terenach kolejowych. Jest ona głównym, prywatnym udziałowcem spółki prywatno-publicznej Bahnhofmanagement und -entwicklungsgesellschaft mbH (BME) z głównym udziałem publicznym Deutsche Bahn AG, założonej w 2003 roku. Spółka dysponuje w 25 miastach niemieckich śródmiejskimi obszarami inwestycyjnymi o ogólnej powierzchni 1600 hektarów (Schelte 1999, s. 29). Jej wielkimi sukcesami komercyjnymi stały się przebudowy dworców głównych w Lipsku, Kolonii i Hanowerze.

Pierwotna koncepcja architektoniczna dla KCK z 1998 roku zakładała realizację 158,5 tys. m² powierzchni użytkowej (centrum handlowe 41%, multikino 4%, hotele 30%, biura 25%, pasaże 0%) i 4,1 tys. miejsc parkingowych. W związku z recesją gospodarczą Krakowa miało być zrealizowane jedynie 114,8 tys. m² powierzchni użytkowej (centrum handlowe 49%, multikino 9%, gastronomia 3%, hotele 9%, biura 9%, przekryte pasaże 21%) i 1,5 tys. miejsc parkingowych (Zuziak 2003, s. 10). W 2004 roku oczyszczono teren z obiektów pokolejowych i przemysłowych. Kolejno zrealizowanymi elementami KCK były: (1) Regionalny Dworzec Autobusowy, otwarty w listopadzie 2005 roku (fundusze PKS, miasta Kraków i Wojewody); (2) Galeria Krakowska (ok. 60 tys. m² powierzchni handlowej) wraz z placem dworcowym i otaczającymi przestrzeniami publicznymi, otwarta we wrześniu 2006 roku (fundusze Tishman Speyer Properties, ECE), (3) układ uliczny w całości oddany w maju 2007 roku – ul. Wita Stwosza, ul. Nowa Pawia i tunel drogowy w ciągu ul. Szlak i ul. św. Kalinowskiego (fundusze miasta Kraków przy wsparciu kredytów z EBOR, Tishman Speyer Properties); (4) tunel dla Krakowskiego Szybkiego Tramwaju wraz z podziemnym przystankiem „Dworzec Główny”, otwarty w grudniu 2008 roku (fundusze miasta Kraków). Ostatnim elementem KCK będzie dokończenie budowy Dworca Podziemnego, którego otwarcie przewiduje się na przełomie 2011 i 2012 roku (ok. 12 tys. m² powierzchni użytkowej). Obok ciągów pieszych i pomieszczeń przeznaczonych do obsługi pasażerów znajdują się tu lokale komercyjne na wynajem. Obecnie trwają rozmowy w sprawie przekazania w zarząd tych lokali firmie ECE, która wówczas trak-

towałaby Dworzec Podziemny jako integralną część Galerii Krakowskiej, a nie konkurencyjny obiekt komercyjny o nieporównywalnie niższym potencjale ekonomicznym.

Pomimo uzyskania nowej jakości zabudowy w rejonie Dworca Głównego, zagospodarowania rozległych terenów pokolejowych i przemysłowych w ścisłym centrum Krakowa, nie rozwiązano we właściwy sposób problemów komunikacyjnych. Można wręcz stwierdzić, iż PKP nie zadbała o swoje interesy, bowiem nowe inwestycje całkowicie przysłoniły dworzec kolejowy. Jeżeli rzeczywiście zabytkowy dworzec zostanie sprzedany, wówczas miasto utraci jednoznacznie rozpoznawalną ikonę, a jednocześnie ważny element marketingowy PKP. Osiemsettyśięczne miasto otrzyma w zamian za Dworzec Główny schowany na zapleczu dworca PKS i Galerii Krakowskiej podziemny przystanek. Już dziś przyjezdni nie umieją wyjść z labiryntów Galerii Krakowskiej, a odjeżdżający nie znajdują przejść na perony. Skandaliczna jest również forma obsługi pasażerów w zatłoczonych tunelach pod peronami. Znając dotychczasowe, niemieckie realizacje firmy ECE należy stwierdzić, iż firma zna reguły poprawnego projektowania centrów handlowych na dworcach, przy zachowaniu czytelności układów komunikacyjnych i funkcji przewozowych jako priorytetowych. Galeria Krakowska stanowi odmienny przykład. Została zaprojektowana w sposób wyrachowany, świadomy i celowy jako labirynt lub kasyno. Informatory na temat lokalizacji wejść do dworca dezinformują podróżnych, brakuje zegarów, rozkładów jazdy, czytelnych i prostych ciągów pieszych. Dzięki odpowiedniemu manipulowaniu światłem sztucznym klient zatracza poczucie pór dnia i nocy. Nie wiadomo, gdzie są kasy i informacja kolejowa. Zagubiony pasażer najprawdopodobniej nie zdąży na pociąg, zatem spędzi w galerii więcej czasu i zostawi w niej więcej pieniędzy.

5.11.3. Dworzec Będzin Miasto (inwestycja gminna)

Przekazanie dworca Będzin Miasto (proj. E. Norwerth, realizacja 1927–1931) w zarząd gminy miejskiej było jednym z nowatorskich projektów, zaakceptowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i zalecanym do stosowania przy innych inicjatywach samorządowych. Warunkiem przejęcia obiektu było przedstawienie programu finansowego z propozycją przekształceń budynku na nowe funkcje. Po czterech latach starań w czerwcu 2006 roku władze miasta przejęły dworzec na podstawie umowy dzierżawy na 29 lat. Po tym okresie umowa z PKP SA ma być automatycznie przedłużona, w przeciwnym razie kolej będzie musiała zwrócić miastu koszty remontów. W 2007 roku rozpoczęto modernizację budynku, asygnując z budżetu gminy 230 tys. zł na naprawę dachu, wymianę okien, termoizolację i odnowę elewacji. W 2008 roku zaadaptowano część wnętrza za kwotę 1,3 mln zł na Centrum Monitoringu i Straży Miejskiej. Całkowity remont ma zakończyć się w 2009 roku. Program funkcjonalno-użytkowy obejmuje pomieszczenia obsługujące pasażerów kolei oraz lokale komercyjne na wynajem. Budynek zostanie dostosowany do potrzeb niepełnosprawnych.²³

Odnowa dworca jest jednym z elementów „Programu rewitalizacji Miasta Będzina”, którego realizacja rozpoczęła się w 2003 roku. I etap programu miał na celu poprawę układu komunikacyjnego w rejonie dworca. Dotyczył obszaru o powierzchni 11 435,2 m² i objął

²³ Według www.rynek-kolejowy.pl – z dn. 21 VIII 2006 i 31 VIII 2007.



Ryc. 31. Dworzec Będzin Miasto po rewaloryzacji, proj. Edgar Norwerth (1927–1931) (fot. T. Zakrzewski, „Architektura-Murator” 7/2009, s. 57).

przebudowę starego tunelu pod terenami PKP, budowę drugiego tunelu i przebudowę towarzyszącego układu drogowego. Drugi etap (2003–2004) dotyczył przebudowy rejonu Placu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i fragmentu ul. Małachowskiego na reprezentacyjną przestrzeń publiczną centrum miasta. W ramach programu wymieniono podziemną infrastrukturę techniczną, przebudowano nawierzchnie, wprowadzono zieleni i nowe elementy małej architektury, między innymi ozdobne oświetlenie, rzeźby i fontannę. Przed dworcem zrealizowano węzeł komunikacyjny z parkingiem, postojem taksówek, przystankiem dla autobusów i minibusów. I etap kosztował 3 165 453 zł, drugi – 3 785 300 zł. Oba były w całości pokryte z budżetu miasta (Delowski, 2004, s. 148–161; 2006, s. 61–66).

Założono, iż efektem programu rewitalizacji będzie podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej centrum miasta, wzrost bezpieczeństwa i podniesienie jakości życia mieszkańców, pobudzenie oddolnych inicjatyw lokalnej społeczności, stworzenie konkurencyjnego programu funkcjonalnego śródmieścia dla powstałych na przedmieściach hipermarketów.

5.11.4. Targ Sienny i Rakowy w Gdańsku (niezrealizowana inwestycja)

Rejon Targu Siennego i Rakowego w Śródmieściu Gdańska od dłuższego czasu cieszy się dużym zainteresowaniem inwestorów. W październiku 2000 roku firma ING Real Estate, znana w Polsce z realizacji Złotych Tarasów w Warszawie, podpisała z Zarządem Miasta Gdańska list intencyjny w sprawie budowy wielofunkcyjnego założenia urbanistycznego na terenie 6,65 ha o powierzchni użytkowej 210 tys. m². W 2001 roku umowa intencyjna została rozszerzona o trzeciego partnera PKP SA – właściciela duktów kolejowych, przebiegających w zachodniej części terenu. W ramach umowy PKP SA zgodziły się na przekrycie duktów płytą z możliwością

jej zabudowy wielokondygnacyjną zabudową śródmiejską, miasto miało uporządkować sytuację planistyczną i własnościową terenu, a holenderska firma miała sfinansować całą realizację łącznie z budową nowego przystanku Szybkiej Kolei Miejskiej Gdańsk Śródmieście. W 2002 roku ING Real Estate zleciła firmie architektonicznej Mecanoo Architecten z Holandii wykonanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej dla całego terenu, znanej pod handlową nazwą polską „Targ Sienny i Rakowy” lub nazwą angielską „Radunia Plaza”. Planowany koszt inwestycji miał wstępnie wynieść 180 mln euro. Obejmował 60,1 tys. m² powierzchni handlowej, 23,1 tys. m² biur, 8 tys. m² dla funkcji rozrywkowych, 14,2 tys. m² mieszkań, 11,8 tys. m² powierzchni hotelowej, 48,2 tys. m² parkingów podziemnych i 18,4 tys. m² przestrzeni publicznych (Mecanoo 2002, s. 27–28). Holenderska koncepcja stała się wytyczną do projektu planu miejscowego. Jednym z głównych wymogów inwestora było uzyskanie wysokiej intensywności zabudowy, łącznie z możliwością realizacji kontrowersyjnego wieżowca na osi Drogi Królewskiej (przedłużenie ul. Długiej i Długiego Targu) o wysokości 44 m n.p.m. i obiektu handlowo-usługowego o powierzchni sprzedaży do 25 tys. m². W zamian deweloper miał zrealizować wyłącznie z pieniędzy prywatnych przystanek SKM Gdańsk Śródmieście. Po burzliwych debatach publicznych, negatywnych uzgodnieniach i odwołaniach Rada Miasta Gdańska uchwaliła miejscowy plan w czerwcu 2005 roku (*Uchwała...*, 2005). W tym czasie ING zaczęła wycofywać się z umowy, tłumacząc ten fakt niekorzystnymi warunkami inwestycyj-



Ryc. 32. Targ Sienny i Rakowy w Gdańsku (materiały UM Gdańska).

nymi w Polsce dla zagranicznych inwestorów (cofnięcie pozwolenia na budowę dla Złotych Tarasów). W związku z tym Urząd Miasta Gdańska nie przedłużył kończącej się w 2005 roku umowy i postanowił zaprosić kolejnych inwestorów. Kolejnym problemem okazał się być podział zysków z dzierżawy terenów nad linią kolejową pomiędzy PKP SA a Urzędem Miasta Gdańska. Do dziś nie wyłoniono nowego inwestora dla Targu Siennego i Rakowego.

5.11.5. Przebudowa strategicznych dworców kolejowych na Euro 2012 (inwestycje ze środków publicznych i własnych)

Trzy projekty dotyczące dworców kolejowych tj. Wrocław Główny, Kraków Główny i Warszawa Centralna zostały w lipcu 2008 roku ujęte na liście projektów indywidualnych

Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 (POIiŚ), Priorytetu VII „Transport przyjazny środowisku”, działania 7.1. „Rozwój transportu kolejowego”. Na wniosek PKP SA z października 2008 roku, w grudniu 2008 roku projekt Warszawa Centralna został zastąpiony projektem pod nazwą „Przebudowa Kompleksu Dworcowego Gdynia Główna”. Powyższe inwestycje ujęte są na liście ogłoszonej na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego²⁴. Program ten jest realizowany w ramach Narodowej Strategii Spójności. Finansowanie programu opiera się o środki Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Regionalnego (ERDF) oraz Funduszu Spójności w powiązaniu ze środkami krajowymi. Wszystkie trzy projekty są również kluczowymi elementami programu Euro 2012, zatem ich zakończenie przewiduje się do roku 2012 (Załuski, 2009a).²⁵ Dla Wrocławia przewiduje się kwotę 162,33 mln zł, dla Krakowa 119,16 mln zł, a dla Gdyni 55,5 mln zł.

Po zakończonym niepowodzeniem przetargu na przebudowę dworca Warszawa Wschodnia w ramach inwestycji prywatnej, Zarząd PKP SA zdecydował o modernizacji obiektu w ramach środków własnych. Wstępnie skalkulowano koszt inwestycji na ok. 45 mln zł. Koleje będą się starały o jej dofinansowanie z funduszy Skarbu Państwa. W marcu 2009 roku rozpoczęto intensywne prace projektowe, których pierwszy etap, w postaci koncepcji programowo-przestrzennej, zakończono w czerwcu tego roku. W ramach programu Euro 2012 przewiduje się również modernizację dworca Warszawa Centralna (ok. 40 mln zł) i przystanku Warszawa Stadion (ok. 10 mln zł) (Olczyk, 2009).

Powyższe inwestycje są najważniejszymi, wdrażanymi obecnie projektami, aktywizującymi tereny kolejowe, mogącymi mieć poważniejszy wpływ na rewitalizację sąsiadujących terenów pokolejowych i zdegradowanych obszarów śródmiejskich.

5.12. Podsumowanie

Informacje dotyczące polskich terenów pokolejowych można uzyskać: (1) częściowo przy okazji kolejnych przetargów organizowanych przez PKP SA w sprawie sprzedaży lub dzierżawy zbędnych terenów i budynków – informacje te są dostępne głównie na stronach internetowych firmy i w mediach; (2) jako zgeneralizowane dane w ramach corocznych raportów Grupy PKP, Ministerstwa Infrastruktury i Najwyższej Izby Kontroli; (3) jako zgeneralizowane dane lub opisy spektakularnych przypadków w ramach wystąpień przedstawicieli PKP i ministerstwa na specjalistycznych konferencjach; (4) jako nieoficjalne dane w wyniku rozmów z pracownikami PKP, ministerstw, urzędów wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Dokładniejsze informacje są zazwyczaj objęte tajemnicą handlową. Ujawnianie zbyt wielu negatywnych zjawisk zachodzących wewnątrz firmy wydaje się być niecelowe ze względów marketingowych, może bowiem jedynie przyśpieszyć procesy upadku kolei. Powyższe zachowanie jest typowe dla wszystkich firm, będących w stagnacji. Analogiczną barierę informacyjną można napotkać w przypadku firm przemysłowych, utajniających rzeczywiste rozmiary terenów poprzemy-

²⁴ Według www.fundusze-strukturalne.gov.pl

²⁵ Także www.bip.nik.gov.pl



Ryc. 33. Dworzec Wschodni w Warszawie (fot. D. Załuski).

słowych. Trudno jest zatem ustalić rzeczywiste rozmiary nieużytkowanych lub ekstensywnie wykorzystywanych terenów, budynków, budowli i urządzeń we władaniu PKP.

Zaniżanie rzeczywistych danych o wielkości terenów pokolejowych może się również wiązać ze świadomą polityką spowalniania sprzedaży majątku przez kolejarzy, czego wynikiem jest niska efektywność przetargów i nieczytelna strategia sprzedaży nieruchomości. Z jednej strony, może być to związane z koniecznością przekazywania większości pozyskanych funduszy na spłatę „cudzego” zadłużenia, wygenerowanego przez kolejne rządy od początku lat 90. XX wieku, w związku z niewypłacaniem gwarantowanych ustawowo dopłat do przewozów kolejowych. Z drugiej strony, kolejne rządy nie wypracowały zadowalających mechanizmów, dzięki którym uzyskane zyski ze sprzedaży nieruchomości zasilająby niezbędne, nowe inwestycje kolejowe.

Można przyjąć za pewnik, iż tereny pokolejowe znajdują się przy wszystkich zlikwidowanych, przeznaczonych do likwidacji lub zawieszonych liniach kolejowych. Szczególnie dużo takich nieruchomości znajduje się na poniemieckich „ziemiach odzyskanych” i w dawnym zaborze pruskim, co wiąże się z najszybciej zrealizowaną, najlepiej rozwiniętą i najgęstszą siecią kolejową na tych terenach, a obecnie ograniczaną do podobnych parametrów jak sieć na pozostałym obszarze Polski. Inna grupa terenów pokolejowych jest związana z niefunkcjonującą już obsługą transportową dziewiętnastowiecznych fabryk, dwudziestowiecznych zakładów przemysłu ciężkiego (huty, stocznie, kopalnie itp.) i likwidowanych terenów portowych. Dokładniejsze dane na temat tych terenów należałoby zbierać przy okazji badania terenów poprzemysłowych. Kolejną grupę stanowią „międzytorza” – trudne do zidentyfikowania, ukryte nieużytki, znajdujące się pomiędzy rozjazdami, skrzyżowaniami kolejowymi, wewnątrz węzłów czy w rejonach wszelkiego rodzaju stacji. Najistotniejszą i najcenniejszą grupę dla przestrzennych procesów rewitalizacyjnych stanowią przeskaldowane na dzisiejsze potrzeby struktury dworcowe i ich sąsiedztwo.

Szacuje się, że około 15–20% wszystkich gruntów PKP SA (ok. 16 tys. ha) (Grzegorzewski, Głowacki, 2006) może docelowo zmienić swoje zagospodarowanie na funkcje komercyjnej – głównie usługi śródmiejskie i budownictwo mieszkaniowe. Znaczne zyski mogą być również

osiągnięte dzięki komercjalizacji około 100 największych dworców polskich obsługujących powyżej 300 tys. podróżnych rocznie. Według rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku” z 2007 roku zyski ze sprzedaży kolejowych nieruchomości miały wynieść ok. 2,65 mld zł. Kwota ta miała pozwolić na spłatę znacznej części długów PKP SA, które w 2014 roku miałyby się zmniejszyć do 1,1 mld zł. Część długów spółka miała też spłacać z bieżącej działalności, m.in. z dzierżawy majątku. Prognozy ekonomiczne do powyższej strategii były sporządzone przed światowym kryzysem gospodarczym. W związku z krachem polskiego rynku nieruchomości (rok 2008) powyższe założenia wydają się być nierealne.

Niezależnie od czasu, jaki będzie potrzebny na przekształcenia, warto pamiętać, iż wielkość programu inwestycyjnego na terenach pokolejowych musi być dostosowana do wrażliwości i chłonności rynku. Wadliwie zlokalizowana inwestycja lub niedobroniony, przeorośnięty program funkcjonalny mogą zaprzepaścić procesy rewitalizacji danego miasta, prowadzone przez inne podmioty w ramach innych projektów. Nie należy też odstraszać inwestorów komercyjnych, bowiem tylko dzięki ich dofinansowaniu można na większą skalę uzyskać nową jakość polskich dworców, podnieść bezpieczeństwo i atrakcyjność obszarów śródmiejskich, wprowadzić nowoczesne rozwiązania architektoniczne. Dlatego też musi zostać uregulowany status terenów kolejowych i nastąpić wyłączenie przynajmniej terenów dworcowych, z ewidencji terenów zamkniętych. Trzeba uczynić strukturę administracyjną PKP SA, ustalić jednego kompetentnego administratora dla całych obiektów. Należy również uprościć procedury inwestycyjne, uporządkować kompetencje poszczególnych organów administracji rządowej i samorządowej, odpowiedzialnych za realizację węzłów integracyjnych. Trzeba dążyć do nawiązania współpracy pomiędzy PKP SA a lokalnymi samorządami w zakresie wspólnej polityki przestrzennej.

W miastach polskich pojawia się coraz więcej zdegradowanych i ekstensywnie zagospodarowanych terenów wewnątrz struktur zurbanizowanych. W większości ośrodków odnotowuje się nadpodaż niezabudowanych i uzbrojonych działek budowlanych. Obok trudnych do zagospodarowania terenów poprzemysłowych, pokolejowych czy pomilitarnych, pojawiają się obszary łatwiejsze – nieużytki miejskie, chronione dotychczas jako tereny wolne albo będące pozostałością po II wojnie światowej, opuszczane ogrody działkowe, likwidowane rezerwy komunikacyjne czy strefy izolacyjne. Coraz częściej mówi się też o przestrzeniach, wymagających natychmiastowych działań – tj. o wielkich blokowiskach czy zdegradowanej zabudowie śródmiejskiej. Wielość powyższych obszarów może być istotną przyczyną odstąpienia od programów rewitalizacji terenów pokolejowych.

Literatura

- Adwent J., 2007, *Strategia PKP w zakresie zagospodarowania nieruchomości i terenów kolejowych*, [w:] „Potencjał inwestycyjny nieruchomości kolejowych. Szansa dla kolei samorządów i partnerów prywatnych”, MGG Conferences, Warszawa.
- Bandera W., 2009, *Oddziaływanie hałasu i drgań na kompleks dworcowy Gdynia Główna oraz oddziaływanie hałasu instalacyjnego, związanego z funkcjonowaniem kompleksu dworcowego na środowisko*; na zlecenie: STUDIO DZ Daniel Załuski, Gdańsk.

- Beckmann K., 2002, *Personenbahnhöfe als Kristallisationskerne zukunftsfähiger Stadtentwicklung*, „ETR-Eisenbahntechnische Rundschau”, 51 (2002), H.6 – Juni, Eurailpress, Hamburg.
- Delowski T., 2004, *Rewitalizacja śródmieścia Będzina*, [w:] L. Frąckiewicz (red.), *Wykluczenie, rewitalizacja, spójność społeczna*, Wyd. Naukowe Śląsk, Katowice–Warszawa.
- Delowski T., 2006, *Będzin: zagospodarowanie przestrzeni publicznej w centrum miasta*, [w:] K. Skalski (red.), *Projekty i programy rewitalizacji w latach 2000–2006. Studium przypadków*, Stowarzyszenie Forum Rewitalizacji, Kraków.
- Domański B., 2000, *Restrukturyzacja terenów poprzemysłowych w miastach*, [w:] Ziobrowski Z., Ptaszycka-Jackowska D., Rębowska A., Geissler A. (red.), *Rewitalizacja, rehabilitacja, restrukturyzacja. Odnowa miast*, IGPIK, Kraków.
- Engelhardt J., 2006, *Polityka transportowa państwa w zakresie rewitalizacji linii kolejowych w Polsce*, [w:] *Rewitalizacja linii kolejowych i włączenie ich do obsługi aglomeracji*, SliTK O/Poznań, Poznań.
- Gasidło K., 1997, *Uwagi o niektórych problemach zagospodarowania terenów poprzemysłowych*, [w:] N. Juzwa (red.), *Restrukturyzacja terenów i starych obiektów przemysłowych*, Materiały seminaryjne, Politechnika Śląska, Gliwice.
- Gasidło K., 1998, *Problemy przekształceń terenów poprzemysłowych*, Politechnika Śląska, Gliwice.
- Grzegorzewski B., Głowacki M., 2006, *Małe i średnie dworce oraz inne nieruchomości. Wykorzystanie i strategia rozwoju*, [w:] *Rewitalizacja linii kolejowych i włączenie ich do obsługi aglomeracji*, SliTK O/Poznań, Poznań.
- Harzheim G., 1997, *Neue Nutzung alter Industriegebäude. Historyczne okręgi przemysłowe w okresie dezindustrializacji*, Materiały międzynarodowej konferencji naukowej, Wałbrzych 18–20.09.1996, Werk, Wrocław.
- Klimkiewicz J., 2006, *Raport. Nieruchomości kolejowe*, „Rynek Kolejowy”, 2/2006, TOR, Warszawa.
- Małecka D., 2006, *Dworce kolejowe – teraźniejszość i przyszłość*, [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, „biblioteka urbanisty”, 8, Urbanista, Warszawa.
- Mecanoo Architekten, 2002, *Targ Sienny i Rakowy*. Koncepcja urbanistyczna wykonana na zlecenie ING Real Estate, Delft, (maszynopis).
- Ogrodnik D., 2004, *Krakowskie Centrum Komunikacyjne a problemy kształtowania przestrzeni publicznych w otoczeniu dworców kolejowych*, „Urbanista” 12/2004, Urbanista, Warszawa.
- Olczyk P., 2009, *Dworzec kolejowy wizytówką polskich metropolii*, [w:] *Przyszłość dworców kolejowych w Polsce*, „Railway Market Forum”, Warszawa.
- Rorata A., 2007, *Małe i średnie dworce oraz inne nieruchomości – wykorzystanie i strategia rozwoju. Przykłady wspólnych projektów w Giżycku, Będzinie, Nowej Soli*, [w:] *Potencjał inwestycyjny nieruchomości kolejowych. Szansa dla kolei samorządów i partnerów prywatnych*, MGG Conferences, Warszawa.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 07.08.2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. nr 153 (2008), poz. 955).
- Rozporządzenie Ministra Kultury z dn. 09.06.2004 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych (Dz. U. Nr 150 (2004), poz. 1579).

5. Problemy przekształceń terenów pokolejowych...

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 14.06.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120 (2007), poz. 826).
- Rydziński P., Rydziński P., Grobelny M. (red.), 2008, *Pasażer staje się (powoli) coraz ważniejszy...* (cz.II). „Rynek Kolejowy”, 12/2008, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Schelke J., 1999, *Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten. Moderne Entwicklungsansätze für ehemalige Gewerbe- und Verkehrsflächen*, IRPUD, Dortmund.
- Sołoduha K., 1995, *Raport. Złota dla zuchwałych. Polski rynek nieruchomości komercyjnych*, „Architektura – Murator” 9/95, Wyd. Murator, Warszawa.
- Stasiak W., 1998, *Gdy bankrutuje fabryka. Przebudowa zakładów przemysłowych na biura*, „Architektura – Murator” 1/98, Wyd. Murator, Warszawa.
- Stawicka-Wałkowska M., 1997, *Współczesne problemy kształtowania architektury przemysłu i portów*, Polsko-Niemieckie Seminarium, Gdańsk 6–8 października 1997, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Straton M., Trinder B., 1997, *Industrial England*, B.T. Batsford/English Heritage, London.
- Stratton M., 2000, *Industrial Buildings. Conservation and Regeneration*, E&FN SPON, London.
- Uchwała Nr XXXIX/1325/05 Rady Miasta Gdańska z dn. 30.06.2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia – rejon Targu Siennego, Podwała Grodzkiego i Nowych Ogrodów w mieście Gdańsku.
- Ustawa z dn. 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 261 (2004) poz. 2603 z późn. zm.).
- Ustawa z dn. 08.09.2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. Nr 84 (2000), poz. 948 z późn. zm.).
- Ustawa z dn. 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. nr 80 (2003) poz.717 z późn. zm.).
- Ustawa z dn. 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16 (2007), poz. 94 z późn. zm.).
- Ustawa z dn. 24.10.2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 206 (2008), poz. 1289),
- Ustawa z dn. 07.07.1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 156 (2006), poz. 1118 z późn. zm.).
- Warsza T., 2009, *Stan prawny i obecna sytuacja ekonomiczna polskich dworców – możliwe warianty rozwiązania problemów*, [w:] *Przyszłość dworców kolejowych w Polsce*, Railway Market Forum, Warszawa.
- Wąsowski P., 2005, *Wybrane przykłady adaptacji, modernizacji i rozbudowy dworców w stolicach europejskich i w Warszawie ilustrujące ewolucję podejścia do zagadnień przekształceń architektury kolejowej*, [w:] Czarnecki W., Proniewski M. (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok.
- Załuski D. (red.), 2006, *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, „biblioteka urbanisty”, 8, Urbanista, Warszawa.
- Załuski D., 2007, *Inwestycje kolejowe w świetle obowiązującego prawa*, „Przegląd Komunikacyjny”, 4/2007, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Kraków.
- Załuski D. (z zespołem), 2009a, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Gdynia Główna*. Opis do projektu wykonanego na zlecenie PKP SA, Gdańsk, (maszynopis).
- Załuski D., 2009b, *Śródmiejskie przestrzenie podróży. Dworce kolejowe*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Zuziak Z., 2003, *Wielkoprzestrzenne projekty inwestycyjne w strefach śródmiejskich*. Ekspertyza na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury Kraków, (maszynopis).

CZĘŚĆ III

ZAGADNIENIA PRZYGOTOWANIA PROJEKTÓW I PROGRAMÓW PRZEKSZTAŁCEŃ I REWITALIZACJI

PIOTR LORENS

6. METODA BUDOWY PROGRAMÓW PRZEKSZTAŁCEŃ I REWITALIZACJI ZDEGRADOWANYCH STRUKTUR MIEJSKICH W WARUNKACH POLSKICH

6.1. WPROWADZENIE

Przy budowie programu rewitalizacji obszarów zdegradowanych uwzględnić należy różne metody i podejścia planistyczne, w tym obejmujące:

- współcześnie funkcjonujące, generalne modele wytwarzania przestrzeni miejskiej;
- możliwe modele podejść planistycznych (metod planistycznych), wykorzystywanych przy planowaniu zmian i transformacji poszczególnych obszarów, a także całych struktur miejskich;
- szczegółowe sposoby działania w odniesieniu do poszczególnych, zdefiniowanych już obszarów.

Zagadnienia te mają charakter wzajemnie się uzupełniający, a ich omówienie pozwoli na określenie pola możliwych wyborów przy planowaniu i realizacji zarówno generalnych planów transformacji jak i szczegółowych zadań odnoszących się do poszczególnych obszarów.

6.1.1. Współczesne modele wytwarzania przestrzeni miejskiej

Współczesne procesy kreacji oraz rewitalizacji przestrzeni miejskich – w tym także o znaczeniu metropolitalnym – w wielu przypadkach nie przypominają tradycyjnego schematu, znanego z XIX i XX wieku (Lorens, 2002). Ów tradycyjny sposób wytwarzania i rewitalizacji przestrzeni miejskiej opiera się na zasadzie odpowiedzialności sektora publicznego za uregulowanie procesu rozwoju urbanistycznego (i/lub renowacji, rewitalizacji itp.) danego fragmentu przestrzeni miasta, a następnie urzędnicy jedynie przestrzeni „publicznych” (rozumianych jako publiczne w tradycyjnym tego słowa znaczeniu) – a więc pozostających we władaniu władz publicznych i powszechnie użytkowanych przez daną społeczność. Przykładami tego typu obszarów są ulice, place, przestrzenie piesze, zielone i rekreacyjne, a także wiele innych o niekwestionowanym publicznym charakterze. Natomiast zadaniem sektora prywatnego – a więc indywidualnych inwestorów, deweloperów i przedsiębiorców działających na rynku nieruchomości i inwestycji – jest realizowanie poszczególnych przedsięwzięć inwestycyjnych w zgodzie z zasadami określonymi przez władze publiczne. Model ten sprawdził się podczas okresu gwałtownej urbanizacji w XIX i na początku XX wieku, lecz rozwój nowych technologii

6. Metoda budowy programów przekształceń...

wytwarzania przestrzeni miejskich w krajach wysoko rozwiniętych – w tym jej komercjalizacja – doprowadził do jego częściowego zarzucenia na rzecz scenariuszy alternatywnych, omówionych poniżej.



Ryc. 34. Szczecin. Wnętrze jednego z przekształcanych kwartałów śródmiejskich, tzw. Kwartał 24 – stan z 2008 roku (fot. P. Lorens).



Ryc. 35. Słupsk. Zdegradowane wnętrza uliczne – stan z 2009 roku (fot. P. Lorens).

W przypadku Polski – poprzez odseparowanie procesów rozwojowych od tendencji ogólnoświatowych w okresie powojennym i na skutek wiary w skuteczność owego tradycyjnego modelu – w okresie po 1989 roku powrócono do tradycyjnych, charakterystycznych dla XIX wieku rozwiązań, ufając, iż z równym powodzeniem sprawdzą się w dzisiejszym świecie¹. I o ile przekonanie to jest słuszne w odniesieniu do wielu zagadnień rozwoju przestrzennego –

¹ Co interesujące, takie podejście wynika nie tylko z praktyki czy wyboru władz danego miasta, ale jest niejako narzucane przez obowiązujący system prawny i dlatego bardzo trudne do zmiany.

w polskich realiach mających wciąż dość uproszczony, tradycyjny charakter – to w odniesieniu do rewitalizacji urbanistycznej, zjawiska nieobecnego na początku XX wieku, wydaje się nie sprawdzać. Dodatkowym elementem jest obserwowane dążenie do szybkiego wyrównania poziomu rozwoju urbanistycznego i osiągnięcia jakości życia charakterystycznego dla miast w państwach wysoko rozwiniętych. Z uwagi jednak na zapóźnienia ostatnich dziesięcioleci oraz przyjęcie tradycyjnego modelu działania władz miejskich (a więc ścisłej separacji działań sektora publicznego i prywatnego) proces ten powinien być obliczony na znacznie dłuższy okres. Aspiracje społeczności i władz polskich miast, a także kompanii deweloperskich – związane z dążeniem do szybkiego wytworzenia wysokiej jakości przestrzeni miejskiej – powodują jednak dążenie do osiągnięcia zamierzonego efektu w jak najkrótszym czasie. Oznacza to konieczność stosowania różnego rodzaju „dróg na skróty”, pozwalających, przy zachowaniu tradycyjnego modelu inwestowania, na szybkie osiągnięcie zamierzonego rezultatu.

Tak więc, obecny rozwój oraz transformacja i rewitalizacja przestrzeni miejskich w znacznej mierze realizowane są w oparciu o alternatywne dla tradycyjnego modele, wśród których wymienić należy dwie główne grupy. Modele te były pierwotnie rozwijane i stosowane w miastach zarówno Europy Zachodniej, jak i USA – krajów o wyższym od polskiego stopniu rozwoju gospodarki nieruchomościami i metodologii zarządzania rozwojem przestrzennym miast. Określić je można jako dwie skrajności w stosunku do opisanego powyżej modelu tradycyjnego, mierzone stopniem zaangażowania sektorów publicznego i prywatnego w proces wytworzenia przestrzeni (Lorens, 2002).

Pierwszy z nich opiera się na **komercjalizacji przestrzeni miejskiej**, czyli na znacznie zwiększonej w stosunku do modelu tradycyjnego roli sektora prywatnego. W tym przypadku władze miejskie zezwalają silnym podmiotom prywatnym na przejmowanie roli miasta w procesie gospodarowania przestrzenią. Prowadzi to do sytuacji, w której sposób urządzenia przestrzeni miejskich zaczyna być podporządkowany realizacji interesów podmiotów prywatnych, niekoniecznie tożsamy z interesami ogółu obywateli, a zwłaszcza z wymogiem ochrony dziedzictwa kultury. Zjawisko to bywa także określane mianem transformacji spontanicznej lub „oddolnej” – oba te określenia dobrze charakteryzują naturę procesu. Zjawisko to występuje w rozmaitych formach, także w postaci ogromnego wpływu sektora prywatnego na zapisy planów odnowy struktur miejskich, a wynika zarówno z braku środków i kompetencji po stronie sektora publicznego jak i z nadmiernej wiary w zbawczą moc sił rynkowych, kształtujących przestrzeń miasta.

Natomiast drugi z możliwych modeli bazuje na **nadopiekuńczości sektora publicznego**, pragnącego – poprzez dobór odpowiednich zachęt i ułatwień – zaprosić sektor prywatny do współpracy przy realizowaniu programów przekraczających jego możliwości organizacyjne lub finansowe. Tym samym to sektor publiczny wkracza na pole tradycyjnie zarezerwowane dla podmiotów prywatnych i poprzez różnego rodzaju działania stymuluje proces rozwoju urbanistycznego i wytworzenia nowych przestrzeni miejskich. Jego stosowanie wymaga jednak od władz miejskich posiadania kompetentnych zespołów planistycznych i paradeweloperskich, a także niezbędnych środków i instrumentów wspomaganie sektora prywatnego. Głównym zaś warunkiem jest wola silnego zaangażowania się sektora publicznego w proces rozwoju projektów inwestycyjnych tradycyjnie zarezerwowanych dla sektora prywatnego – co rodzi największe kontrowersje we władzach polskich miast.

Analizując doświadczenia państw zachodnich, podejmujących podobne programy transformacji struktur miejskich, okazuje się, iż w wypadku podejścia tradycyjnego lub defensywnego ze strony sektora publicznego szanse na osiągnięcie zamierzonego wyniku są niewielkie. W szczególności dotyczy to kwestii finansowych. Ma też znaczenie fakt, iż budując programy rewitalizacji rozmaitych struktur, w szczególności historycznych, trudno jest liczyć na znaczące nowe inwestycje sektora prywatnego. Wręcz przeciwnie, duże nowe inwestycje prywatne mogą w znacznym stopniu zagrozić integralności struktury historycznych zespołów. Wynika z tego, że jedyne możliwe działanie polega na znaczącym zaangażowaniu sektora publicznego w proces transformacji.

6.1.2. Możliwe modele podejść planistycznych wykorzystywanych przy planowaniu zmian i transformacji struktur miejskich

Transformacja zdegradowanych struktur miejskich może być przygotowywana przy wykorzystaniu rozmaitych metod planistycznych. Dla celów budowy paradygmatu transformacji konieczne jest przeanalizowanie różnych dostępnych podejść. Według klasyfikacji T. Markowskiego istnieją przynajmniej cztery główne typy podejść, wiążących się z odmiennymi pojęciami celami i rolą procesu (Markowski, 1999). Są to:

- Planowanie przyciągające – czyli planowanie proaktywne. Bazuje ono na tworzeniu przez miasto warunków atrakcyjnych dla potencjalnych inwestorów, mając na celu najczęściej rozwój ekonomiczny danej przestrzeni.

- Planowanie impaktywne (reaktywne). Zakłada ono bierną postawę władz miejskich aż do czasu wystąpienia określonego problemu lub zagrożenia. Planowanie polega wówczas na eliminacji i łagodzeniu negatywnych skutków rozwoju.

- Planowanie w warunkach nieprzewidywalności zdarzeń – opiera się ono na akceptowaniu nieprzewidywalności scenariusza rozwoju danego miasta czy jego dzielnicy, i w związku z tym na spekulowaniu dotyczącym scenariuszy przyszłego rozwoju. Oznacza to wyprzedzające przygotowywanie scenariuszy działania na wypadek wystąpienia określonego negatywnego zjawiska.

- Planowanie strategiczne – zakłada przyjęcie długookresowej, założonej perspektywy rozwoju danego miasta czy dzielnicy, a następnie podejmowanie sekwencji działań zmierzających do urzeczywistnienia wypracowanej wizji.

Z przedstawionych powyżej systemów planowania najbardziej obiecującym jest wykorzystanie metody bazującej na planowaniu strategicznym. Jedyne ona daje bowiem gwarancję osiągnięcia zamierzonego efektu w przestrzeni, przy jednoczesnej mobilizacji wszystkich zainteresowanych aktorów procesu. A ten właśnie czynnik wydaje się mieć kluczowe znaczenie, gdyż jakiegokolwiek działania jednostkowe wydają się być z góry skazane na porażkę.

6.1.3. Szczegółowe sposoby działania w odniesieniu do poszczególnych obszarów

W procesie transformacji struktur miejskich następuje konieczność wyboru szczegółowego sposobu działania, dostosowanego do specyfiki obszaru. Z. Zuziak wymienia tu trzy możliwe sposoby budowy programu rewitalizacji: tworzenie nowych przestrzeni fizycznych, wykorzystywanie przestrzeni dziedzictwa kultury oraz aktywizację przestrzeni społeczności lokalnej (Zuziak, 1998). Dla celów niniejszej pracy wymieniony powyżej zestaw podzielić można na dwie podstawowe grupy:

- związane ze sposobem podejścia do struktury fizycznej przestrzeni (a więc przedmiotu);
- związane ze sposobem określenia podmiotu (a więc grupy społecznej), do którego adresowane są działania restrukturyzacyjne.

W odniesieniu do pierwszej grupy podejść – związanej ze sposobem kształtowania fizycznej struktury przestrzeni – wymienić można dwa sposoby działania:

- Tworzenie nowych przestrzeni fizycznych – czyli działanie oparte na przekonaniu o celowości kreowania nowych przestrzeni i struktur miejskich, jako elementu wzmacniającego strukturę urbanistyczną i gospodarczą.
- Wykorzystywanie przestrzeni dziedzictwa kultury, rozumiane jako świadome wykorzystanie ich walorów, w celu rozwoju gospodarczego danego obszaru, pod warunkiem przestrzegania zasad jego ochrony.

Również w odniesieniu do drugiej grupy – związanej z określeniem podmiotu działania – wymienić można dwa sposoby podejścia:

- Aktywizacja przestrzeni społeczności lokalnej, bazująca na poprawie jej warunków życia, czemu służyć ma m.in. umacnianie lokalnej przedsiębiorczości. Cechą charakterystyczną tej strategii jest akcentowanie indywidualnego dostosowania rozwiązań do specyfiki danego miejsca. Strategia ta ma szczególne znaczenie w przypadkach, kiedy jest niezbędny (wskazany) autentyczny udział społeczności lokalnej w procesie decyzyjnym.
- Działania deweloperskie, bazujące na realizacji kompleksowej struktury przeznaczonej na sprzedaż lub wynajem dla nowych użytkowników. Cechą charakterystyczną tego podejścia jest wprowadzenie na obszar poddany procesowi transformacji zupełnie nowej grupy użytkowników, zazwyczaj o znacznie wyższym statusie materialnym od grup poprzednio je zamieszkujących czy wykorzystujących. Podejście to wiąże się ze zjawiskiem gentryfikacji, czyli wypierania grup słabszych ekonomicznie i majątkowo przez silniejsze (Lorens, 2004a).

Wszystkie wymienione powyżej sposoby działania są wykorzystywane przy tworzeniu programów rewitalizacji i transformacji struktur miejskich zarówno w krajach zachodnioeuropejskich jak i północnoamerykańskich. W warunkach polskich dopiero przystępuje się do ich wdrażania i, co interesujące, znacznie powszechniej występują działania deweloperskie oraz związane z tworzeniem nowych przestrzeni fizycznych od pozostałych. Wynika to z faktu niższego kosztu realizacji nowych struktur od transformacji obiektów historycznych (częstokroć wymagających bardzo kosztownych adaptacji i remontów), a także ograniczenia działania sektora publicznego w odniesieniu do poprawy sytuacji życiowej społeczności dzielnic zdegradowanych.

6.2. STRATEGIE I METODY PLANOWANIA I REALIZACJI DZIAŁAŃ REWITALIZACYJNYCH – PRÓBA PRZEGLĄDU

W odniesieniu do procesu planowania rewitalizacji obszarów zdegradowanych jest możliwe do wykorzystania szereg strategii i modeli sposobów postępowania, w tym odnoszących się do poszczególnych wymiarów tego zagadnienia. Poniżej zaprezentowano podstawowe grupy strategii, możliwe do wykorzystania w procesie planowania.

I tak, w odniesieniu do zagadnień planistyczno-projektowych możliwymi do zastosowania są następujące sposoby planowania:

- planowanie eksperckie – czyli powierzenie całości procesu wynajętym ekspertom;
- planowanie ekspercko-uspołecznione – czyli podjęcie współpracy pomiędzy reprezentantami społeczności lokalnej i/lub interesariuszami programu oraz zespołami eksperckimi;
- planowanie uspołecznione – czyli powierzenie przygotowania całości dokumentu zespołowi społecznemu.



Ryc. 36. Szczecin. Zrewitalizowana ulica Bogusława (fot. P. Lorens).

Natomiast w odniesieniu do zagadnień organizacyjno-finansowych możliwe jest wykorzystanie w procesie planistycznym następujących modeli finansowych:

- „komercyjnego” – czyli oparcia procesu realizacji poszczególnych zadań na wykorzystaniu funduszy prywatnych;
- „partnerstwa publiczno-prywatnego” – czyli współpracy sektora publicznego i prywatnego;
- „budżetowego” – czyli oparcia procesu realizacji projektów na finansowaniu ze źródeł gminnych i ewentualnie funduszy pomocowych.

Z kolei w odniesieniu do zagadnień promocyjno-informacyjnych możliwe jest wykorzystanie następujących strategii:

- opartej na zaangażowaniu poszczególnych jednostek organizacyjnych urzędu miasta lub gminy;

- związanej z zaangażowaniem operatora rewitalizacji, prowadzącego specjalne biuro zajmujące się koordynacją działań i promocją, w tym poszukiwaniem inwestorów;
- opartej na powołaniu specjalnej firmy deweloperskiej, prowadzącej proces rewitalizacji.

Przedstawione powyżej warianty mogą być modyfikowane w zależności od warunków realizacji poszczególnych zadań. Jednocześnie należy pamiętać, iż odmienne strategie i modele można stosować przy przygotowaniu i realizacji różnych projektów i przedsięwzięć.

Jednakże – mimo tej różnorodności możliwych dróg postępowania – niepodważalnie wydają się być dwie podstawowe zasady:

- prowadzenie całości procesu w oparciu o metodologię planowania strategicznego – a więc jasne określenie oczekiwanego rezultatu, a następnie takie zaprojektowanie działań realizacyjnych, że ich podjęcie doprowadzi do osiągnięcia przyjętych na początku celów i założeń;
- przełożenie ogólnych celów i wizji na szczegółowe projekty i przedsięwzięcia – a więc wygenerowanie w trakcie procesu planistycznego określonej liczby projektów (np. dotyczących rozwoju infrastruktury, ożywienia gospodarczego czy też sanacji społecznej), szczegółowe ich opisanie, a następnie określenie sposobu realizacji, w tym budżetu i studium wykonalności.

Rzecz jasna, teoretycznie istnieją inne możliwości podejścia do procesu planowania i realizacji programów rewitalizacji, nie wydaje się jednak, iżby w polskich warunkach były one łatwe do zastosowania.

6.3. POSZCZEGÓLNE PROJEKTY I ZAMIERZENIA JAKO PODSTAWA PLANOWANIA I REALIZACJI PROGRAMÓW REWITALIZACJI

Jak już wskazano, celem wysiłku planistycznego w odniesieniu do obszarów objętych rewitalizacją jest wykreowanie szeregu projektów, z których każdy może być realizowany przez inny podmiot i mieć będzie określony budżet. Założenie takie wynika z faktu, iż jedynie tak określone projekty mogą zostać sfinansowane ze źródeł budżetowych oraz uzyskać dofinansowanie z funduszy europejskich.

Dla każdego z projektów należy określić następujące elementy:

- znaczenie projektu dla realizacji całości zamierzonego programu,
- zakres projektu (czyli jakie działania zamierza się zrealizować w ramach projektu),
- zakładane wyniki realizacji projektu (czyli co stanie się rezultatem i w jaki sposób jego osiągnięcie przyczyni się do osiągnięcia celów całości programu),
- analiza sił, słabości, szans i zagrożeń dla projektu,
- centralny cel projektu (czyli po co się go realizuje),
- cele rewitalizacji, do realizacji których przyczynia się projekt,
- matryca logiczna projektu (pozwalająca szczegółowo określić specyfikę projektu).

Kolejnym etapem prac nad projektami winno stać się określenie ważności i pilności ich realizacji (w stosunku do zamierzonych celów całego programu) a także dalsze jego opisanie. W szczególności koniecznym jest sporządzenie studium wykonalności projektu

oraz oszacowanie kosztów jego realizacji. Dopiero tak przygotowany materiał może stać się przedmiotem podejmowania decyzji o przeznaczeniu środków na realizację danego zamierzenia, w tym także służyć do pozyskiwania środków zewnętrznych – zarówno z funduszy publicznych jak i prywatnych.

6.4. KLASYFIKACJA PROJEKTÓW I PRZEDSIĘWZIĘĆ

Jak stwierdzono w poprzednich rozdziałach, współczesne procesy rozwoju miast wiążą się z szeregiem zjawisk, z których jednym z istotniejszych jest wzrastająca rola sektora prywatnego w kształtowaniu przestrzeni oraz związanego z tym procesu kreowania nowych założeń miejskich stanowiących swoiste „produkty przestrzenne”. Rzecz jasna, można je w różny sposób klasyfikować w zależności od ich roli i programu funkcjonalnego, lokalizacji w strukturze miasta, stosunku do walorów kulturowych miejsca, wreszcie rodzaju i charakteru zabudowy. Nie ma jednak jakiejś skończonej liczby modeli projektów inwestycyjnych i zawsze mogą pojawić się inne odnoszące się do poszczególnych kategorii.

6.4.1. Rola projektu w strukturze miasta

W zależności od wielkości i charakteru danego projektu możliwe są różne definicje jego roli w strukturze miasta. Można tu wyróżnić następujące kategorie:

- **Projekty o znaczącej roli** dla struktury i funkcjonowania miasta – oznacza to przede wszystkim te przedsięwzięcia, których zadaniem jest nie tylko rozwiązanie problemu dotyczącego danego obszaru, ale także stworzenie nowej jakości środowiska miejskiego. Należy przez to rozumieć zarówno ułatwienia w życiu miasta, jak i stworzenie nowych możliwości rozwoju gospodarki miasta, nowych znaczących obszarów mieszkaniowych, wreszcie nowych wielkich koncentracji miejsc pracy.

- **Projekty o niewielkim znaczeniu**, nie wpływające znacząco na zmianę sposobu funkcjonowania miasta – są to przede wszystkim niewielkie projekty, wykorzystujące jedynie fragmenty zdegradowanych przestrzeni i w sposób płynny wpisujące się w istniejące układy miejskie.

Rzecz jasna, w ramach danego programu rewitalizacji występować mogą równocześnie różne typy tych projektów. Przeważnie następuje połączenie jednego-dwóch projektów o dużym znaczeniu, zwanych projektami wiodącymi, z serią małych, o znaczeniu pomocniczym i wspierającym. Klasycznym przykładem tego typu programu są doki londyńskie, gdzie Canary Wharf – główny projekt zrealizowany w ramach procesu – otoczony jest całą serią mniejszych, o marginalnym znaczeniu. W wielu wypadkach zaobserwować można jednak sytuację, gdy cały program przekształceń składa się z projektów o małym znaczeniu. Brak jest wówczas poczucia stworzenia „nowej jakości” w strefie frontu wodnego miasta, co może wpłynąć na powodzenie procesu. Przykłady tego typu programów można odnaleźć m.in. w Bostonie, San Francisco, Barcelonie i Genui. Oczywiście, w przypadku każdego z tych miast niektóre projekty zyskały większe znaczenie od innych, lecz brak jest wyraźnej dominanty funkcjonalno-przestrzennej w ich strukturze.

6.4.2. Program funkcjonalny projektu

Projekty realizowane w obrębie przekształcanych obszarów zdegradowanych mogą mieć bardzo zróżnicowany program funkcjonalny, co powoduje, iż niektóre z nich posiadają określone role oraz preferencje lokalizacyjne w strukturze całych programów przekształceń. Można je pogrupować następująco (Breen, Rigby, 1994):

- **Projekty komercyjne** – czyli związane z rozwojem funkcji śródmiejskich, a w szczególności programu usługowego. Wśród nich wyróżnić można dwie kategorie:

- *Festival marketplace* – czyli wprowadzanie programu komercyjnego nakierowanego na szeroką publiczność jak sklepy, restauracje, rozrywka, zapewnienie wglądu na wodę, przestrzeni dla występów artystycznych, ekstensywnej przestrzeni publicznej, tzn. kombinacji miejsc do robienia zakupów oraz do jedzenia, z okazją do spędzania czasu w towarzystwie i spotkania się ze znajomymi, a wszystko to w ramach skoncentrowanego przedsięwzięcia. Celem nadrzędnym było tu wykreowanie swoistego ducha miejsca jako magnesu przyciągającego ludzi do spędzania czasu w starannie wykreowanej przestrzeni. Koncepcja *festival marketplace* wymyślona przez Jamesa Rouse z Rouse Development Corporation, a zaprojektowana m.in. w Baltimore przez Benjaminą i Jane Thompson, została wprowadzona w szczególności do amerykańskich programów przekształceń zdegradowanych struktur przestrzennych. Wiąże się to także z nieobecnością w strukturach miast amerykańskich przestrzeni publicznych w europejskim rozumieniu tego słowa. Tak więc owe *festival marketplaces* służyły jako ich, swego rodzaju, namiastka i stworzyły podwaliny pod kolejne zjawisko: sztucznie kreowanej przestrzeni miejskiej.

- *Mixed-use projects* – czyli wielofunkcyjne struktury, z dużym udziałem handlu i usług, ale także ze znacznym programem biurowym, hotelowym i mieszkaniowym. Przykładów tego typu przedsięwzięć jest wiele, a do najważniejszych zaliczyć należy m.in. Rowes Wharf w Bostonie (1987). Jest to wielofunkcyjny projekt, składający się z pięciu oddzielnych komponentów. Jego program użytkowy obejmuje m.in. luksusowy hotel, przestrzenie biurowe, kondominia, małe centrum usługowe, podziemny parking pod całą strukturą oraz przystań jachtową. Całość otoczona jest systemem przestrzeni publicznych, zapewniających swobodną penetrację odwiedzających do prawie każdej części tego zespołu. Projekt ten, będący jednym z wielu w dawnym porcie bostońskim, do pewnego stopnia pełni funkcję bramy wjazdowej do miasta od strony wody. Podkreślone jest to także przez jego architekturę – w tym wielką bramę, otwierającą połączenie pomiędzy portem a Atlantic Avenue, główną ulicą tej części miasta. Starannie zaprojektowany i wykończony, tworzy jedno z najbardziej interesujących rozwiązań wśród projektów waterfrontowych na świecie.

- **Projekty kulturalne, edukacyjne i środowiskowe** – obszary zdegradowane miast często mają unikalne walory lokalizacyjne dla architektury religijnej, pomników, sztuki publicznej oraz wielkich instytucji publicznych. Wykorzystywanie tych terenów jest praktykowane do dzisiaj. Przykładem może być symbol powojennej Australii, opera w Sydney, zlokalizowana na przylądku Bennallog. Również i współcześnie realizowane na terenach zdegradowanych budowle często są symbolami miast czego przykładem są choćby centralne założenia śródmiejskie Berlina: kompleks Potsdamer Platz czy dzielnica rządowa Spree Bogen.

- **Projekty rekreacyjne** – ważną rolą projektów realizowanych na terenach zdegradowanych jest zapewnienie możliwości spędzania wolnego czasu i rekreacji dla ich użytkowników oraz mieszkańców. Mimo iż projekty te pozostają w cieniu bardziej rzucających się w oczy przedsięwzięć o charakterze komercyjnym, pozostają często głównym elementem nowych założeń miejskich, realizowanych na terenach zdegradowanych.

- **Projekty mieszkaniowe** – są najczęściej występującymi w gronie projektów realizowanych na terenach zdegradowanych. Praktycznie każdy z programów przekształceń tego typu obszarów wiąże się z realizacją nowego programu mieszkaniowego, o różnym standardzie i charakterze. Jednocześnie, w wielu wypadkach mieszkalnictwo jest funkcją wiodącą, czego jednym z lepszych przykładów jest dzielnica Ruohalahti w Helsinkach, obliczona na ok. 9000 mieszkańców, ulokowana w bezpośrednim sąsiedztwie głównego portu handlowego Finlandii. Prace rozpoczęto w 1985 roku, doprowadzając linię metra. Architektura tego zespołu nawiązuje do otaczających wcześniejszych dzielnic śródmieścia, z obiektami wysokimi na 5-6 kondygnacji. Ważnym komponentem projektu jest część przeznaczona na biura, składająca się z ośmiu budynków zgrupowanych w dwóch sekcjach. Są one, podobnie jak i centrum usługowe, ulokowane blisko głównego przystanku metra. Przewiduje się, że pracę znajdzie tu ok. 3500 osób. Zachowano także niektóre stare obiekty przemysłowe, jak np. dawną fabrykę kabli, która obecnie służy jako centrum dla artystów i ośrodek kulturalny dla dzielnicy. Ponad połowa apartamentów w tej dzielnicy jest subsydiowana, a struktura mieszkań także jest zróżnicowana – od małych do bardzo dużych.

6.4.3. Stosunek do dziedzictwa kulturowego miasta

Historyczne obszary miejskie są związane nierozdzielnie z dziedzictwem społeczności lokalnych i jako takie wiążą się z latami prosperity wielu miast. Tradycyjnie obszary śródmiejskie oraz także obszary waterfrontów zaliczają się do najbarwniejszych części miast, dzięki obecności zróżnicowanej historycznej architektury. W związku z powyższym, w ramach programów przekształceń tych terenów – zamiast czyścić całe obszary z historycznej struktury – w wielu przypadkach wybiera się zachowanie i rewitalizację historycznych struktur, uważając, iż takie postępowanie wzbogaca (w sensie kulturowym) środowisko. Wiele jednak mówi się o procesie gentryfikacji i tworzeniu „fałszywej historii” w przestrzeniach publicznych miast. Jednakże, gdyby nie zyski ze sprzedawanych w ten sposób ekskluzywnych mieszkań w starych magazynach i innych obiektach, to często stare struktury jako nierentowne uległyby zniszczeniu. Podczas gdy dawny magazyn odzyskuje swój blask jako np. winiarnia, to mimo iż nie jest już postrzegany jako „autentyczny” stary magazyn, odnowiona struktura jest znacznie bardziej interesująca w swych formach i klimacie niż niejeden nowoczesny obiekt. Albowiem miasta, które są zdolne zachować swoje historyczne struktury mają szansę zdobyć profity płynące ze współczesnych tendencji do utrzymywania kontaktu z przeszłością

Mimo to znanych jest wiele przykładów działań, które polegają m.in. na:

- Usuwaniu całości istniejących struktur i wprowadzaniu nowego układu, w żadnym stopniu nie nawiązującego do dziedzictwa miejsca. Tego typu działania podejmuje się w wyjątkowych przypadkach, spowodowanych np. nietrwałością istniejącej zabudowy lub

brakiem jakichkolwiek wartości estetycznych. Przykładem najbardziej jaskrawym tego typu działań jest znacząca część frontu wodnego Manhattanu w Nowym Yorku, a w szczególności Battery Park City.

- Zachowaniu starego układu urbanistycznego i pojedynczych struktur powiązanego z usunięciem reszty dotychczasowego zagospodarowania. Tego typu interwencje są najczęstsze, gdyż nierzadko trudno jest zachować wiele historycznych budowli o nikłych bądź żadnych walorach kulturowych. Zachowuje się natomiast układ uliczny, ekstensywny układ zabudowy i odnawia się wybrane obiekty o wysokich walorach estetycznych. Przykładem może być tu znacząca część obszaru doków londyńskich, w tym w szczególności St. Catherine's Dock oraz Albert Dock w Liverpoolu.



Ryc. 37. Katowice. Aleja Korfantego po rewitalizacji – stan z 2008 roku (fot. P. Lorens).

- Zachowaniu w pełni starych struktur i wypełnieniu ich nową treścią – tego typu interwencje są raczej rzadkie, gdyż stan i struktura zabudowy na ogół nie pozwalają na zachowanie większości istniejących budowli. Nie mniej odnaleźć można parę znaczących przykładów, w tym:

- The Rocks, Sydney (1970) – miejsce, od którego rozpoczęło się osadnictwo w Australii. Pierwotny plan z lat 60. XX wieku zakładał wyburzenie całego kompleksu i zaprojektowanie nowej struktury na wyższym poziomie. Na szczęście przeważała opinia o zachowaniu struktury, która została następnie pieczołowicie odnowiona. Obecnie miejsce to łączy odnowione stare budynki z nowoczesnymi wstawkami, a jego program funkcjonalny obejmuje m.in. eleganckie butiki, puby, restauracje i kawiarnie, hotele, a także pewną ilość mieszkań i biur.

- Puerto Madeiro, Buenos Aires (1993) – dawna struktura portowa u stóp centrum biznesowego miasta. Zbudowana w latach 1880., w bardzo krótkim czasie – ok. 30 lat po ukończeniu – przestała być użytkowana. Prace studialne nad przebudową tego kompleksu rozpoczęły się już w 1925 roku, lecz prace realizacyjne rozpoczęto dopiero w 1992 roku. Cały kompleks został objęty konkursem architektonicznym, ale po zastosowaniu generalnego planu dla tego terenu zdecydowano o powierzeniu przebudowy poszczególnych obiektów

różnym architektom. Efektem tego procesu było uzyskanie różnych form architektonicznych, przy zachowaniu spójnego projektu całości. Struktura została starannie odnowiona a na jej teren wprowadzono – do 16 ceglanych, wielkich magazynów położonych dookoła czterech basenów – wieloraki program funkcjonalny: biura, restauracje, kondominia, kampus uniwersytecki oraz placówki administracji publicznej. Zachowano także m.in. dawne dźwigi portowe jako symbole dawnej funkcji, a centralnym elementem założenia stała się szeroka promenada. Tak przekształcony obszar zdaje się być konkurencyjny dla wielu innych popularnych miejsc w mieście.

– The Docks, Marsylia (1998) – to kompleks składający się z 13 siedmiopiętrowych magazynów, ulokowanych naprzeciw wciąż aktywnych pirsów portowych. Kompleks ten powstał w 1863 roku, kiedy to Marsylia była jednym z największych portów świata, a jej znaczenie jeszcze się powiększyło z chwilą otwarcia Kanału Sueskiego. Kompleks ten, pobudowany z masywnych bloków kamiennych, cegieł i konstrukcji stalowych, popadł w zaniechanie po II wojnie światowej. Od 1991 roku trwają prace renowacyjne.

– Le Vieux Port de Montreal, Montreal (1992) – głównym elementem ekstensywnego programu rewitalizacji starego portu w Montrealu, bezpośrednio sąsiadującego z historycznym miastem o barokowym układzie, jest system przestrzeni publicznych, zapewniający możliwość rekreacji, a także zachowujący dotychczasowy układ basenów portowych. W ramach tego projektu zrealizowano m.in. szereg marin dla jachtów różnej wielkości, a także wiele elementów małej architektury nawiązujących do historii miejsca.

6.5. WNIOSKI

Jak wynika z przedstawionych powyżej rozważań na temat roli i funkcji projektów inwestycyjnych w strukturze programów rewitalizacji miast, istnieje wiele typów tych przedsięwzięć. Trudno byłoby więc formułować jakieś tezy dotyczące możliwych typowych modeli projektów jako takich – jest to jedynie możliwe w odniesieniu do poszczególnych aspektów przedstawionych powyżej.

Można jednakże wyłonić zestaw określonych zasad, jaki projekty te powinny spełniać, aby zagwarantować powodzenie ich realizacji.

Na pierwszym miejscu jest tu odpowiedni dobór funkcji określonych przedsięwzięć do poszczególnych miejsc w strukturze miasta. Tendencją naturalną jest lokowanie przedsięwzięć komercyjnych w centralnych punktach, będących przedłużeniem systemów przestrzeni publicznych miasta, a projektów o dominacji funkcji mieszkaniowej w pewnym od nich oddaleniu. Ważne znaczenie ma także wprowadzenie „magnesów publicznych”, przyciągających klientów do nowych fragmentów miasta np. szkół, instytucji administracyjnych, dużych centrów handlowych (przykład: Boston, Cape Town). Konieczny jest także odpowiedni dobór poszczególnych projektów – uzupełniających się wzajemnie przedsięwzięć inwestycyjnych, tworzących pewną „masę krytyczną”, zapewniającą sukces całego przedsięwzięcia.

Kolejny element to zapewnienie odpowiedniego *image'u* rewitalizowanym terenom miejskim. Chodzi tu nie tylko o wytworzenie określonego charakteru przestrzeni, ale także stworzenie w obszarze przekształcanym znaczących symboli odwołujących się do charakteru

miasta i wpisujących się w jego tożsamość. Przykładem tego typu działań jest lokowanie na wybranych obszarach obiektów, które mogą stanowić symbol miasta, np. nowych znaczących obiektów publicznych oraz istotnych z punktu widzenia miasta przestrzeni publicznych.

Ważną rolę odgrywa odpowiednie zaprojektowanie struktury całego przedsięwzięcia, tak aby zapewnić jego włączenie się w funkcjonujące systemy miasta: transportowy, przestrzeni publicznych i inne. Szczególnie istotne znaczenie ma odpowiednie planowanie transportowe, zwłaszcza w zakresie transportu zbiorowego. Przykładem skutków zaniechania tego typu działań jest bankructwo projektu Canary Wharf, częściowo spowodowane właśnie obniżeniem atrakcyjności lokalizacji na skutek braku odpowiedniego dojazdu. Nowe połączenia komunikacyjne nie mogą jednakże zakłócać krajobrazu miejsca, stąd nierzadko konieczność wprowadzania tras komunikacyjnych pod ziemię (Oslo, Amsterdam).

Ostatni wreszcie wniosek to konieczność zapewnienia swobodnego dostępu publiczności do kluczowych elementów układu, możliwości odbywania spacerów, odpoczynku i relaksu związanego z obcowaniem z autentyczną, historyczną strukturą miejską, i ukształtowanie tego układu w sposób przyjazny i zapraszający. Sytuacja, gdy niektóre części obszaru rewitalizowanego traktuje się jak prywatne i gdy zabrania się na nie wstępu jest w zasadzie niedopuszczalna.

7. PRZEKSZTAŁCENIA STRUKTUR MIEJSKICH – PROJEKTY I REALIZACJA

7.1. WSTĘP

W swojej słynnej książce *Zarys geografii miast* Jaqueline Beaujeu-Garnier i Georges Chabot (1971) twierdzą, że miasto „zmienia się, dostosowuje do określonej formy cywilizacyjnej, której jest wyrazem”, a zatem jego „definicja nie może być jednakowa dla wszystkich epok i dla wszystkich krajów”. W konsekwencji – zdaniem tych autorów – miasta należy rozpatrywać na tle ich środowiska i cywilizacji, do której należą. Nie jest przedmiotem tej pracy definiowanie miasta, jednak opierając się na przytoczonej tu antydefinicji rozważenie pewnej istotnej i – paradoksalnie – najtrwalszej jego cechy – zmienności.

Każdy system – a miasto rozumiane jako funkcjonujący organizm bez wątplenia stanowi system – można zdefiniować jako zbiór elementów oraz relacji pomiędzy nimi. Na stan każdego z elementów mogą wpływać rozmaite czynniki znajdujące się poza systemem a także stan pozostałych elementów. Zmiana stanu elementu zmienia z kolei relacje, co w konsekwencji znowu prowadzi do zmiany stanu poszczególnych elementów. Ze względu na charakter związków z otoczeniem, miasto można zaliczyć do systemów otwartych. Oznacza to, że związki te są teoretycznie dowolne a w praktyce bardzo rozległe. Jest oczywiste, że na stan poszczególnych elementów miasta mają wpływ zmiany gospodarcze, społeczne, przyrodnicze, transportowe, kulturowe, techniczne. Miasto w oczywisty sposób na te zmiany reaguje. Teoria systemów uczy także, że miasto – podobnie jak inne systemy żywe – może odznaczać się celowym działaniem a zatem może modyfikować swoją wewnętrzną strukturę tak, aby zbliżyć się do jakiegoś punktu równowagi.

Jeśli zatem popatrzymy na miasto w świetle teorii systemów, to okaże się, że zarówno ze względu na naturę miasta (system żywy) jak i na powiązania miasta z otoczeniem (system otwarty) naturalne jest, że następują w nim przemiany manifestujące się także przekształceniami struktur. Te przekształcenia o charakterze fizycznym są oczywiście tylko najbardziej zauważalną przemianą, ale jest jasne, że muszą odbywać się na bazie przemian innego rodzaju – cywilizacyjnych, gospodarczych, społecznych, przyrodniczych.

Przedmiotem tej pracy jest przede wszystkim fizyczny aspekt przekształceń, chociaż oczywiście rozważane będą także czynniki, które do nich doprowadziły i które je umożliwiły.

Przekształcenia struktur miejskich można opisać jako proces mający następujące cztery fazy (Gasidło, Gorgoń, 1999):

- urządzenie (zagospodarowywanie),
- użytkowanie,
- degradacja,
- odnowa,

po której może nastąpić ponowne urządzenie już zupełnie innego rodzaju lub też udoskonalenie i odnowienie dotychczas istniejącego zagospodarowania.

W ramach fazy urządzania powstaje jakiegoś rodzaju zagospodarowanie terenu. Po niej następuje faza użytkowania, która może mieć bardzo różny czas trwania. Jednakże zazwyczaj końcowym jej etapem jest degradacja. Wreszcie następuje jakiegoś rodzaju odnowa, która przybiera bardzo różne formy. Jest to na przykład renowacja lub restauracja (rozumiana jako techniczna poprawa stanu zagospodarowania lub odtworzenie zniekształconych form), rekultywacja (rozumiana jako przywrócenie wartości przyrodniczych), czy oczyszczenie terenu z pozostałości dotychczasowego zagospodarowania i przygotowanie go do ponownego urządzenia. Ponowne urządzenie może być zupełnie niezależne od poprzedniego a może też wykorzystywać pewne wartości, jakie wytworzone zostały w przestrzeni przez poprzednie zagospodarowanie. W tym drugim przypadku proces przekształcenia nazywa się rewitalizacją (rozumianą jako przywrócenie wartości urbanistycznych, w tym znaczenia w strukturze miasta)¹. Rewitalizacja nie musi oznaczać odtworzenia poprzedniego sposobu zagospodarowania a jedynie przywrócenie wartości określonemu miejscu w całej strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. W ten sposób przekształcenie pewnej struktury miejskiej wpływa na przekształcenie całej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.

Wynika stąd, i jest to stwierdzenie w pewnym sensie zupełnie oczywiste, że transformacja w miastach jest czymś naturalnym. Paradoksalnie owa permanentna zmiana jest zapewne jedną z najbardziej trwałych, by nie powiedzieć „niezmiennych” cech miasta. Zmiany w mieście manifestują się na dwa sposoby: pierwszy, można nazwać zmianą systemową, która prowadzi do wytworzenia nowego modelu miasta, drugi natomiast, to stałe przekształcenia wewnętrznych struktur miejskich.

Nowy model miasta to rodzaj zmiany rewolucyjnej, która wywodzi się z głębokich przemian cywilizacyjnych. Miasto reprezentuje ten system cywilizacyjny w wymiarze przestrzennym. Jak dotąd, w naszym szeroko pojętym obszarze geograficznym, wygenerowane zostały trzy takie całościowe, odrębne modele.

Pierwszy z nich powstał jako pierwszy w ogóle model miasta, w połowie IV tysiąclecia p.n.e. w Sumerze. Ten model to rodzaj „maszyny” odzwierciedlającej porządek niebios na Ziemi. To miejsce, gdzie po raz pierwszy w historii dokonało się rozwarstwienie przestrzeni prowadzące do wyodrębnienia tak charakterystycznych dla miasta zjawisk jak różnicowanie i hierarchia, które wraz z niezbędną dla niego koncentracją tworzyć będą przez tysiąclecia słowa-klucze związane z miastami.

¹ Pojęcie rewitalizacji definiuje się także jako „politykę lokalną mającą na celu ożywienie społeczno-gospodarcze zdegradowanych obszarów zurbanizowanych” (Zuziak, 1997; Lorens, Mironowicz, Ossowicz, 2005), jednakże używając sformułowania „wartości urbanistyczne”, zaczerpniętego z artykułu Krzysztofa K. Pawłowskiego (1973) miałam na myśli wartości ekonomiczne, techniczne, społeczne, przyrodnicze i kulturowe.

Rozpoczęcie budowy drugiego modelu zawdzięczamy ludom posługującym się językami indoeuropejskimi, które opanowały metalurgię żelaza. Miasta te funkcjonowały zupełnie inaczej niż te wytworzone poprzednio. Zbudowane zostały oddolnie, a ich struktura przypomina tabliczkę czekolady nie w sensie formy, ale w sensie addytywności struktury. Odzwierciedlają też zupełnie inny model cywilizacyjny. Miasto antyczne jest zupełnie odrębnym, kompletnym modelem.

Upadek Rzymu i wędrówka ludów rolniczych po Europie to czas niejako „wypełnienia się” modelu miasta antycznego. Przez okres ciemnych wieków miasta europejskie znajdowały się w stanie upadku. Ludy rolnicze nie rozumiały natury miasta i nie potrafiły „się nim posługiwać”. Jednak w końcu średniowiecze wygenerowało model miasta tak kompletny, że do dzisiaj wydaje nam się w pewnym sensie modelem idealnym. Struktura tego nowego miasta była inna zarówno od struktury miast pierwszej fali urbanizacji jak i od struktury miasta antycznego i wyrażała model cywilizacyjny zbudowany w Europie.

Powiedzieliśmy jednak wcześniej, że naturą miasta jest zmiana, zatem ten model także nie mógł pozostać w formie odpowiedniej dla miast XIII- i XIV-wiecznej Europy. Zauważmy, że w 1350 roku największym miastem świata był Kair liczący 450 tys. mieszkańców. Miasta europejskie w tym rankingu są notowane na 6 miejscu (Paryż, liczący 200 tys. mieszkańców) i 10 miejscu (Grenada, oczywiście będąca w tym czasie częścią Emiratu Grenady, licząca 150 tys. mieszkańców). Rewolucja przemysłowa i transportowa postawiła pod znakiem zapytania użyteczność tego modelu. Dość przypomnieć, że u jej progu, w 1700 roku, największe dziś miasta europejskie – Londyn i Paryż – liczyły odpowiednio 550 tys. i 530 tys. mieszkańców, podczas gdy w połowie XIX wieku 2320 tys. i 1314 tys., natomiast w roku 1875 osiągnęły 4241 tys. i 2250 tys. mieszkańców. Ten przykład dobrze pokazuje niespotykaną w historii dynamikę zmian. Już same liczby są dowodem na to, że model miasta średniowiecznego nie może być odpowiedni dla współczesności i że jesteśmy zapewne w trakcie budowy zupełnie nowego modelu. Liczby obrazujące wielkości miast – a warto pamiętać, że obecnie ponad 60 największych miast świata liczy więcej niż 5 mln mieszkańców, a największe z nich – jak Tokio, Meksyk czy Seul² – przekraczają liczebnością wiele państw. Oznacza to być może, że miasto kompaktowe, punktowe zmierza w kierunku miasta-regionu. Jednak kompletny model miasta czwartej fali definitywnie jest jeszcze w trakcie budowy.

Drugi rodzaj transformacji miasta ma charakter w pewnym sensie permanentny, ponieważ składają się na niego przekształcenia wewnętrznych struktury miejskich. Te przekształcenia są oczywiście wyrazem dostosowywania się miasta do zmieniających się potrzeb społecznych i wzorców. Te niewielkie zmiany prowadzą w konsekwencji do przekształcenia całej struktury miasta. To oczywiście w świetle teorii systemów. Zmiana elementu – jak pokazano to wcześniej – prowadzi do zmiany relacji. Zatem zmienia się stan systemu. Wytwarzają się nowe relacje, przekształceniu ulegają dotychczasowe związki. Te zmiany są dowodem na witalność miasta, które odpowiada na rzeczywiste potrzeby mieszkańców, przedsiębiorstw, instytucji. Bywa, że

² Według prowadzącej precyzyjne badania strony internetowej <http://www.citypopulation.de> w 2009 roku Tokio liczy 33,8 mln, Meksyk 22,9 mln a Seul 23,9 mln mieszkańców. Pierwsze miasto europejskie – Londyn z 12,3 mln mieszkańców znajduje się na 24 pozycji.

niewielki obszar, który zmienił swoje znaczenie i rangę w strukturze miasta wpływa na bardzo istotną transformację całego organizmu. Ten rodzaj zmian jest najbardziej fascynujący. Rozpoznanie, opisanie tego procesu pozwoliłoby wyodrębnić najbardziej efektywne narzędzia udoskonalania struktur miejskich.

Jak zaznaczono wcześniej, proces transformacji rozpoczyna degradacja, jednak przedmiotem zainteresowania tej pracy są raczej następujące po niej etapy odnowy i ewentualnego ponownego zainwestowania, najbardziej spektakularne w procesie przekształceń struktur miejskich. Jest oczywiste, że istnienie terenów zdegradowanych obniża jakość przestrzeni miejskiej i w konsekwencji szeroko rozumianą jakość życia. Dlatego też analiza procesów przekształceń terenów miejskich, która została przeprowadzona, z powodzeniem może być bardzo ważną wskazówką dla licznych podejmowanych lub niezbędnych do podjęcia przekształceń struktur w miastach polskich.

W strukturach polskich miast występuje bardzo wiele obszarów dotkniętych degradacją różnych typów. Są to często obszary przemysłowe, pokolejowe, powojkowe, ale także zespoły zabudowy mieszkaniowej różnych typów, znaczne obszary ogródków działkowych, podupadające kompleksy sportowe. Obecnie wiele miast przystępuje do ogromnego zadania rewitalizacji tych terenów. Przedsięwzięcie to wymaga zbudowania struktury organizacyjnej, które to zadanie będzie realizować, określenia wizji rozwoju i znalezienia źródeł finansowania.

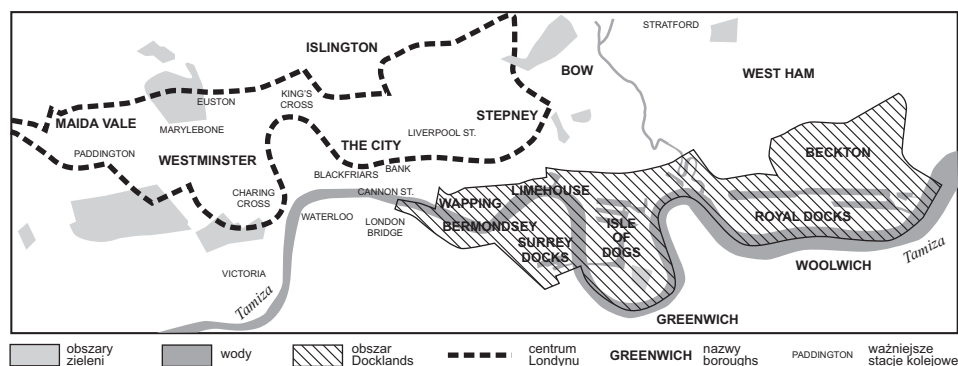
Teoretycznie znane są i opisane pewne uniwersalne narzędzia i instrumenty realizacyjne, znane są typy struktur wdrażających i ogólne zasady budowania programów operacyjnych. Jednakże co najmniej równie ważne jest prześledzenie procesu transformacji, który miał miejsce w rzeczywistości. A szczególnie pouczające może być przeanalizowanie takich przekształceń, które zakończyły się sukcesem, czyli „przywróceniem” terenu strukturze miasta i uczynieniem jej atrakcyjną dla mieszkańców i inwestorów.

W tym celu dokładnie przeanalizowano procesy transformacji wybranych obszarów w trzech miastach europejskich: Londynie (Wielka Brytania), Lille (Francja) i Bilbao (Hiszpania). Na tej podstawie wyciągnięto wnioski, które mogą być użyteczne w prowadzeniu przekształceń zdegradowanych obszarów miast polskich.

7.2. LONDYN – PRZEBUDOWA DAWNYCH DOKÓW

Jednym z największych przedsięwzięć ostatniego ćwierćwiecza, w sensie rozległości obszarów objętych przekształceniami, jest przebudowa Docklands w Londynie. Działania podjęte w Docklands wzbudziły bardzo ożywioną dyskusję zarówno w środowisku planistów i urbanistów jak i szeroką społeczną debatę. Wskazywano w niej wielokrotnie na błędy – rzeczywiste czy wymaginowane – popełnione w trakcie procesu przekształceń, jednak ostatnio temperatura tej dyskusji znacznie spadła wobec dość widocznych sukcesów ekonomicznych, społecznych, transportowych i przestrzennych przekształcanego terenu. Warto także wstrzymać się z oceną do czasu zakończenia przedsięwzięcia. W przypadku procesów transformacji czas jest bardzo istotnym czynnikiem, który pozwala przyjrzeć się całemu przedsięwzięciu z pewnego dystansu i w świetle osiągniętych wyników.

7. Przekształcenia struktur miejskich...



Ryc. 38. Położenie Docklands w stosunku do centrum Londynu (www.lddc-history.org.uk).

Obszar rozciągający się wzdłuż Tamizy od rejonu Tower of London, gdzie znajdowały się St. Katharine's Docks poprzez Surrey Commercial Docks, East i West India Docks oraz Royal Docks aż do Barking stanowił niegdyś największy port na świecie. Rozwijał się on przez ponad 200 lat, szczególnie zaś intensywnie w XIX wieku. Wtedy powstało w tym rejonie wiele fabryk, składów, warsztatów, stoczní oraz liczne domy dla biedoty i pracowników portu. Szczyt rozwoju ekonomicznego portu przypadł na połowę lat 30. XX wieku, kiedy corocznie przeładowywano ponad 35 mln ton towaru dostarczanego i odbieranego przez 55 tysięcy statków, a ostatnim etapem ekspansji terytorialnej było otwarcie w 1921 roku doku Jerzego V w Royal Docks. Bezpośrednie zatrudnienie w porcie znalazło 30 tysięcy ludzi a dalsze 70 tysięcy miało pracę w związku z funkcjonowaniem tego gigantycznego przedsiębiorstwa.

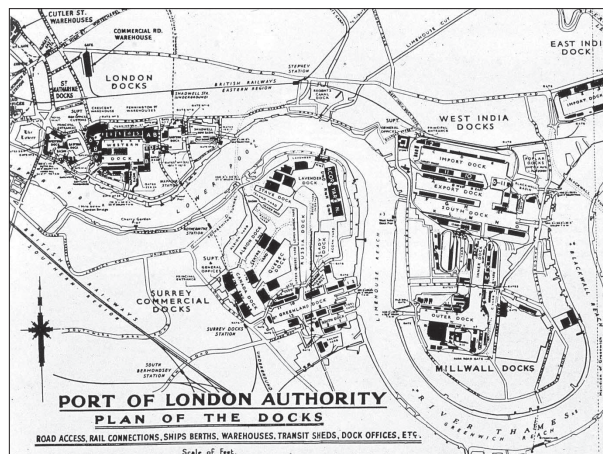
Wiele czynników przyczyniło się do tego, że po II wojnie światowej rozwój londyńskiego portu został zahamowany a następnie przedsiębiorstwo zaczęło podupadać. Wśród najważniejszych można wymienić zmiany technologiczne, zmiany w organizacji handlu a także sposób zarządzania firmą. Wtedy, po raz pierwszy, władze zaczęły rozważać możliwość zamknięcia portu i przeznaczenia jego obszaru pod inne zagospodarowanie.

W 1962 roku powstał tak zwany raport Rochdale'a dotyczący sytuacji najważniejszych portów Wielkiej Brytanii. W dokumencie tym wskazano po raz pierwszy na konieczność przekształcenia obszaru zajmowanego przez – na razie zachodnią część – portu londyńskiego. Wspomniany raport rozpoczął intensywny okres studiów i analiz dotyczących sensowności dalszego funkcjonowania, stanu i możliwości ewentualnych przekształceń portu. Nie podejmowano jednak jeszcze żadnych konkretnych działań mających na celu transformację Docklands lub jego części. Następował jednak coraz wyraźniejszy odpływ mieszkańców i kapitału, spadało zatrudnienie.

W konsekwencji tych procesów a także postępującego spadku efektywności ekonomicznej portu, zarządzające nim Port of London Authority (PLA) zdecydowało o zamknięciu części, szczególnie mniejszych doków. W 1967 roku zamknięto East India Docks a w następnym St. Katharine Docks, London Docks i Surrey Docks. To postawiło w bardzo trudnej sytuacji West India Docks i Millwall Docks, które zostały niejako „odcięte” od połączonej z morzem, wschodniej części londyńskiego portu – Royal Docks, które zresztą też nie pozostawały

w najlepszej kondycji. Zamknięcie części doków wywołało bardzo dramatyczny spadek liczby miejsc pracy, nie tylko w wyniku zwolnień w samym porcie (6 tys. w okresie do 1971 roku), ale także w firmach z nim powiązanych.

Na początku lat 70. trwały liczne i zupełnie ze sobą nieskoordynowane prace planistyczne inicjowane przez Greater London Council (GLC)³, PLA, i zainteresowane *boroughs*⁴. Poszczególne pomysły na nowe zagospodarowanie były ze sobą sprzeczne, wywoływały sprzeciw innych podmiotów i kontrpropozycje. Jednak ten czas zamętu pokazał, że myślenie o nowym zagospodarowaniu terenów londyńskiego portu jest bardzo odległe od dotychczasowego zagospodarowania. Proponowano na przykład rozwój na jego obszarze wyższej uczelni technicznej, centrum konferencyjnego i wystawienniczego, lotniska. Okazało się, że wyzwolony został entuzjazm dla przemian, ale zabrakło jeszcze ram organizacyjnych.



Ryc. 39. London Docks, 1950, Doki Londyńskie, plan sytuacyjny (materiały informacyjne LDDC).

W 1971 roku Minister Środowiska Peter Walker zlecił za sumę 300 tysięcy funtów opracowanie studium możliwości przekształceń obszaru Docklands⁵ interdyscyplinarnemu zespołowi pod przewodnictwem Alfreda Goldsteina z R. Travers Morgan and Partners. Po osiemnastu miesiącach pracy tego zespołu ministerstwo otrzymało kompletny raport, który uwzględnił nie tylko możliwości zagospodarowania poszczególnych części, ale także proponował kompleksowe scenariusze rozwoju całego obszaru i – co być może ważniejsze – zawierał analizę wykonalności, przede wszystkim pod względem finansowym. Nie wnikając w szczegółowe

³ Greater London Council – Rada Wielkiego Londynu, organ administracji samorządowej, koordynujący zarządzanie Londynem w latach 1965–1986. Obecnie, od 2000 roku funkcje tego organu pełni Greater London Authority z burmistrzem (*the mayor*) wybieranym w wyborach bezpośrednich.

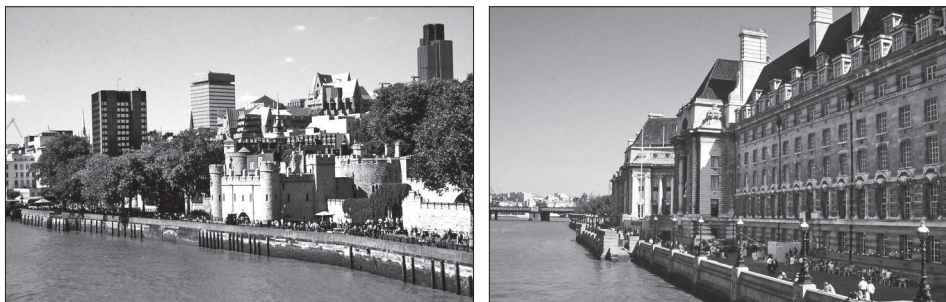
⁴ *Boroughs* – jednostki administracji samorządowej Wielkiego Londynu (32) odpowiadające w pewnym stopniu, co do kompetencji, warszawskim dzielnicom.

⁵ Co ciekawe, w tym właśnie zleceniu, po raz pierwszy użyta została nazwa Docklands dla całego objętego analizą terenu rozciągającego się od Surrey Docks na zachodzie do Beckton na wschodzie.

rozwiązania proponowane w tym opracowaniu należy stwierdzić, że jego zasadnicza wartość wynikała z kompleksowości podejścia oraz analizy wykonalności i to z punktu widzenia sektora prywatnego, bez udziału którego niemożliwe było przekształcenie tak wielkiego obszaru. Ewidentną słabością raportu było pominięcie oczekiwań i nadziei lokalnych wspólnot, przedsiębiorstw i instytucji.

Na marginesie warto dostrzec, że na niwie planistycznej (w sensie normatywnego postępowania projektowego) wystąpiło bardzo charakterystyczne zjawisko – plan rozwoju wielkiego Londynu z 1969 roku w ogóle „nie zauważał” przemian zachodzących na terenie londyńskiego portu. Nadal przeznaczano ten teren pod dotychczasowe użytkowanie, chociaż oznaki degradacji były już w tym czasie widoczne. To bardzo symptomatyczne, że tego rodzaju opracowania z pewnym opóźnieniem reagują na zjawiska wymagające przełamania inercji i przedefiniowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.

W 1972 roku zaczęto poszukiwać formuły organizacyjnej, która, z jednej strony, koordynowałaby przekształcenie Docklands, a z drugiej, umożliwiłaby kontrolę tego procesu przez GLC i *boroughs* położone na jego obszarze. Spełniając te postulaty Minister Środowiska Geoffrey Rippon powołał na początku 1974 roku Docklands Joint Committee (DJC), którego zadaniem było przygotowanie strategicznego planu rozwoju Docklands i koordynacja procesu przekształceń. Komitet składał się z 8 członków wybranych przez GLC, 8 wskazanych przez *boroughs* położone na obszarze Docklands (przy czym Greenwich i Lewisham wybierały po jednym przedstawicielu a Newham, Southwark i Tower Hamlets – po dwóch) i 8 członków reprezentujących świat biznesu i finansów, których wskazywał Minister Środowiska. Jednocześnie GLC i *boroughs* zgodziły się przekazać temu ciału większość swoich uprawnień kontrolnych związanych z rozwojem przestrzennym.



Ryc. 40. Londyn. Zespół twierdzy Tower (po lewej) oraz zespoły XIX-wiecznej zabudowy nad Tamizą (po prawej) (fot. P. Lorens).

W momencie powstania DJC obszar objęty przekształceniami zamieszkiwało około 55 tysięcy ludzi a ponadto znajdowało się tam około 40 tysięcy miejsc pracy. Plan rozwoju opracowywany przez DJC miał być dokładnie konsultowany zarówno z mieszkańcami jak i pracownikami Docklands. Warto zwrócić uwagę, że powierzchnia obszaru przekształceń wynosiła około 2200 ha, przy czym znakomita większość terenu (około 80%) znajdowała się we władaniu podmiotów publicznych, z których najwięksi udziałowcy to PLA (który posiadał

ponad 36% terenu), GLC (ponad 15%), British Gas Corporation (ponad 12%) i pięć *boroughs* położonych w obrębie Docklands (łącznie ponad 9%).

W 1976 roku plan strategiczny rozwoju Docklands („London Docklands Strategic Plan”) został opublikowany i skierowany do publicznych konsultacji. *Nota bene*, dokument ten znajdował się w zasadzie „poza” systemem planistycznym obowiązującym w Wielkiej Brytanii i zajmował swego rodzaju pośrednią pozycję pomiędzy planem rozwoju Wielkiego Londynu („Greater London Development Plan”) ustalającego strukturę całego miasta a planami lokalnymi przygotowywanymi przez poszczególne *boroughs* na ich obszarze.

Temu dokumentowi – w przeciwieństwie do opracowania przygotowanego przez Travers Morgan and Partners – zarzucano z kolei, że przygotowany został pod dyktando lokalnych wspólnot i realizuje wyłącznie ich interesy, pomijając interes miasta jako całości. Chodziło głównie o to, że plan ten dążył generalnie do zachowania *status quo* zarówno w odniesieniu do rozwoju mieszkalnictwa jak i miejsc pracy – bo wtedy uzyskiwał poparcie *boroughs*. Dokument nie uwzględniał także trendów przekształceń przemysłu i zmiany charakteru usług. W zakresie mieszkalnictwa proponował raczej subsydiowane mieszkania na wynajem niż rozwój własnościowego rynku mieszkaniowego.

DJC przy określaniu swojego programu stanął wobec wielu trudności, wynikających przede wszystkim z niejasnych planów instytucji publicznych co do finansowania przekształceń oraz samego portu w zakresie jego planów rozwojowych (lub precyzyjniej – planów „związania” działalności) a także planów innych podmiotów prowadzących działalność na terenie Docklands (np. British Gas Corporation).

Wielką słabością DJC były bardzo ograniczone możliwości działania; dla przykładu: komitet nie miał praw obrotu ziemią i nie miał zagwarantowanych środków publicznych, które pozwalałyby w sensowny sposób planować długofalowe działania. Decyzje paraliżowane były także przez wewnętrzną sprzeczność interesów. Poszczególne *boroughs* chciały, aby rozpoczynać procesy inwestycyjne (szczególnie tworzące nowe miejsca pracy) na ich obszarze, nie wyrażając zgody na relokację środków w inne miejsca. Warto zauważyć, że *boroughs* położone w obrębie Docklands należały do najbiedniejszych w Londynie; nie może zatem dziwić, że – także z powodów politycznych – starały się „wyszarpać” dla siebie możliwie największe środki.

W 1977 roku uruchomiono pierwsze 17 mln funtów pomocy publicznej na podjęcie prac w Docklands i obiecano dalsze 15 mln rocznie na lata 1979–1982. Te relatywnie małe środki zostały użyte na różnych frontach. Po pierwsze, podjęto prace nad projektami budowy wodociągów i kanalizacji i przygotowaniem terenów pod zagospodarowanie. Dotyczyło to przede wszystkim rejonu Beckton, Wapping, Surrey Docks i Greenwich. Niestety, prace infrastrukturalne doprowadziły do zasypania wielu basenów portowych. Nie dostrzeżono w porę potencjału i atrakcyjności wody dla kształtowania nowego zagospodarowania. Nie widziano możliwości, tylko „inżynierskie trudności”. Dla przykładu w London Docks zasypano niemal 50 ha basenów portowych za sumę 10 milionów funtów, pozostawiając niespełna 3 ha wód w rejonie Shadwell Basin. Uruchomiono także program rozbudowy dróg – w pierwszej kolejności w Beckton i Greenwich. Intencją było ułatwienie powstania nowych stref przemysłowych, które miały przyciągnąć inwestorów w obliczu malejącej stale liczby miejsc pracy w Docklands. Ze wsparciem GLC ruszył także program przyciągania inwestycji przemysłowych

7. Przekształcenia struktur miejskich...

i budowy mieszkań. Wszystkie te działania stanowiły jednak zaledwie przysłowiową kroplę w morzu potrzeb, jaką stanowił plan transformacji całego wielkiego obszaru Docklands. Bardzo mały postęp, dla przykładu, poczyniono w programach rozwoju komunikacji mających na celu powiązanie terenów położonych na przeciwległych brzegach Tamizy oraz rozwoju komunikacji publicznej, w tym przede wszystkim „Jubilee Line”.

W 1979 roku zbliżające się wybory i groźba zmiany układu politycznego wywołały pewne ruchy w obrębie zarówno samego DJC jak i instytucji, które go powołały. Ruchy te objawiały się nie bez związku z pewnymi zmianami organizacyjnymi wewnątrz samego komitetu, jak i dostrzeżeniem oczywistych słabości samego planu rozwoju Docklands i podjęciem pierwszych prac nad jego rewizją.



Ryc. 41. Londyn. Panorama City – część wschodnia (u góry), część centralna z katedrą św. Pawła (u dołu) (fot. P. Lorens).

Pomimo wysiłków podejmowanych przez DJC, sytuacja ekonomiczna i warunki życia w obszarze Docklands pogarszały się dramatycznie. Dla przykładu, od 1967 roku, kiedy to zamknięto pierwsze doki (East India Docks), do 1981 roku zniknęło we wschodnim Londynie 150 tysięcy miejsc pracy związanych bezpośrednio lub pośrednio z funkcjonowaniem portu.

Liczba mieszkańców spadła z 55 tysięcy w 1976 roku do 39 tysięcy w 1981 roku. Ponad połowa terenu była pusta i porzucona, chociaż w większości tereny należały nadal do podmiotów publicznych, które zachowywały go dla bliżej nieokreślonego „operacyjnego wykorzystania”.

Jak wiadomo, wybory w 1979 roku wygrała Partia Konserwatywna a powstały w maju tego roku rząd Margaret Thatcher prezentował zupełnie inne podejście do gospodarki niż wcześniejszy rząd Partii Pracy. Powoli zaczęło zmieniać się podejście instytucji publicznych do problemu przekształcenia ogromnej i znaczącej części Londynu, położonej w sąsiedztwie biznesowego centrum miasta.

Podsumowanie dotychczasowych działań w obrębie Docklands dokonane w 1981 roku nie wyglądało zbyt optymistycznie: z planowanych 6000 nowych jednostek mieszkalnych zbudowano zaledwie 1300 a dalsze 900 było w trakcie budowy, z planowanych 10–12 tysięcy nowych miejsc pracy wygenerowano zaledwie 800 nowych, ale jednocześnie około 8,5 tysiąca miejsc pracy zniknęło.

Wobec takiego bilansu parlament zezwolił nowemu Ministrowi Środowiska Michaelowi Heseltine na powołanie korporacji rozwoju (Urban Development Corporation) mającej za zadanie przejęcie odpowiedzialności za przyszłość Docklands. Powołanie takiej jednostki było nowością w podejściu do przekształcania terenów miejskich. Nowy minister i rząd uważali, wyciągając wnioski z opracowanego wiele lat wcześniej raportu przygotowanego przez Travers Morgan, że skupienie możliwości decyzyjnych, wykonawczych i zarządczych w jednym ręku podniesie efektywność działania i przyczyni się do rzeczywistej transformacji Docklands. Podkreślano także, że przebudowa Docklands jest wielką szansą dla odnowy centralnej części Londynu i może mieć pozytywny wpływ na całą strukturę miasta. Zauważono, że podstawą sukcesu jest udoskonalenie powiązań transportowych we wszystkich kierunkach. Zdawano sobie sprawę, że należy rozważyć znaczące wydatki na wykup gruntów, poprawę infrastruktury i likwidację zagrożeń środowiska zanim prywatni inwestorzy zaczną rozważać zaangażowanie własnych środków. Wobec tego, że *boroughs* położone na obszarze Docklands należą do najbiedniejszych, Heseltine uważał, że GLC musi ponownie przemyśleć swoje priorytety a ponadto nie jest wykluczone, że potrzebna będzie specjalna pomoc rządu. Uświadomienie sobie tych wszystkich uwarunkowań legło u podstaw powołania korporacji rozwoju jako wyraz nowego podejścia rządu do planowania i przebudowy struktur miejskich w Wielkiej Brytanii.

2 lipca 1981 roku powołana została przez Ministra Środowiska instytucja pod nazwą London Docklands Development Corporation (LDDC) jako ciało zarządzające obszarem pod nazwą London Docklands Urban Development Area.

Dla wykonywania swoich zadań LDDC otrzymała bezprecedensowe uprawnienia i środki. Ta bezprecedensowość polegała na tym, że wcześniej operacje tego rodzaju prowadzone były przez władze lokalne reprezentowane przez ciała wybieralne. W omawianym przypadku 12-osobowy zarząd LDDC odpowiedzialny był bezpośrednio przez Ministrem Środowiska. Każdy z członków był osobiście akceptowany przez ministra na okres 3 lat, przy czym zarezerwowano 3 miejsca dla osób zgłoszonych przez *boroughs*. Rząd nadał LDDC następujące uprawnienia:

– zapewnienie finansowania bezpośrednio z budżetu poprzez Departament Środowiska (Department of Environment) w wysokości 60–70 mln funtów rocznie na początek;

7. Przekształcenia struktur miejskich...

– przejście władzy planistycznej od samorządów lokalnych (*boroughs*) polegającą na udzielaniu rad i pozwoleń inwestorom i deweloperom, przy czym samorzady zachowały prawo wykonywania planów;

– prawo nabywania gruntów ze specjalną „szybką ścieżką” pozyskiwania gruntów od podmiotów publicznych na podstawie ustanowionej przez parlament procedury mającej ułatwiać rewitalizację;

– prawo pełnienia funkcji zarządu Isle of Dogs Enterprise Zone⁶ (rodzaju specjalnej strefy ekonomicznej) powołanej w 1982 roku na 10 lat na obszarze obejmującym około 200 ha;

– prawo promowania i reklamy obszaru Docklands.

Znaczące jest, że LDDC nie miała prawa sporządzania planów. Po niedawnych doświadczeniach z „London Docklands Strategic Plan” przygotowanym przez DJC idea sporządzania tzw. master planów została – w opinii rządu – zdyskredytowana. Uważano, że sporządzanie takich opracowań zajmuje tylko czas i w żaden sposób nie gwarantuje sukcesu a dodatkowo raczej zniechęcała wcześniej niż zachęcała do inwestowania.



Ryc. 42. Londyn, Canary Wharf . Nowa dzielnica biznesu (fot. P. Lorens).

Zadanie, jakie postawiono przed LDDC można streścić następująco: rewitalizacja London Docklands Urban Development Area poprzez zapewnienie efektywnego użytkowania budynków i terenów, zachęcenie do rozwoju istniejących i tworzenia nowych przedsiębiorstw przemysłowych i usługowych, wytworzenie atrakcyjnej przestrzeni i zachęcenie ludzi do zamieszkania i pracy na tym terenie.

Na początek LDDC postawiła sobie następujące zadania operacyjne:

⁶ Ułatwienia wynikające z ustanowienia Enterprise Zone polegały między innymi na 10-letnim zwolnieniu z lokalnych podatków, prawie odliczenia całości inwestycji od przyszłych podatków, uwolnieniu się spod rygorów władzy planistycznej (choćby potrzebne było specjalne pozwolenie na wznoszenie budynków o wysokości większej niż 36,6 m).



Ryc. 43. Londyn, Canary Wharf. Stacja kolejki London Docklands Light Rail (z lewej) oraz zespół biurowców nad dawnym basenem portowym (z prawej) (fot. P. Lorens).

- szybkie poprawienie wizerunku obszaru Docklands, nie tylko poprzez podjęcie programów mających poprawić fizyczny stan terenów, ale także przez budowanie zaufania, że prace te będą kontynuowane i rozwijane;
- szybkie wykorzystanie własnych środków, aby podnieść atrakcyjność inwestycyjną dla prywatnych podmiotów, ponieważ środki publiczne, jakimi mogła dysponować korporacja były stanowczo niewystarczające w stosunku zadania, jakie przed nią postawiono;
- skupienie możliwie dużej ilości gruntów znajdujących się w rękach podmiotów publicznych, uzbrojenie ich i przygotowanie do zagospodarowania a następnie ponowne odsprzedanie w ręce sektora prywatnego wszędzie tam, gdzie dotychczasowi właściciele nie byli zainteresowani przekształceniem i aktywnym rozwojem tych terenów;
- podniesienie standardu dróg i transportu publicznego, zapewnienie lepszego powiązania z pozostałymi częściami miasta;
- doprowadzenie do znaczącej poprawy w zakresie oferowanych rodzajów i standardu mieszkań oraz lokalnych propozycji rekreacji i rozrywki, jednak bez podejmowania takich działań bezpośrednio.

Widać stąd, że ożywienie ekonomiczne leżało w centrum zainteresowania LDDC.

Uprawnienia, jakie otrzymała korporacja wzbudziły kontrowersje w wielu środowiskach. Krytykowano zwłaszcza pozbawienie władzy planistycznej lokalnych samorządów i proinwestorskie, liberalne nastawienie korporacji. Dziś jednak można ocenić działalność tego ciała po efektach, jakie zostały osiągnięte. Sytuacja wyjściowa w 1981 roku wyglądała następująco:

- liczba ludności Docklands zmniejszyła się o 20% w ciągu dekady (1971–1981),
- stopa bezrobocia w Docklands wynosiła 17,8%,
- w ciągu trzech lat 1978-1981 zniknęło z obszaru Docklands 10 tys. miejsc pracy,
- 60% terenu było zniszczone, porzucone lub nieużytkowane.

LDDC działała przez 17 lat. Jej ostatni raport z 1998 roku tak zestawia najważniejsze osiągnięcia:

- 1,86 mld GBP inwestycji sektora publicznego,
- 7,7 mld GBP inwestycji sektora prywatnego,
- niemal 430 hektarów terenu sprzedanego pod ponowne zagospodarowanie,

7. Przekształcenia struktur miejskich...

- 144 km nowych i wyremontowanych ulic,
- budowa Docklands Light Railway (kolei miejskiej),
- 2250 tys. metrów kwadratowych zabudowy usługowej i przemysłowej,
- 754 ha odzyskanego, zdewastowanego wcześniej terenu,
- 24 046 nowych domów,
- 2700 firm,
- dofinansowanie 5 nowych centrów zdrowia i przebudowa następnych 6,
- ufundowanie 11 nowych szkół podstawowych, 2 gimnazjów, 3 szkół średnich i 9 centrów kształcenia zawodowego,
- 94 nagrody architektoniczne, konserwatorskie i w zakresie architektury krajobrazu,
- 85 tys. zatrudnionych w London Docklands.

Niemal połowa ze środków publicznych, jakimi dysponowała LDDC została przeznaczona na infrastrukturę transportową. Wybudowano niemal 30 km Docklands Light Railway, która zdolna jest przewieźć 80 tys. pasażerów dziennie. Rozpoczęcie w 1984 roku budowy DLR stanowiło pierwszą od dziesięcioleci, znaczącą inwestycję transportową w tym rejonie. Już samo rozpoczęcie budowy dało efekt w postaci przyciągania inwestycji, który to efekt dodatkowo został wzmocniony preferencjami wynikającymi z ustanowienia strefy ekonomicznej (Isle of Dogs Enterprise Zone). Do 734 milionów funtów środków publicznych wydanych na budowę DLR sektor prywatny dołożył następne 200 milionów na przedłużenie linii do Lewisham (5 dodatkowych stacji) już po zakończeniu działalności przez LDDC (inwestycja została zakończona w 2000 roku). Dużą część środków publicznych pochłonęła także budowa lub przebudowa 116 km dróg (w tym przede wszystkim budowa Docklands Highways), ścieżek pieszych i rowerowych, które umożliwiły dostęp w pierwszej kolejności do atrakcyjnych rekreacyjnie nabrzeży rzeki.

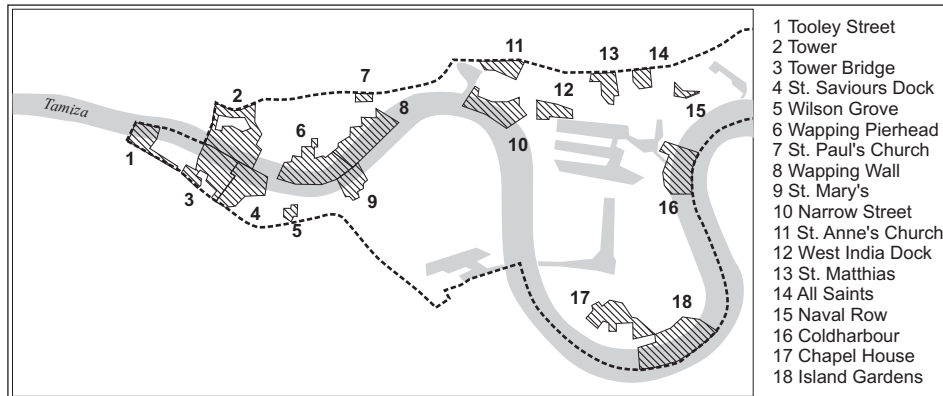
LDDC promowała także w całym okresie działalności politykę transportu zintegrowanego, jaką dawały różnorodne środki transportu oraz zróżnicowanie własnościowe transportu publicznego (dla przykładu Isle of Dogs Central Business District obsługiwany jest w godzinach szczytu przez środki transportu znajdujące się w 27% w rękach sektora prywatnego a w 73% – publicznego).

LDDC wspomogła także budowę London City Airport na terenie Royal Docks, które to lotnisko obsłużyło w 1997 roku 1,2 mln pasażerów oraz przedłużenie linii metra („Jubilee Line Extension”) otwarte w 1999 roku.

Ważne inwestycje objęły także infrastrukturę techniczną: wodociągi, kanalizację, elektroenergetykę. Odzyskano także – poprzez renowację, oczyszczenie, rekultywację – łącznie 826 ha obszaru w przeważającej większości jednak – 754 ha – powierzchni łądu.

Bardzo dużą wagę przykładano także do spraw środowiska przyrodniczego. Starano się zapewnić otwarte przestrzenie, w tym w pierwszej kolejności otworzyć dostęp do rzeki. O ile w 1981 roku Docklands dysponowało 6 km ścieżek nadrzecznych, to w 1998 długość ich wzrosła do 50 km. Powstały także kładki piesze ułatwiające poruszanie się po obu stronach Tamizy.

Zadbano także o zapewnienie możliwości rozwoju sportów wodnych w większości dawnych doków i wielu miejscach uwolnionego od funkcji portowych nabrzeża. Powstały parki o charakterze rekreacyjnym (np. Thames Barrier Park w Royal Docks, King Edward VII



Ryc. 44. Obszary ochrony konserwatorskiej na terenie Docklands (na podstawie: www.lddc-history.org.uk).

Memorial Park w Wapping), ekologicznym (Bow Creek) a nawet rezerwy (East India Dock Basin). Urządzone zostały skwery, przestrzenie publiczne wyposażono w zielen.

Ciekawe, że cele prorozwojowe nie stały bynajmniej w sprzeczności z wykorzystaniem wartości dziedzictwa kulturowego, które pozostało – mimo zniszczeń – na terenie Docklands. W 1981 roku na liście obiektów objętych ochroną znajdowało się 210 obiektów, ponadto wyznaczone zostało 10 stref ochrony konserwatorskiej. W trakcie działalności LDDC dodała do listy chronionych obiektów jeszcze 116 budynków i budowli, rozszerzyła granice czterech z istniejących stref konserwatorskich i utworzyła 18 nowych stref. Prace konserwatorskie skupiały się na restauracji budynków a nie konieczności na zachowaniu ich przeznaczenia, chociaż w wielu przypadkach takie zachowanie było najsensowniejszą formą wykorzystania (np. w przypadku budynków mieszkalnych). Dużą wagę przykładano do zachowania charakteru obiektu i pieczołowicie urządzano otoczenie. Pieniądze na prace konserwatorskie pochodziły z grantów, stosowano także rozmaite systemy zachęt i (rzadziej) restrykcji dla inwestorów. Nie starano się jednak odtworzyć obiektów nieistniejących a także zezwolono na całkowicie nowoczesną zabudowę w sąsiedztwie, co pozwoliło uzyskać unikalne połączenie historii i współczesności, tworząc nowe wartości przestrzenne.

Planując zagospodarowanie, LDDC przyjęła założenie, że należy możliwie zróżnicować przeznaczenie terenu. Aby jednak przekształcenia nie doprowadziły do chaosu, wyznaczone zostały pewne ramy, w których starano się kształtować określone całości przestrzenne – osiedla czy centra – i ustalić dla nich generalną strategię rozwoju.

Owo kształtowanie nie miało jednak charakteru restrykcyjnego planu miejscowego, lecz pewnej ogólnej dyspozycji terenu, w ramach której zagospodarowanie mogło być elastyczne, w zależności od przyjętej strategii rozwoju.

Dla przykładu, na obszarze Isle of Dogs określono w zasadzie jedynie uwarunkowania zewnętrzne, wynikające z powiązań transportowych oraz kompozycyjnych. Te ostatnie ograniczyły się zresztą do ustalenia ważnych punktów i osi widokowych. Być może był to – obok inwestycji w infrastrukturę i ustanowienia EZ – dodatkowy element, który zdecydował o powodzeniu przedsięwzięcia, jakim okazało się zagospodarowanie tego obszaru, stano-

wiącego dziś wizytówkę i symbol nowych Docklands. Oczywiście, szanowano wyznaczone obszary chronione, o których była mowa wcześniej.

Jednakże te warunki nie byłyby zapewne wystarczające, gdyby nie dostrzeżono w porę możliwości, jakie się pojawiły w 1984 roku i nie zweryfikowano (elastyczność!) wcześniejszego podejścia. Chodzi mianowicie o to, że przez pierwsze dwa lata działania strefy pojawiła się pewna, acz stosunkowo niewielka ilość usług i działalności produkcyjnych, które częściowo wykorzystywały istniejące obiekty. Prawdziwy przełom pojawił się jednak wraz z pomysłem stworzenia na terenie Isle of Dogs wielkiego centrum finansowego i biznesowego. Ten pomysł powstał w związku z poszukiwaniem przez pewnych restauratorów i współpracujące z nimi banki oraz doradców finansowych miejsca na lokalizację nowych biur. Banki dostrzegły potencjał miejsca i postanowiły same zlokalizować swoje siedziby w tym rejonie. Pomysł okazał się strzałem w dziesiątkę i bardzo szybko podjęto konkretne prace – zarówno te umożliwiające prestiżowe zagospodarowanie (infrastruktura, transport) jak i podjęto negocjacje z deweloperami, którzy zaproponowali śmiało projekty architektoniczne i urbanistyczne. Najbardziej dziś znana realizacja to oczywiście Canary Wharf Tower – w momencie budowy najwyższy budynek w Wielkiej Brytanii. Na początku lat dziewięćdziesiątych na Isle of Dogs znajdowało się już 10 biurowców, wielkie centrum handlowe oraz centrum konferencyjne. Od strony przestrzennej przedsięwzięcie było bardzo ambitne, a wiele budynków otrzymało nagrody architektoniczne.



Ryc. 45. Londyn. Rejon Butlers' Wharf (fot. P. Lorens).

Kiedy LDDC kończyła działalność, niemal cała powierzchnia biurowa i usługowa – a było jej niemało, bo 418 tys. m² biur i 19,5 tys. m² powierzchni handlowej – była wynajęta i użytkowana. W tym czasie rozpoczęła się także budowa głównej siedziby Citibanku prowadzona według projektu Normana Fostera, zwiększająca powierzchnię biurową o następną 53 tys. m².

Mimo nastawienia na rozwój Isle of Dogs jako centrum finansowo-biznesowego, nie zrezygnowano z przyciągania inwestorów prowadzących działalność produkcyjną. W Leamouth nadal z sukcesem prowadziły działalność przedsiębiorstwa produkcyjne, wśród których

do największych należała Pura Foods. Pojawili się także nowi inwestorzy, jak na przykład West Ferry Printers, dzięki któremu powstało 30 tys. m² nowej powierzchni produkcyjnej w rejonie Millwall Docks. Ciekawe jest, że zarówno na Isle of Dogs jak i w sąsiednich Surrey Docks i Wapping powstały drukarnie gazet. W konsekwencji przeniesione zostały w rejon Isle of Dogs także redakcje.



Ryc. 46. Londyn. Nowa zabudowa mieszkaniowa w rejonie doków (fot. P. Lorens).

Biznes i przemysł przynosiły duże zyski i stały się siłą rozwojową Isle of Dogs. Jednak gdyby przyjrzeć się zagospodarowaniu w ujęciu obszarowym, to łatwo można dostrzec, że znaczącą powierzchnię zajmuje zabudowa mieszkaniowa. LDDC wyciągnęła wnioski z amerykańskiej lekcji⁷. Isle of Dogs przeżyła dwie fale spadku liczby ludności – pierwsza

⁷ Przypomnieć tu należy, że w latach 60. XX wieku centra miast amerykańskich przeżywały ogromny kryzys, którego jedną z przyczyn było całkowite niemal wyprowadzenie z nich zabudowy mieszkaniowej. Różnorodne programy naprawcze zmierzały do przywrócenia znaczenia dzielnic centralnych jako miejsc nie tylko pracy ale także mieszkania.

była wynikiem bombardowań wojennych, które zniszczyły substancję mieszkaniową, druga zaś była konsekwencją zamknięcia doków. Rewitalizacja Docklands – jak pamiętamy – miała za zadanie także zachęcenie ludzi do zamieszkania na tym obszarze. Już na wstępie warto zaznaczyć, że w odniesieniu do Isle of Dogs zadanie to zostało zrealizowane i to w dwóch płaszczyznach: ilościowej i jakościowej. Wynik ilościowy to wzrost liczby mieszkańców z 15 472 w 1981 roku do 23 tys. w 1997 roku (odpowiednio wzrost liczby gospodarstw domowych z 5 687 do 9 300), zbudowanie w tym samym czasie 4 tys. nowych mieszkań, z których przeważająca większość (81%) stanowiła własność prywatną, a pozostałe przeznaczone były na wynajem (przede wszystkim były one własnością spółdzielni mieszkaniowych i wspólnot).

Warto tu zwrócić uwagę na fakt, że za ogromny sukces (zarówno na Isle of Dogs jak i w innych rejonach Docklands) LDDC poczytywała sobie przyciąganie prywatnych inwestycji, w tym inwestycji mieszkaniowych. W raporcie otwarcia, o którym była wcześniej mowa, za jedną z cech degradacji uznano ogromne obszary własności publicznej i przewagę mieszkań komunalnych, socjalnych i dotowanych w rozmaity sposób nad własnościowymi.

Wracając do rozwoju mieszkalnictwa ów drugi aspekt – jakościowy – wyraziło pojawienie się nowej, prestiżowej zabudowy mieszkaniowej oraz bardzo udane renowacje starych budynków. Przykładem pierwszej z wymienionych form może być 20-piętrowy budynek Cascades przy Westferry Road, mieszczący 171 mieszkań. Został on zbudowany w rekordowym czasie 1,5 roku.

Jednak obok takich reprezentacyjnych, przyciągających nowych mieszkańców obiektów, starano się także znaleźć propozycje dla ludzi gustujących w tradycyjnie angielskich formach mieszkania. Zaproponowano typowe, niskie szeregówki, które – zaprojektowane przy współpracy znakomitych architektów – oddawały charakter miejsca a dodatkowo stwarzały realną ofertę zamieszkiwania w mieście, w pobliżu miejsc pracy, usług, rekreacji, rozrywki i bez konieczności kłopotliwych dojazdów, z zachowaniem typowych cech komfortu dostępnego dotąd jedynie na obszarach położonych znacznie dalej od centrum. Taka polityka przyczyniła się do poprawy struktury miasta w tym sensie, że przywróciła intensywność zagospodarowania w centrum i obniżyła globalne koszty dojazdów.

Nie zapomniano jednak także i o dotychczasowych mieszkańcach, którym zaproponowano budowanie – pod pewnym nadzorem i przy wsparciu – swoich nowych domów, tuż obok realizacji komercyjnych. Zespół budynków przy Maconochies Wharf był największą realizacją budowaną „we własnym zakresie” na Wyspach Brytyjskich.

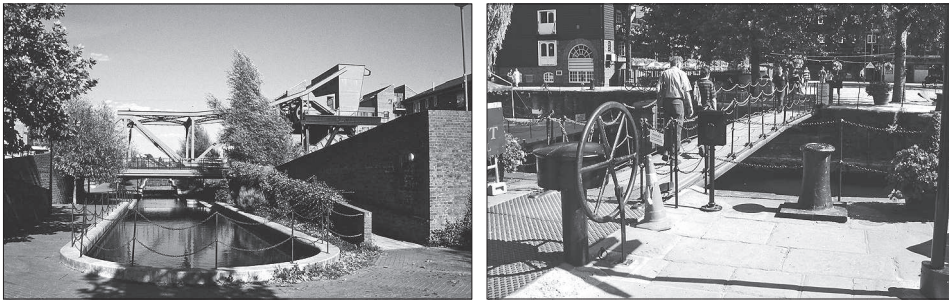
Powstawały także adaptacje istniejących obiektów, jak choćby Plate House przy Burrell’s Wharf, który to obiekt fabryczny pochodzący z 1850 roku obecnie zawiera mieszkania, basen pływacki i rozmaite usługi rekreacyjne.

Oczywiście zabudowie mieszkaniowej towarzyszą niezbędne usługi: handel, edukacja, ochrona zdrowia, rekreacja i sport. W odniesieniu do usług publicznych – czyli przede wszystkim szkół i ośrodków zdrowia oraz lokalnych centrów sportowych – LDDC wsparła je ze środków publicznych lub sfinansowała w całości.

Niewątpliwy sukces rewitalizacji, rozumiany jako przywrócenie do normalnego miejskiego życia porzuconego jeszcze niedawno obszaru miasta, jaki można obserwować na Isle of Dogs, nie jest odosobniony. Podobne, a niekiedy nawet bardziej spektakularne efekty przestrzenne można dziś oglądać w Wapping, Surrey Docks czy Royal Docks. Ten ostatni

rejon jest – podobnie jak Isle of Dogs – bardzo rozległy i zróżnicowany pod względem form zagospodarowania. Powstało tu wiele interesującej zabudowy mieszkaniowej i to nie tylko prywatnej ale także domów socjalnych, biur, park biznesu, centrum wystawiennicze, no i oczywiście lotnisko biznesowe (City Airport), które przyczyniło się nie tylko do rozwoju Docklands, ale do wzmocnienia pozycji Londynu jako miasta o randze światowej. Oferuje ono na przykład takie udogodnienia dla biznesmenów, jak „check-in w 10 minut”. Dla zobrazowania znaczenia lotniska kontaktów biznesowych niech wystarczy, że w 2006 roku pomiędzy City Airport a Genewą czy Zurychem odbywa się około 40 lotów tygodniowo.

Także i w Royals nie zapomniano o zieleni i rekreacji. Powstał – w wyniku międzynarodowego konkursu, w którym zwyciężył projekt twórcy parku André Citroën w Paryżu, Alaina Provosta – Thames Barrier Park, który założony został w pasie pomiędzy dokiem a rzeką i którego myślą przewodnią było utworzenie „zielonego doku” nawiązującego w oryginalny sposób do tradycji miejsca.



Ryc. 47. Londyn. Zachowane historyczne elementy infrastruktury portowej w strukturze Doków (fot. P. Lorens).

Osiągnięcia, jakimi może pochwalić się LDDC są z pewnością znaczące, choć trzeba sobie zdawać sprawę, że kiedy korporacja zostawiała Docklands swoim następcom pozostało jeszcze wiele do zrobienia. Część tych możliwości została wykorzystana i dziś, po następnych 10 latach, możemy oglądać znakomite efekty przekształceń przestrzennych w wielu nowych obszarach (Beckton, Greenwich Peninsula). Warto zauważyć nowatorstwo w podejściu do tak dużego projektu przekształceń, jakie zaprezentowała LDDC. Na koniec omówienia przypadku londyńskich Docklands – kilka wniosków o charakterze ogólnym.

Po pierwsze, tak duże przedsięwzięcie musi opierać się na współpracy sektora publicznego i prywatnego. Nawet przy znaczących środkach publicznych (nie tylko lokalnych, ale także wsparciu rządowym) nie jest możliwe zrealizowanie społecznych oczekiwań i uzyskanie ekonomicznej efektywności. Przekształcenia muszą zatem opierać się na przyciąganiu inwestycji prywatnych, tzn. prowadzić do uczynienia zdegradowanego terenu atrakcyjnym dla inwestorów prywatnych (polepszenie dostępności komunikacyjnej, w tym środkami transportu publicznego, podniesienie jakości infrastruktury technicznej) a z drugiej na zrozumieniu wymagań tegoż sektora i elastycznym reagowaniu na jego potrzeby. Nie oznacza to wcale, że realizacja tych wymagań prowadzić będzie do obniżenia wartości przestrzennych, przeciwnie, przykład Docklands pokazuje, że może stać się dokładnie odwrotnie. Nie wolno przy

tym zapominać, że wartość inwestycji sektora prywatnego zaangażowanych w rewitalizację Docklands ponad czterokrotnie przewyższała inwestycje sektora publicznego.

Po drugie, należy dążyć do podniesienia jakości życia (w tym przede wszystkim polepszenia edukacji, stworzenia możliwości kształcenia, stworzenia ofert rekreacji i rozrywki, poprawy stanu bezpieczeństwa) i pobudzenia rozwoju ekonomicznego (przede wszystkim zwiększenia ilości miejsc pracy), a nie do realizacji konkretnych przestrzennych wizji. Innymi słowy, kształtowanie formy powinno być odpowiedzią na zapotrzebowanie, a nie determinantą rozwoju. Doświadczenie Docklands Joint Committee pokazuje, że plan rozumiany jako sztywne zdefiniowana wizja przestrzenna, może zamiast pomocą, być przeszkodą w rewitalizacji. Ważne jest jednak, aby mieć wizję rozwoju i zbudowane w oparciu o nią strategie, których poszczególne elementy dają się elastycznie korygować. Ważne jest także, aby budować społeczną akceptację dla rozwoju i wzmacniać dążenia i aspiracje lokalnej społeczności do poprawy jakości życia. Wymaga to znacznie więcej działań niż tylko „uzgadniania planów”, wymaga budowania długofalowej obywatelskiej współpracy.

Po trzecie, sukces jaki osiągnęła LDDC wynikał z przyjętej przez nią strategii polegającej na przyciąganiu inwestycji i stwarzaniu różnorodnych możliwości. Masa tych inwestycji dała efekt synergii w postaci coraz silniejszego rozwoju ekonomicznego i coraz lepszej jakości życia. W efekcie Docklands jeszcze silniej przyciąga inwestycje i może przeznaczać jeszcze więcej środków na poprawę jakości życia.

Po czwarte wreszcie, niekoniecznie lokalne wspólnoty i ich reprezentanci (w tym przypadku *boroughs*) podejmą najbardziej efektywną ścieżkę przekształceń. Dzieje się tak dlatego, że nie są w stanie, z jednej strony, zaplanować i udźwignąć najważniejszych inwestycji o charakterze infrastrukturalnym, a z drugiej, są raczej zainteresowane zachowaniem *status quo* niż radykalnymi zmianami w obawie o utratę społecznego poparcia. Krytykowane przez wielu pozbawienie *boroughs* władzy planistycznej nie przyniosło ani opłakanych efektów dla lokalnych społeczności w postaci pogorszenia jakości życia, ani nie doprowadziło do dewastacji przestrzeni. Przeciwnie, dziś można z całą pewnością stwierdzić, że uzyskano bardzo wyraźną poprawę standardów zamieszkiwania i życia oraz bardzo duży postęp w rozwoju gospodarczym. Oznacza to, że przekształcenia muszą być racjonalne z punktu widzenia struktury całego organizmu miejskiego, a nie tylko jego zdegradowanej części.

Proces rewitalizacji Docklands zaczął przywracać zaburzoną od bardzo długiego czasu równowagę w rozwoju wschodniej i zachodniej części Londynu. Po raz pierwszy od dawna inwestycje sektora publicznego na East End wygenerowały wielokrotnie większe inwestycje sektora prywatnego. Wykreowane zostały zróżnicowane i zrównoważone struktury, które zapewniły mieszkańcom możliwość życia i pracy w tym samym miejscu. Spora ilość nowych mieszkań i atrakcyjne renowacje starych obiektów zmniejszyły ogromną dotąd presję na zabudowę zielonego pierścienia wokół Londynu i zachęciły ludzi do zaangażowania środków w budowę mieszkań w centrum miasta. Dodatkowo, w rejonie tym mogły powstać budynki mieszkalne, które w City czy na West End nie miały szans na realizację ze względu na historyczne uwarunkowania.

Rozwój Docklands przyczynił się także do podjęcia wysiłków na rzecz rewitalizacji Thames Gateway, co pozwoli w przyszłości na maksymalizację korzyści, także w skali regionalnej,

wynikających z kontynentalnych powiązań tego obszaru. Po raz pierwszy w tysiącletniej historii rozwoju Londynu jego wschodnia część stała się jego silną stroną.

Kiedy w połowie 1998 roku rozwiązywano LDDC, miarą jej sukcesu było to, że na większości obszarów Docklands nie była już potrzebna specjalistyczna agencja rozwoju. Takim miejscem były jednak Royals Docks, rewitalizację których podjęto najpóźniej, bo najpóźniej zostały wyłączone z użytkowania portowego. Zadanie przejęła zatem inna rządowa agencja English Partnerships pracująca we współpracy z London Borough of Newham, na terenie której znajdują się Royals. Zasady współdziałania są już jednak zupełnie inne niż w przypadku LDDC. Dla przykładu, władze lokalne „odzyskały” władzę planistyczną.

London Docklands Development Corporation opracowała i opublikowała niezwykle bogatą dokumentację swojej pracy, z której korzystałam w trakcie badań., z której pochodzi większość cytowanych tu danych.

7.3. LILLE – PROJEKT EURALILLE

Można sądzić, że gigantyczne przedsięwzięcie, jakim było i jest nadal przekształcanie londyńskich doków nie może być wzorem dla zdegradowanych struktur miejskich miast polskich, gdyż ani zakres prac, ani wielkość zaangażowanych środków nie znajdują odpowiednika w polskich realiach. Pomijając słabe punkty tej argumentacji, chciałam rozważyć także proces przekształceń podjęty w innym miejscu – mniej znaczącym i bez wsparcia tak dużych środków. Do takich przedsięwzięć należy z pewnością – także wciąż jeszcze kontynuowany – projekt Euralille mający za cel wykorzystanie atutów, jakie wynikły z nowych powiązań transportowych tego flandryjskiego miasta.

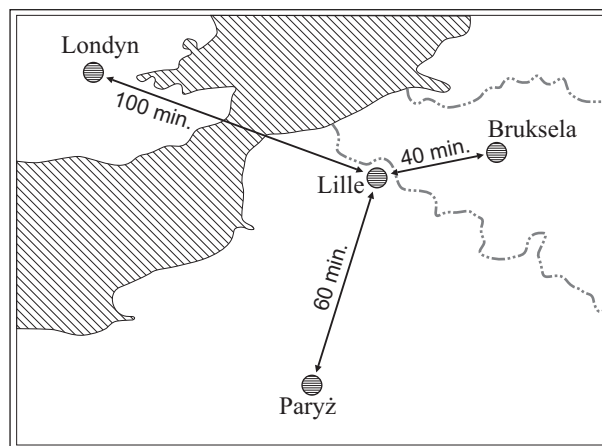
Lille w granicach administracyjnych liczy mniej niż 200 tys. mieszkańców, jednak jeśli rozważać cały obszar metropolitalny (z uwzględnieniem przede wszystkim Roubaix, Tourcoing i Villeneuve-d'Ascq) to liczba ludności wzrośnie do ponad miliona. Sama aglomeracja Lille liczy ponad 350 tysięcy mieszkańców.



Ryc. 48. Struktura Lille w czasach II Cesarstwa (www.wikipedia.fr).

W czasie rewolucji przemysłowej w XIX wieku Lille stało się ważnym ośrodkiem przemysłu tekstylnego, a liczba ludności wzrosła w tym czasie czterokrotnie. W ciągu XX wieku nadal rozwijał się tu nie tylko przemysł tekstylny, ale także metalurgiczny i węglowy. Rozwój przestrzenny miasta nie miał charakteru koncentrycznego, polegał raczej na „dolepianiu” poszczególnych części. Stare miasto (Vieux Lille) i cytadela znalazły się w północnej części rozrośniętej nowej struktury. Linie kolejowe przebiegły w południowej i wschodniej części miasta. Dworzec kolejowy Lille Flandres zlokalizowany został we wschodniej części, w niewielkiej odległości od administracyjnego centrum miasta (Lille Centre).

Wielką szansę dla podupadającego od lat 70. XX wieku miasta (stopa bezrobocia 17%, przemysł starego typu) dostrzegł Pierre Mauroy, były premier i przewodniczący obszaru metropolitalnego Lille (Communauté Urbaine de Lille). Kiedy w 1986 roku trwały prace nad projektem linii szybkich kolei łączących Paryż, Londyn i Brukselę, Mauroy „wywalczył” dla Lille trasę TGV a następnie to, że dworzec kolejowy, na którym zatrzymywać się będą



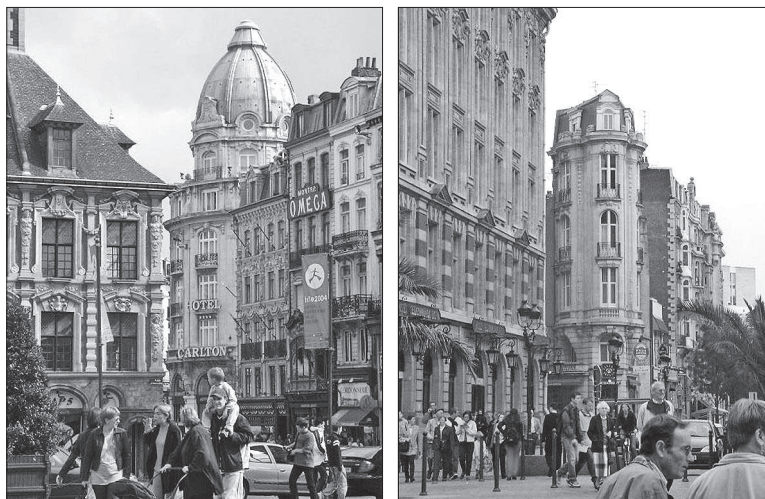
Ryc. 49. Połączenie Paryża szybką koleją z Londynem i Brukselą przez Lille (na podstawie www.wikipedia.fr).

pociągi znajdzie się w centrum miasta. W 1987 roku rząd zatwierdził projekt. To pozwoliło miastu wejść do zamkniętego dla innych elitarnego klubu europejskich miast o wybitnie uprzywilejowanej pozycji transportowej.

Miasto tę szansę wykorzystało niemal natychmiast. Już w następnym roku zostało powołane ciało badawcze mające za zadanie przygotować opracowanie projektu rozwojowego rejonu przyszłych dworców. Zaproszono także znanego holenderskiego architekta Rema Koolhaasa do koordynowania wizji przestrzennej zamierzenia. Chodziło o 120 hektarów terenu przyległego od wschodu do centrum miasta, które pozostały po dawnych fortyfikacjach.

Jednak najważniejszym zadaniem była nie tyle wizja przestrzenna, co wizja rozwoju Lille w związku z nową, uprzywilejowaną sytuacją transportową oraz koordynacja prac zmierzających do realizacji tej strategii. W tym celu powołano spółkę akcyjną z kapitałem mieszanym, która miała zarządzać zmianami.

Warto w tym miejscu poświęcić dwa słowa instytucji, jaką we francuskiej tzw. urbanistyce operacyjnej jest taka spółka. SEM lub SAEM (Société d'Economie Mixte lub Société Anonyme d'Economie Mixte) to spółka publiczno-prywatna, która może podejmować działalność w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego i budownictwa, a także świadczyć usługi czy podejmować działalność przemysłową oraz realizować rozmaite potrzeby lokalnej społeczności. Powoływanie takich spółek ma pewne ograniczenia – na przykład partner publiczny musi mieć większościowy pakiet udziałów (co pozwala na kontrolowanie spółki przez swoich przedstawicieli w jej organach), jednak akcjonariusze inni niż władze publiczne nie mogą mieć tych udziałów mniej niż 20%. SAEM ma większą elastyczność działania niż władze lokalne, zwłaszcza jeśli zajmuje się dziedziną zagospodarowania przestrzennego i stosuje inne narzędzia urbanistyki operacyjnej. SAEM może działać na przykład jak deweloper – wznosić różnego rodzaju budynki (biura, mieszkania, obiekty usługowe) a następnie je wynajmować lub sprzedawać.



Ryc. 50. Lille. Ulice centrum historycznego (www.skyscrapercity.com).

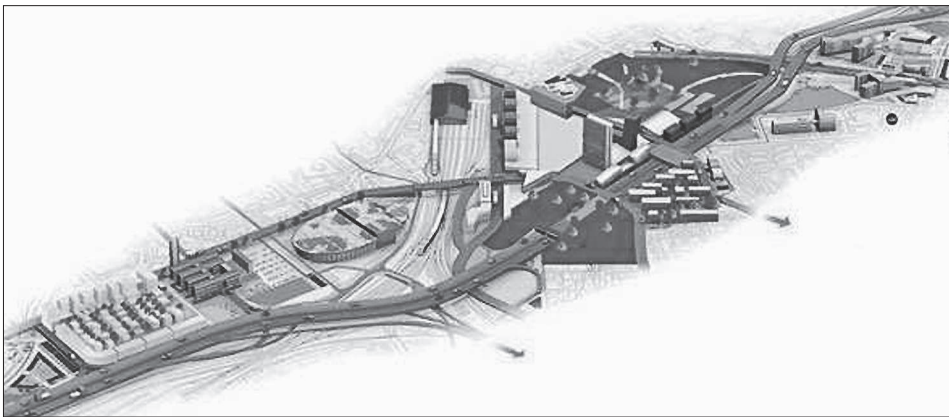
Tak więc w 1990 roku powołano SAEM Euralille, którego zadaniem było zagospodarowanie i rozwój terenów związanych z funkcjonowaniem dworca dla szybkich kolei.

W tym samym roku użyto także drugiego często stosowanego narzędzia urbanistyki operacyjnej – utworzono ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), co można przetłumaczyć jako strefę uzgodnionego zagospodarowania. Dla zagospodarowania strefy ważne jest to, że można prowadzić w niej inwestycje bez planu miejscowego. Wystarczy sporządzić plan zagospodarowania strefy, który w sensie zawartości merytorycznej jest podobny do planu miejscowego, jednak ma przewagę proceduralną w stosunku do tradycyjnego planu. Po pierwsze, w sprawie zagospodarowania strefy obowiązuje „uzgadnianie”, które nie jest tożsame z wyłożeniem planu do publicznego wglądu i uzyskaniem opinii i formalnych uzgodnień od określonych jednostek i instytucji. „Uzgadnianie” może polegać na przykład na informowaniu

7. Przekształcenia struktur miejskich...

w lokalnych dziennikach, biuletynach, wydawaniu broszur, kontaktach osobistych z radnymi i profesjonalistami (które nie muszą mieć sformalizowanego charakteru), spotkaniach z radami osiedlowymi, ankietach, wystawach w merostwie. Dodatkowo, negatywny wynik uzgodnień nie przeszkadza w funkcjonowaniu ZAC. Krótko mówiąc ZAC pozwala na znacznie szybszą ścieżkę zagospodarowania. Drugim ważnym elementem prawnym wynikającym z ustanowienia ZAC jest możliwość skorzystania z prawa wyłączenia i pierwokupu gruntów. ZAC jest użytecznym narzędziem w przypadku, gdy instytucje publiczne (często przy wsparciu inwestorów prywatnych) chcą przeprowadzić operację kompleksową, wymagającą przy tym realizacji infrastruktury publicznej a jednocześnie chcą zachować kontrolę i nadzór nad procesem zagospodarowywania.

W przypadku Lille podmiotem inicjującym był oczywiście SAEM Euralille. W 1990 roku ustanowiono zatem „ZAC Centre International d’Affaires des Gares”. Opracowanie studialne podjęte jeszcze przed powołaniem SAEM i ZAC proponowało zróżnicowane zagospodarowanie rejonu dworców, jednak z akcentem na obsługę biznesu i rozwój handlu.



Ryc. 51. Euralille. Wizualizacja zagospodarowania centralnego rejonu przekształceń (www.gip-epan.archi.fr).

W pierwszej kolejności postanowiono polepszyć infrastrukturę transportową, łącznie z budową nowego dworca kolejowego Lille Europe, który wspomagałby dotychczasowy dworzec Lille Flandres. Do miasta dochodziły autostrady, istniała także obwodnica, jednak mimo to podjęto prace nad ulepszeniem powiązań drogowych, aby polepszyć dostępność rejonu Euralille.

W porozumieniu z inwestorami prywatnymi podjęto także już w 1994 roku realizację najważniejszych elementów programu komercyjnego – centrum handlowo-usługowego w formie wielkiej struktury przestrzennej, biurowców (Crédit Lyonnais, Atrium, Lilleurope), centrum kongresowo-wystawienniczo-widowiskowego oraz zespołu szkół międzynarodowych.

Plan zagospodarowania terenu przygotował zespół zaproszonych projektantów pod przewodnictwem Rema Koolhaasa. Założono, że przyciągnięcie sławnych architektów pod-

nie sie prestiż całego przedsięwzięcia i przyczyni się do jego sukcesu. Starano się także nadać temu przedsięwzięciu dynamiczny wyraz nowoczesności.

Obecnie infrastruktura transportowa miasta jest imponująca: dwa połączone ze sobą linią metra dworce kolejowe przyjmujące pociągi TGV, autostrady, obwodnica, szybkie drogi miejskie, szybkie pociągi regionalne, linie tramwajowe i najdłuższa sieć metra automatycznego (VAL). Dodać należy, że czasy połączeń kolejowych wynoszą: 40 minut na lotnisko Roissy Charles de Gaulle, 1 godzina do Paryża, 40 minut do Brukseli, 1 godzina i 40 minut do Londynu, 2 godziny do Amsterdamu i niewiele dłużej do Kolonii. Ponadto w Lille znajduje się jeden z terminali Eurotunelu biegnącego pod kanałem La Manche.

W 2000 roku ustanowiona została jeszcze jedna strefa uzgodnionego zagospodarowania Euralille 2, która obejmuje obszar wielkości 22 hektarów położony na południe od Grand Palais. Tak więc łączna powierzchnia obszaru objętego zagospodarowaniem wynosi obecnie 142 ha. Całość projektu podzielono na pięć części stanowiących pewne całości: Euralille Centre, Romarin, Chaude Rivière, Saint Maurice, Euralille 2.



Ryc. 52. Euralille. Centrum handlowe (z lewej) i powiązane z nim 5 wież mieszkalnych (z prawej) (fr.wikipedia.org/wiki).

Do tej pory zrealizowano następujące przedsięwzięcia przestrzenne:

- dwa dworce kolejowe – jeden nowy (Lille Europe), drugi zmodernizowany (Lille Flandres), stanowiące centralny punkt projektu,
- centrum handlowe Euralille, mieszczące hipermarket wielkości 10 tys. m² i galerię handlową dla 120 butików, co łącznie daje 66 tys. m² powierzchni handlowych i usługowych,
- 81 tys. m² powierzchni biurowej,
- 1000 mieszkań, zamieszkałych obecnie przez 2300 osób, dalsze 500 mieszkań w trakcie budowy,
- L'INPI (Institut National de la Propriété Industrielle), którego oddziały przeniesiono do Lille,
- park miejski imienia Henri Matissa,
- centrum Lille Grand Palais mieszczące pod jednym dachem 20 tys. m² powierzchni wystawienniczej, centrum konferencyjne z trzema salami na 300, 500 i 1500 miejsc, salę

7. Przekształcenia struktur miejskich...

koncertową (Zénith) na 5000 miejsc siedzących lub 7000 miejsc w wariacie siedzące i stojące,

– uniwersytety i centra badawcze, w tym Wyższą Szkołę Handlową (L'Ecole Supérieure de Commerce de Lille) i Centre de Recherche de Souham,



Ryc. 53. Eurawille. Wieże Tour de Lille i Tour Lille Europe (u góry), siedziba władz regionalnych (u dołu) (fr.wikipedia.org/wiki).

– centrum kultury rockowej Aéronef, którego celem jest umożliwienie produkcji i rozpowszechniania szeroko rozumianej kultury rockowej z salą koncertową na 1500 miejsc,

– przebudowany w 2000 roku plac des Buisses dla ułatwienia pieszego dostępu do dworców i przemieszczania się pieszo po Euralille,

– przejście piesze łączące centrum handlowe Euralille i dworzec Lille Flandres z rejonem Grand Palais.

Efekt ekonomiczny 15-letniej działalności SAEM Euralille można podsumować następująco:

- przewidywana wielkość inwestycji publicznych i prywatnych do 2010 roku to 1,8 mld euro,
- ponad 7 tys. zatrudnionych obecnie w Euralille, w tym przede wszystkim w sektorze bankowym, ubezpieczeniowym, telekomunikacyjnym, informatycznym i w doradztwie, przy czym prognozuje się, że zatrudnienie wzrośnie do 11 tys. w roku 2007 i 15 tys. w roku 2010,
- centrum handlowe Euralille obsługuje obecnie 14 mln klientów rocznie (czyli średnio niemal 40 tys. każdego dnia), przy czym bardzo wzrosła atrakcyjność tego centrum po uruchomieniu galerii handlowej (*mall*),
- centrum kongresowo-wystawienniczo-widowiskowe obsługuje ponad milion klientów rocznie,
- dworce Lille Flandres i Lille Europe obsługują ponad 20 mln pasażerów rocznie,
- planuje się, że do docelowo na terenie Euralille mieszkać ma 6–7 tys. mieszkańców.

Całość projektu jest jeszcze w trakcie realizacji i generalnie planuje się do 2010 roku osiągnięcie następujących wielkości inwestycji (łącznie z już zrealizowanymi):

- około 180 tys. m² mieszkań, przy czym znaczna część tej powierzchni już została sprzedana,
- około 300 tys. m² powierzchni biurowej, przy czym ponad 245 tys. już zostało sprzedane,
- około 40 tys. m² powierzchni hotelowej, przy czym ponad 15 tys. zostało już sprzedane,
- około 100 tys. m² powierzchni handlu i usług, przy czym prawie 79 tys. już zostało sprzedane,
- około 100 tys. m² powierzchni pod usługi publiczne⁸, przy czym ponad 81 tys. już zostało sprzedane,
- 19 ha terenów zielonych.

Ponadto planuje się, że w ramach usług publicznych powstanie nowa siedziba władz regionu Nord-Pas de Calais (o wielkości docelowej 60 tys. m²).

Podsumowanie dotychczasowych osiągnięć przedsięwzięcia pod nazwą Euralille prowadzi do następujących wniosków o charakterze bardziej ogólnym.

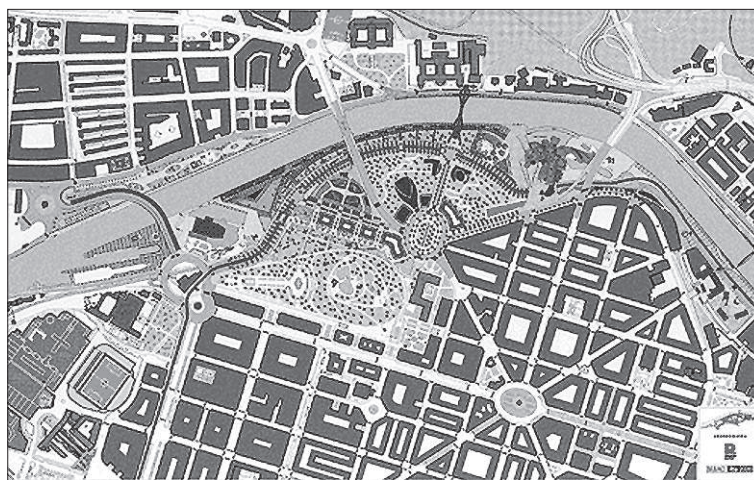
Francja jest krajem znacznie bardziej niż Wielka Brytania zbiurokratyzowanym, dodatkowo silne są tam tradycje kontroli władz publicznych nad procesem zagospodarowania przestrzeni. Nawet jednak w tym kraju stosuje się formy organizacyjne i prawne, które pozwalają na partycypację sektora prywatnego w przekształceniach. Tworzone w tym celu podmioty (jak Société d'Economie Mixte – SEM) przejmują kontrolę nad procesem transformacji. Nie jest to działalność tak elastyczna jak w przypadku brytyjskich korporacji rozwoju, jednak prowadzi proces zagospodarowania przestrzeni w charakterze superdewelopera z uwzględnieniem ekonomicznych efektów tego procesu.

⁸ Pod pojęciem „usług publicznych” kryje się szeroki zakres działalności, które wcale nie muszą być utrzymywane ze środków publicznych, ale służą zaspokajaniu ważnych potrzeb społecznych; mogą to być między innymi szkoły, uczelnie, obiekty sportowe, rozrywkowe czy kulturalne.

Trzeba także zauważyć, że zupełnie inaczej niż w Wielkiej Brytanii prowadzony jest proces zagospodarowywania. Powołana do tego spółka bardzo często sama prowadzi proces inwestycyjny, co daje jej pełną kontrolę nad ostatecznym przestrzennym efektem a dopiero potem poszczególne obiekty komercjalizuje (sprzedaje lub wynajmuje). Oczywiście, wstępne umowy dotyczące komercjalizacji są podpisywane zazwyczaj w trakcie albo nawet przed rozpoczęciem inwestycji, co zapewnia opłacalność całej operacji. W przypadku inwestowania przez podmioty prywatne (w Euralille należał do nich na przykład bank Crédit Lyonnais), przez spółkę jest uzgadniany projekt i plan zagospodarowania terenu.

7.4. REWITALIZACJA BILBAO

Bilbao, miasto liczące około 350 tys. mieszkańców, jest centrum obszaru metropolitalnego zamieszkanego przez ponad 1 mln ludzi, co stanowi 43% populacji Kraju Basków⁹. W latach 70. i 80. XX wieku zaczął podupadać tradycyjny przemysł tego regionu, oparty głównie o branżę stalową i stoczniową. Stopniowo zamykano kolejne przedsiębiorstwa, wzrastała stopa bezrobocia. W celu zapobieżenia katastrofie gospodarczej głównego ośrodka Kraju Basków i całej prowincji już na początku lat 90. przystąpiono do działań mających na celu



Ryc. 54. Bilbao, dzielnica Abandoibarra – plan zagospodarowania (www.bilbaoria2000.org).

przeorientowanie i restrukturyzację gospodarki oraz rewitalizację miasta a właściwie całego obszaru metropolitalnego Bilbao. Władze Kraju Basków zdawały sobie sprawę z globalnych wyzwań, przed jakimi stało miasto i prowincja a jednocześnie dostrzegały zagrożenia wynikające z degradacji środowiska i przestrzeni. Dlatego w 1989 roku zainicjowano na wniosek

⁹ Kraj Basków to nazwa geograficzno-historyczna regionu Hiszpanii; dziś tworzy go wspólnota trzech prowincji: Guipizkoa, Araba i Bizkaia o łącznej powierzchni 7,3 tys. km², korzystająca ze znacznej autonomii politycznej.

zarządu regionu Kraju Basków oraz rady prowincji Bizkaia wysiłek sformułowania strategicznych celów rozwojowych. Owa strategia, znana pod nazwą „Strategiczny plan rewitalizacji obszaru metropolitalnego Bilbao”, została ostatecznie przyjęta w 1992 roku. Jej horyzont czasowy sięgał 2010 roku. Plan identyfikował osiem głównych obszarów, na których koncentrować się powinny działania:

- inwestycje w kapitał ludzki,
- stworzenie metropolii usługowej w regionie nowoczesnego przemysłu,
- poprawienie mobilności wewnętrznej i dostępności,
- poprawa stanu środowiska,
- rewitalizacja urbanistyczna,
- stworzenie centrum kulturalnego wysokiej rangi,
- koordynacja zarządzania sektora publicznego i prywatnego,
- akcje społeczne.

Warto przyjrzeć się ze szczególną uwagą trzem zagadnieniom. Pierwszym jest rewitalizacja urbanistyczna, która według strategii obejmowała:

- poprawę dostępności mieszkań odpowiednich w sensie jakości dla społeczności metropolitalnej,
- udoskonalenie systemu infrastruktury technicznej i wyposażenia terenów,
- wzniesienie znaczących, symbolicznych budowli, które przyczyniłyby się do kreowania centrum kulturalnego wysokiej rangi i poprawiały zewnętrzny wizerunek metropolii,
- działania w strefie planowania i zarządzania, które pobudzałyby zarówno jednostki publiczne jak i prywatne do udziału w procesie odnowy i przyspieszałyby implementację planu na różnych poziomach,
- odzyskanie zdegradowanego obszaru miejskiego i infrastruktury miejskiej, w tym w szczególności terenów poprzemysłowych, a także rewitalizacja i renowacja starego miasta,
- wykreowanie osi integrującej obszar metropolitalny wzdłuż ujścia rzeki Nervión.

Analizując cele w ramach strategii rewitalizacji urbanistycznej trzeba zwrócić w szczególności uwagę, na podjęcie świadomej decyzji wykreowania bardzo wysokiej klasy zespołów kulturalnych, które stałyby się nowym symbolem miasta. To – przypomnijmy, że rzecz działa się na początku lat 90. XX wieku – wydawało się decyzją zaskakującą, by nie powiedzieć ryzykowną w mieście o bardzo silnych tradycjach przemysłowych i z takim wizerunkiem na zewnątrz. Kto w 1992 roku znał jakieś kulturalne zasoby Bilbao, które przyciągnęłyby turystów z całego świata? Także decyzja o kreowaniu nowej osi integrującej wzdłuż rzeki była decyzją śmiałą, przeddefiniującą strukturę całego miasta i zobaczenie go właśnie w kontekście obszaru metropolitalnego.

Drugim celem strategicznym, który przeddefiniowywał zarówno wewnętrzną strukturę miasta jaki wpływ na proces jego odnowy były decyzje związane z szeroko rozumianą mobilnością i dostępnością. Koncentrowały się one na następujących celach o charakterze bardziej operacyjnym:

- stworzenie systemu przemieszczeń wewnętrznych, który przyspieszyłby powiązania w ramach regionu, obejmujący także sieć transportu publicznego i alternatywnego,
- przyłączenie do europejskiej sieci autostradowej i kolejowej, która pozwoliłaby zająć miastu bardzo ważne miejsce w rejonie wokół zatoki Biskajskiej,

7. Przekształcenia struktur miejskich...

- przeniesienie portu i jego zagospodarowania bliżej ujścia rzeki i uwolnienie w ten sposób zajmowanych przez niego terenów w centrum miasta, które to tereny powinny zostać poddane rewitalizacji i wykorzystane dla kreowania wysokiej rangi centrum kulturalnego,
- rozwój portu lotniczego.

W celach dotyczących polityki transportowej znowu widzimy owe wsparcie dla realizacji idei „centralizmu kulturalnego” Bilbao.

I wreszcie ostatni element – współpraca publiczno-prywatna, wokół której koncentrują się następujące zagadnienia:

- rozwijanie planowania lokalnego na terenie obszaru metropolitalnego i wzmocnienie kompetencji władz miejskich w zarządzaniu rozwojem urbanistycznym,
- powoływanie specjalistycznych organizacji dla nadzoru różnego rodzaju usług miejskich, przede wszystkim związanych z infrastrukturą techniczną (dostarczanie wody, odprowadzanie ścieków, gospodarka odpadami, transport),



Ryc. 55. Bilbao, dzielnica Barakaldo. Obszar objęty programem Operacion Galindo – plan zagospodarowania terenu (www.bilbaoria2000.org).

- udoskonalenie i zwiększenie efektywności zarządzania usługami publicznymi, obejmujące także reorganizację administracyjną,
- rozwój mieszanych, publiczno-prywatnych inicjatyw w przedsięwzięciach interesujących obie strony.

W odniesieniu do tego ostatniego uważano, że przyczyni się także do wniesienia ducha przedsiębiorczości oraz że uwrażliwi ten sektor na dobro publiczne.

W maju 1991 roku powołane zostało Stowarzyszenie na Rzecz Rewitalizacji Obszaru Metropolitalnego Bilbao pod nazwą „Bilbao Metropoli-30”, którego zadaniem było rozwija-

nie prac planistycznych i badawczych oraz promocja projektów nastawionych na realizację założeń strategii.

Bilbao Metropoli-30 zostało założone przez 19 podmiotów jako publiczno-prywatna organizacja typu non-profit. Wśród członków-założycieli znaleźli się: zarząd (rząd lokalny) Kraju Basków, zarząd prowincji Bizkaia, rada miasta Bilbao, Izba Handlowa Bilbao, Stowarzyszenie Gmin Baskijskich, firmy prywatne, media, uniwersytety i centra badawcze, organizacje społeczne. Ważne jest, że członkami-założycielami było Renfe (koleje) oraz zarząd portu. Obecnie stowarzyszenie liczy około 130 członków.

Zakres działań Bilbao Metropoli-30 koncentrować się miał na czterech zasadniczych obszarach:

- po pierwsze, stowarzyszenie kierować miało wdrażaniem opisanego wcześniej „Strategicznego Planu Rewitalizacji Obszaru Metropolitalnego Bilbao”,
- po drugie, stowarzyszenie miało podejmować wszystkie rodzaje działań wynikające z tego planu strategicznego, które zostały mu powierzone a w szczególności te, których celem była poprawa zewnętrznego i wewnętrznego wizerunku obszaru metropolitalnego Bilbao,
- po trzecie, stowarzyszenie miało podejmować studia i analizy projektów związanych z obszarem metropolitalnym Bilbao a także innych metropolii, po to by zdobyć niezbędną wiedzę,
- i wreszcie po czwarte, stowarzyszenie miało rozwijać współpracę publiczno-prywatną, której celem miało być znajdowanie wspólnych rozwiązań różnorodnych problemów trapiących obszar metropolitalny Bilbao.

Stowarzyszenie bardzo intensywnie przystąpiło do prac, szczególną uwagę przykładając do wykreowania nowego wizerunku Bilbao, wizerunku, który wiązałby się ze sztuką i kulturą a także promocją biznesu o wysokiej specjalizacji.

Podjęcie decyzji strategicznej dotyczącej rozwoju opartego na działalności kulturalnej spowodowało, że władze zwróciły się jeszcze w 1991 roku do Fundacji Solomona R. Guggenheima z propozycją udziału w programie rewitalizacji. Pod koniec roku zawarta została wstępna umowa powołująca niezależną instytucję pod nazwą Guggenheim Muzeum Bilbao. W lutym 1992 roku umowa ta została uroczyście podpisana przez przewodniczącego zarządu Kraju Basków i prezesa Fundacji Guggenheima. Od początku było jasne, że sam budynek musi stanowić czytelny, rozpoznawalny znak, symbol nowego Bilbao. Zadanie powierzono Frankowi Gehry'emu, którego koncepcja najpełniej wykorzystywała potencjał miejsca i przekształcała znaczną część miasta.

Gehry zaprojektował oryginalny budynek, mieszczący 24 tys. m² powierzchni wystawieniowej oraz audytorium, niezbędne zaplecze administracyjne, restaurację i sklepy. Muzeum poświęcone jest sztuce nowoczesnej i koncentruje się na dziełach drugiej połowy XX wieku, w szczególności europejskich i amerykańskich.

Otwarcie muzeum w 1997 roku stało się wydarzeniem na skalę światową, głównie z powodu śmiałości projektu, który to efekt został dodatkowo wzmocniony zaproszeniem do prac w mieście innych słynnych architektów (kolej podziemna projektu Normana Fostera otwarta w 1995 roku, most pieszy Uribitarte projektu Santiago Calatravy czy przebudowa nabrzeża Cesara Pelli). Bilbao z procesu rewitalizacji uczyniło znaczące wydarzenie kulturalne.

7. Przekształcenia struktur miejskich...

Od 1997 roku następuje nie tylko otwarcie Muzeum Guggenheima, ale także początek drogi do osiągnięcia fundamentalnego celu, jakim była zmiana wizerunku miasta oraz wykorzystanie go dla dalszego rozwoju.

Warto także zwrócić uwagę, że muzeum okazało się bardzo dochodowym przedsięwzięciem ekonomicznym. W ciągu pierwszych pięciu lat działalności zanotowano 5,15 mln zwiedzających, co oznacza, że średnio rocznie muzeum zwiedza ponad milion ludzi – dwukrotnie więcej niż zakładał wstępny biznes-plan. Samo muzeum okazało się także niebywałym środkiem promocji – niemal cała światowa prasa wspominała o „wydarzeniu architektonicznym”, jakim okazała się realizacja muzeum. „Time Magazine” nazwał je „pierwszą wielką budowlą XXI wieku”. Podczas pierwszych czterech miesięcy funkcjonowania tej instytucji doliczono



Ryc. 56. Bilbao. Pieszy bulwar prowadzący do Centrum Kongresowego (fot. B. Wyporek).

się blisko 3000 wzmianek, reportaży i artykułów w europejskich, północno- i południowoamerykańskich mediach. Nic dziwnego, że zadziało to jak magnes na międzynarodowych turystów, którzy dotąd nie wykazywali zainteresowania dla sztuki współczesnej. Przyciągało ich raczej „wydarzenie urbanistyczne” niż zbiory, jakimi mogło pochwalić się muzeum.

Koszt budowy muzeum sięgający 84 mln euro, sfinansowany w całości ze środków publicznych (50% zarząd Kraju Basków i 50% rada prowincji Bizkaia), zwrócił się w rekordowo krótkim czasie trzech lat. W następstwie powstania i funkcjonowania muzeum bezpośrednio korzyści pomiędzy rokiem 1997 a 2001 zamknęły się kwotą ponad 775 mln euro, czyli 10-krotnie wyższą niż koszty samej inwestycji. Dodać tu należy, że na początku władze lokalne zobowiązały się także ponieść pewne koszty związane z funkcjonowaniem muzeum. Założono, że muzeum będzie się samofinansować w 70% a pozostałe 30% pokryją w równych częściach inwestorzy (czyli zarząd Kraju Basków i rada prowincji Bizkaia). Tymczasem do 2001 roku, oprócz bezpośrednich przychodów do regionu napłynęło dodatkowo niemal 120 mln euro z tytułu podatków.

Muzeum Guggenheima, jakkolwiek najsłynniejsze, jest tylko jednym z elementów programu całej sieci „infrastruktury kulturalnej”, obejmującej wiele elementów, w tym Muzeum

Reprodukcji Sztuki, Muzeum Baskijskie, Muzeum Walk Byków, Muzeum Procesji Wielkiego Tygodnia czy Muzeum Morskie.

Następnym ważnym elementem owej „infrastruktury kulturalnej” stało się Centrum Kongresowo-Koncertowe Euskalduna, którego budowę rozpoczęto w 1994 roku a zakończono kosztem 76 mln euro w cztery lata potem.

Tym razem także nie było konieczne czekanie zakładanych wstępnie 5 lat na zwrot kosztów inwestycji – odzyskano je bowiem już w dwa lata. Od otwarcia w końcu 1998 roku do 2002 roku centrum wygenerowało 47 mln euro w podatkach i opłatach oraz stworzyło 1358 miejsc pracy. Niezależnie od sukcesu ekonomicznego, centrum współpracuje i koordynuje swoje działania z innymi jednostkami kulturalnymi w mieście i regionie. Euskalduna zdobyła także – jako pierwsza wśród sal koncertowych i centrów kongresowych Hiszpanii – certyfikat jakości ISO 9002 i jest najchętniej wybierana przez organizatorów rozmaitych imprez.

Niezależnie od realizacji znaczących przedsięwzięć kulturalnych zrealizowano także cały szereg innych inwestycji.

Należą tu bez wątpienia znaczące inwestycje infrastrukturalne, w tym rozbudowa portu lotniczego i metra. Rozwijając wizerunek Bilbao jako centrum kulturalnego powierzono projekty znanym projektantom.

I tak, port lotniczy projektował Santiago Calatrava, a stacje metra w obrębie centrum miasta powierzono Normanowi Fosterowi. Jego dziełem jest wygląd stacji, dojść oraz zewnętrznych części budowli. Oprócz tego podjęto szereg inwestycji infrastrukturalnych, w tym wdrożony został unikalny system gospodarki odpadami.

Wśród najbardziej znanych przedsięwzięć rewitalizacyjnych w Bilbao należy wymienić obszary położone wzdłuż rzeki Nervión.

Od strony organizacyjnej zadanie przekształcenia dawnych terenów przemysłowych i portowych wzdłuż rzeki Nervión powierzono korporacji Bilbao Ría 2000, założonej w listopadzie 1992 roku. Zadaniem tego ciała, o charakterze *non-profit*, jest koordynacja, wdrażanie i realizacja projektów urbanistycznych, transportowych i związanych z ochroną środowiska.

Bilbao Ría 2000 została utworzona w zasadzie wyłącznie przez podmioty publiczne – państwowe reprezentowane przez publiczne spółki, w tym SEPES (zajmującą się między innymi zagospodarowywaniem terenów czy realizacją programów taniego mieszkalnictwa), zarząd portu, spółki kolejowe ADIF (dawniej Renfe) i Feve oraz regionalne reprezentowane przez administrację różnych szczebli. Kształt udziałów wygląda następująco: 25% – SEPES, 10% – zarząd portu Bilbao, 10% – Renfe, 5% – Feve, 15% – zarząd Kraju Basków, 15% – rada prowincji Bizkaia, 15% – miasto Bilbao, 5% – miasto Baracaldo.

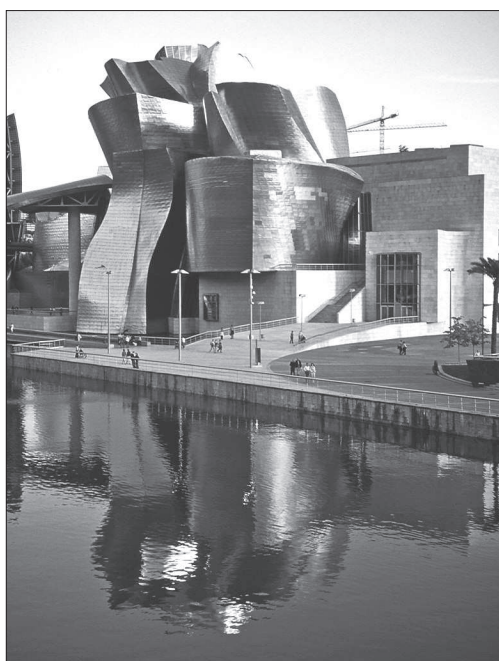
Kapitał założycielski korporacji wyniósł 1,8 mln euro. Udziałowcy wnieśli do spółki prawa własności terenów położonych w centralnych częściach Bilbao i Baracaldo. Miasta zmieniały przeznaczenia tych terenów, a następnie Bilbao Ría 2000 inwestowała w ten teren (na przykład w oczyszczenie terenu, budowę dróg, wyposażenie w infrastrukturę) i sprzedawała działki uzyskując fundusze na dalszą działalność. Celem spółki nie jest działalność zarobkowa – jej naczelnym zadaniem jest rewitalizacja obszarów zdegradowanych, na którą przeznaczają środki ze sprzedaży terenów. W ostatnich latach Bilbao Ría 2000 pozyskuje także środki w ramach subsydiów z Unii Europejskiej na finansowanie wybranych projektów. Obecnie środki te stanowią 14% budżetu korporacji.

7. Przekształcenia struktur miejskich...

Wśród najważniejszych obszarów rewitalizowanych można wymienić: Abandoibarra, Ametzola, Bilbao La Vieja, Barakaldo, Basurto-San Mamés-Olabeaga.

Bilbao Ría 2000 rozpoczęła także przebudowę linii kolejowych i powiązania ich w nową sieć. Największy projekt w tym zakresie jest realizowany w południowej części Bilbao.

Abandoibarra to najbardziej znaczący projekt Bilbao Ría 2000, obejmujący niemal 35 ha gruntu w centrum miasta. Teren ten przez długie lata był całkowicie niedostępny. Plan przewidywał uczynienie tego miejsca centrum nowego Bilbao. Udostępnione i urządzone zostały nabrzeża, którymi można się przechadzać od Centrum Kongresowo-Koncertowego



Ryc. 57. Bilbao. Muzeum Guggenheima; proj. Frank O. Gehry – wizytówka miasta rozpoznawalna na całym świecie (fot. B. Wyporek).

Eskalduna aż do mostu pieszego Uribitarte. Promenada zawiera ścieżki piesze, ścieżkę rowerową i obsługiwana jest przez trzy przystanki tramwajowe. Wiele uwagi poświęcono ukształtowaniu przestrzeni publicznych – parków, placów, ciągów pieszych, natomiast resztę terenu przeznaczono pod działalność usługową, w tym biura, hotele, centra handlowe i rozrywkowe. Powstała także nowa zabudowa mieszkaniowa. Ponad 11,5 ha zajmuje obecnie zieleń.

Inną dużą inicjatywą podjętą przez Bilbao Ría 2000 jest projekt znany pod nazwą Operación Galindo, realizowany od 1998 roku na terenie Barakaldo. Obszar wzdłuż linii brzegowej o wielkości około 60 ha użytkowany był dawniej przez przemysł, przede wszystkim stalowy. Większość terenu została użyczona Bilbao Ría 2000 przez radę prowincji Bizkaia, część natomiast wniosły do spółki znajdujące się w niej podmioty.

Podobnie jak miało to miejsce na obszarze Abandoibarry, także i tu podjęto decyzję o całkowitej transformacji terenu. Zaplanowano tereny mieszkaniowe i związane z nimi tereny rozrywkowe i rekreacyjne, centrum biznesowe oraz nowoczesny kompleks sportowy. Ważnym elementem rewitalizacji była poprawa powiązań transportowych dzielnicy, w tym przede wszystkim powiązanie jej z autostradą A8 oraz przebudowa wewnętrznego układu komunikacyjnego. Te ostatnie działania w dużej mierze znosiły bariery, które dotąd uniemożliwiały odegranie przez ten obszar znaczącej roli w obszarze metropolitalnym Bilbao.

Wśród ważniejszych inwestycji zrealizowano jak dotąd spore centrum biznesowe, oferujące 41 tys. m² powierzchni biurowej, w ramach którego zlokalizowana została także nowa siedziba rady prowincji Bizkaia. Do inwestycji mających charakter ponadlokalny należy także realizacja nowego stadionu piłkarskiego Lasasarre, otwartego we wrześniu 2003 roku. Stadion ten, mieszczący niemal 8.000 miejsc dla publiczności ma częściowo kryte trybuny oraz bardzo nowoczesne wyposażenie. Całkowity koszt tej inwestycji wyniósł 9,6 mln euro.

W ramach programu Operación Galindo zrealizowano cały szereg przedsięwzięć, mających charakter nie tylko prorozwojowy, ale także podnoszący jakość życia, w tym urządzono cały szereg przestrzeni publicznych wzdłuż rzeki oraz sporą ilość terenów zielonych.

Przedsięwzięcia prowadzone przez Bilbao Ría 2000 są naprawdę bardzo różnorodne, nie ma potrzeby szczegółowo opisywać tu ich wszystkich. Pamiętać przy tym trzeba, że jest to tylko jeden z podmiotów realizujących politykę rewitalizacji miasta nadzorowaną przez Bilbao Metropoli-30.

Jako syntetyczny miernik sukcesu rewitalizacyjnego miasta, można przytoczyć badania, których wyniki zamieszcza w raporcie rocznym Bilbao Metropoli-30, które wskazują, że 86% wszystkich przybywających do miasta uważa je za atrakcyjne do zwiedzenia lub organizacji różnych przedsięwzięć. Należy to uznać za ogromny sukces miasta, jeszcze kilkanaście lat temu znanemu jedynie w skali lokalnej a na dodatek obciążonego wielu problemami społeczno-gospodarczymi.

Nie bez znaczenia dla sukcesu przekształcania obszaru metropolitalnego Bilbao i samego miasta był fakt, że władze Kraju Basków miały już na początku lat 90. XX wieku jasno zdefiniowaną strategię rozwoju całego regionu – jego nowy kontekst regionu w skali europejskiej – jako obszaru łączącego „Łuk Atlantycki” (rozpięty od kanału La Manche po wybrzeża Portugalii) i „Łuk Śródziemnomorski” (wiążący rejon Gibraltaru z północnym krańcem Adriatyku) a dodatkowo położonego na linii Paryż-Madryt. Strategia rozpisywała także role trzem głównym miastom Kraju Basków – Bilbao miało stać się centrum finansowo-biznesowym, San Sebastian – elegancką stolicą kultury i turystyki, natomiast Vitoria – stolicą administracyjną i polityczną.

7.5. PODSUMOWANIE

W Europie prowadzonych jest wiele dużych projektów rewitalizacji miast. Wśród nich szczególnie interesujące są zapewne programy transformacji Koop van Zuid w Rotterdamie, rewitalizacja portu w Genui, przebudowa centrum Berlina i nabrzeży w Amsterdamie, przebudowa centrum północnego w Zurychu czy projekt Lyon Confluence obejmujący interesujący

teren w widłach Saony i Rodanu. Wiele z nich jest jeszcze w rozmaitych stadiach realizacji. W ramach badań przeanalizowano także te projekty, jednak nie ma już potrzeby opisywać ich dokładnie, gdyż przytoczone trzy przykłady wystarczą do wyciągnięcia wniosków w zakresie omawianych zagadnień.

Wnioski, jakie sformułowano po analizie transformacji londyńskich Docklands należy chyba w części uznać za zasady, które dają szansę na powodzenie operacji przekształcania dużych obszarów miejskich.

Należy tu chyba wymienić w pierwszym rzędzie partnerstwo publiczno-prywatne. Owo partnerstwo może – jak widać to w opisanych wyżej przypadkach – przybierać różne formy, jednak zawsze musi uwzględniać potrzeby partnera prywatnego. Bez tego elementu nie zdoła się przyciągnąć inwestycji, w jakiegokolwiek formie by się one nie odbywały. Nie jest także uzasadnione twierdzenie, że partnerzy prywatni nie rozumieją interesu publicznego. W wielu przypadkach to ich siłami ocalane jest na przykład cenne dziedzictwo kulturowe. Paradoksalnie widać to najlepiej tam, gdzie sektor prywatny ma największą swobodę działania a podmioty publiczne wykazują największą elastyczność.

Po drugie widać, że konieczne jest stworzenie specjalnych ram organizacyjnych procesu rewitalizacji. W opisanych przypadkach są to specjalne korporacje deweloperskie lub rozwojowe. Ich forma prawna i zakres ingerencji władz publicznych w ich tworzenie i funkcjonowanie może być bardzo różny. Widać, że najbardziej liberalną postawą odznacza się tu Wielka Brytania, gdzie korporacja tego rodzaju kontrolowana była w zasadzie wyłącznie przez podmioty reprezentujące sektor prywatny lub niezależnych specjalistów. Mniej liberalny model obserwujemy we Francji, gdzie powołane do przekształcenia terenu spółki są kontrolowane przez władze publiczne, lecz w których udział sektora prywatnego jest znaczący. Wreszcie przykład hiszpański pokazuje, że można prowadzić także ten proces przez podmiot całkowicie kontrolowany przez władze publiczne. Ten ostatni przykład jest jednak może o tyle nietypowy, że dotyczy Kraju Basków, który ma społeczność bardzo silnie zaangażowaną w sprawy swojego regionu i z silnym poczuciem własnej odrębności kulturowej.

Wniosek trzeci wydaje się dosyć paradoksalny – a mianowicie wydaje się, że warunkiem udanej transformacji jest rezygnacja z tradycyjnych narzędzi planistycznych. W każdym analizowanym przypadku rewitalizacja odbywa się albo poprzez specjalne narzędzia urbanistyki operacyjnej, które pozwalają „ominąć” normalną procedurę planistyczną, albo – jak miało to miejsce w przypadku Docklands – poprzez całkowite zawieszenie tradycyjnych procedur. Oznacza to być może, że tradycyjne planowanie nie nadaje się zbytnio do wspierania procesu rewitalizacji.

Następstwem dwóch wcześniej opisanych zjawisk jest fakt, że społeczność lokalna (rozumiana najbardziej wąsko – czyli mieszkańców przekształcanego obszaru) nie może uczestniczyć w procesie uzgadniania sposobu zagospodarowania terenu w tradycyjnym jego rozumieniu. Zazwyczaj prowadzi to bowiem nie tylko do ujawnienia się syndromu NIMBY, ale wręcz BANANA¹⁰. Należy natomiast podjąć obywatelską dyskusję w ramach szerszej

¹⁰ NIMBY – ang. *not in my backyard* – w wolnym tłumaczeniu: „wszędzie, byle nie przez moją działkę”; BANANA – ang. *build absolutely nothing anywhere near anyone*, czyli „niczego nie budować obok kogokolwiek” – który to akronim zaczerpnęłam z książki Halla i Pfeiffera (Hall, Pfeiffer, 2000).

społeczności miejskiej. Co ciekawe, brak głosu lokalnej społeczności – znowu paradoksalnie – nie prowadzi do pogorszenia się warunków życia na danym obszarze a przeciwnie – bardzo znacząco je podnosi. Niekiedy także wyzwala nieoczekiwaną społeczną aktywność.

No i wreszcie należy jasno stwierdzić, że nie dokona się transformacji bez zaangażowania środków publicznych. W wersji „minimum” oznacza to inwestycje w infrastrukturę techniczną, w tym w pierwszej kolejności w powiązania transportowe.

Przeprowadzone badania mogą – jak się wydaje – stanowić ważną pomoc dla konstruowania modelu rewitalizacji miast polskich.

Literatura

- Ashworth G. J., 1997, *Planowanie dziedzictwa*, [w]: *Miasto historyczne. Potencjał dziedzictwa*, Międzynarodowe Centrum Kultury Kraków.
- Ashworth G. J., Tunbridge J. E., 2000, *The Tourist-Historic City*, Elsevier.
- Beaujeu-Garnier J., Chabot G., 1971, *Zarys geografii miast*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa
- Benevolo L., 1995, *Miasto w dziejach Europy*, Wyd. Krąg & Oficyna Wydawnicza Volumen.
- Bentley I., 1999, *Urban Transformations. Power, People and Urban Desig*, Routledge. London – New York.
- Buck N., Gordon I., Hall P., Harloe M., Kleiman M., 2002, *Working Capital. Life and Labour in Contemporary London*, Routledge, London-New York.
- Cerro Santamaria del G., 2007, *Bilbao. Basque Pathways to Globalization*, Elsevier. 2007
- Clerici A., Mironowicz I., 2009, *Are landmarks essentials to the city – its development?* REAL CORP 2009: 14th International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society, 22–25 April 2009, Design Center Sitges (Spain, Catalonia) / (red. Manfred Schrenk i in) Schwechat: Eigenverlag des Vereins CORP, 2009. s. 23–32¹¹.
- Clerici A., Mironowicz I., 2009, *Landmarks and Urban Change. EURA 2009: An international conference on globalism and urban change. City Futures in a Globalising World. 4-6 June 2009, Madrid*¹².
- Evans G., 2001, *Cultural Planning – an Urban Renaissance?*, Routledge. London – New York.
- Hall P., 1999, *Cities in Civilisation. Culture, Innovation and Urban Order*, Phoenix Giant, London.
- Hall P., Pfeiffer U., 2000, *Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-First Century Cities*, E&FN Spon i Federal Ministry of Transport, Building and Housing, London.
- Chandler T., 1987, *Four Thousand Years of Urban Growth. An Historical Census*, St. David's University Press, Lewiston.
- Gasidło K., Gorgoń J., (red.), 1999, *Modelowe przekształcenia terenów poprzemysłowych i zdegradowanych*, Program UNDP, UNCHS (Habitat) „Zarządzanie zrównoważonym rozwojem aglomeracji katowickiej”, Katowice.
- Jakobsen S.E., Onsager K., 2005, *Head Office Location: Agglomeration, Clusters or Flow Nodes?*, Urban Studies Vol. 42, No. 9, 1517–1535.

¹¹ Także dostępna na stronie: http://programm.corp.at/cdrom2009/papers2009/CORP2009_56.pdf

¹² Także dostępna na stronie: <http://www.cityfutures2009.com>

7. Przekształcenia struktur miejskich...

- Lorens P., 2007, *Tematyzacja przestrzeni publicznej*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P., Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, *Koncepcja paradygmatu transformacji zdegradowanych obszarów o potencjale metropolitalnym*, [w:] Parteka T. (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, „Biuletyn KPZK PAN”, 223.
- MacLaran A. (red.), 2003, *Making Space. Property Development and Urban Planning*, Arnold, London.
- Markowski T., 2001, *Instrumenty polityki gruntowej – doświadczenia międzynarodowe*, [w:] Markowski T. (red.), *Instrumentalizacja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, „Biuletyn KPZK PAN”, 195. KPZK PAN, Warszawa.
- Marshall R. (red.), 2001, *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London–New York.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych*, [w:] Parteka T. (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, „Biuletyn KPZK PAN”, 223.
- Mumford L., 1961, *The City in History*, Harbinger Book.
- Lynch K., 1960, *The Image of the City*, The MIT Press.
- Noworól A., 1998, *Instrumenty zarządzania rozwojem miasta*, IGPIK Kraków.
- Pawłowski K.K., 1973, *Narodziny miasta nowoczesnego*, [w:] *Sztuka drugiej połowy XIX w. Materiały sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki*, Łódź.
- Simmie J. (red.), 2001, *Innovative Cities*, Spon Press, London – New York.
- Taylor P.J., 2004, *World City Network. A Global Urban Analysis*, Routledge. London-New York.
- Ziobrowski Z., Ptaszycka-Jackowska D., Rębowska A., Geissler A. (red.), 2000, *Rewitalizacja, rehabilitacja, restrukturyzacja. Odnowa miast*, IGPIK, Oddział w Krakowie, Kraków.
- Zipser T., Sławski J., 1989, *Modele procesów urbanizacji*, „Studia KPZK PAN”, t. 47, Warszawa.
- Zuziak Z. K., 1998, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.

MICHAŁ STANGEL

8. MOŻLIWOŚCI TECHNOLOGII INFORMACYJNYCH I KOMUNIKACYJNYCH (ICT) W PROCESACH REWITALIZACJI MIAST

Szybki rozwój technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) jest jednym z podstawowych elementów współczesnych przemian cywilizacyjnych, mającym wpływ na większość dziedzin życia. Wpływ ten jest również istotnym czynnikiem kształtującym funkcjonowanie współczesnych miast. Różnorakie zastosowania nowych technologii w codziennym życiu mieszkańców przekładają się, na poziomie zagregowanym, na zmiany w sposobie funkcjonowania całych społeczności miejskich. Równocześnie, coraz częściej ICT stosowane są na różne sposoby do usprawnienia funkcjonowania miast, przykładowo do organizacji transportu zbiorowego czy w systemach monitoringu. Dlatego propozycje zastosowań miejskich ICT pojawiają się ostatnio w innowacyjnych projektach urbanistycznych, łączących rozwój przestrzenny miast lub rewitalizację obszarów zdegradowanych z wykorzystaniem technologii do zaoferowania nowej jakości życia w mieście. W rozdziale omówione zostały współczesne obszary oddziaływania i wykorzystania ICT w przestrzeni miasta oraz przykłady projektów łączących problematykę urbanistyczną i technologiczną¹.

8.1. MIASTO W CYWILIZACJI INFORMACYJNEJ

Przemiany cywilizacyjne związane z końcem ery przemysłowej prognozowane były przez wielu badaczy, pisarzy i artystów już od połowy XX wieku i opisywane na wiele sposobów. Podstawą tych przemian jest rozwój technologii telekomunikacyjnych i informacyjnych oraz powstanie **globalnej gospodarki informacyjnej**, co ma konsekwencje w niemal każdej dziedzinie funkcjonowania jednostek, grup ludzi, organizacji i całych społeczeństw. Pochodną rozwoju globalnych sieci jest również ekspansja mediów elektronicznych i swoista **kompresja czasu i przestrzeni**, powodująca zmiany w postrzeganiu rzeczywistości. Charakteryzując społeczeństwo informacyjne w aspekcie wpływu współczesnych przeobrażeń cywilizacyjnych na miasta, można wyodrębnić następujące zagadnienia:

¹ Tekst opracowano na bazie pracy doktorskiej p.t. *Rewitalizacja urbanistyczna w społeczeństwie informacyjnym* opracowanej pod kierunkiem dr hab. inż. arch. Krzysztofa Gasidły i obronionej na Wydziale Architektury Politechniki Śląskiej w marcu 2007 roku.

- Powiązania sieciowe miast i regionów w globalnej gospodarce informacyjnej. Przestrzenne konsekwencje dla miast i regionów to m.in. globalna konkurencja miejsc, pojawienie się tzw. miast globalnych, wzrost znaczenia metropolii i polaryzacja obszarów wzrostu i stagnacji.

- Wpływ rozwoju ICT na życie codzienne mieszkańców miasta zarówno przez połączenia globalne, jak i szybszą i łatwiejszą komunikację lokalną. Na poziomie zagregowanym, w skali całych społeczności miejskich wpływ ten oznacza przyspieszenie kontaktów, wymiany dóbr i informacji, co w przerośni trafnie oddaje określenie „przyspieszenie metabolizmu miasta”.

- Globalna kultura medialna i tzw. „kompresja czasu i przestrzeni”, co m.in. w powiązaniu ze wzrostem zamożności społeczeństw powoduje zmiany w postrzeganiu miast i oczekiwaniach względem przestrzeni miasta, a także stwarza nowe możliwości promocji miejsc.

- Wzrost znaczenia szeroko rozumianego dziedzictwa kulturowego tworzącego tożsamość miejsca i wykorzystywanie „miejskich narracji” dla odnowy współczesnych miast. Jak pisze Dennis Frenchman (2001): „Rozwój związany z dziedzictwem kulturowym jest aspektem gospodarki opartej na wiedzy i rozwoju wspomagających ją nowych technologii. Z tej perspektywy, wzrost zainteresowania dziedzictwem kulturowym nie jest powodowany nostalgią za przeszłością, ale wymagany przez siły, które tworzą przyszłość”.

Dla procesów transformacji miast w społeczeństwie informacyjnym kluczowe znaczenie ma informacyjna warstwa miasta, jako dopełnienia jego fizycznej struktury. Warstwa ta, istniejąca od zawsze w historii miast, obecnie dzięki technologiom informacyjnym i komunikacyjnym pełni szczególną rolę i może być w zupełnie nowy sposób przetwarzana i wykorzystywana w procesach miejskich. ICT rozszerzają możliwości percepcji przestrzeni miasta i oferują nowe możliwości powiązania informacji i wiedzy związanej z miejscem, w tym subiektywnych odczuć i doświadczeń, które, choć niematerialne, na poziomie zagregowanym są coraz bardziej „uchwytnie” i stają się istotnym elementem miast w cywilizacji informacyjnej.

8.1.1. Warstwa informacyjna miasta

„W historii miast technologie przechowywania, manipulowania i przekazywania informacji miały istotny wpływ na ich wzrost i rozwój. Wynalazek pisma umożliwił powstanie systemów administracji i rynków dla wczesnych cywilizacji, a postępy transportu i nawigacji umożliwiały kontakty na coraz większe odległości, prowadząc do wczesnych form globalizacji” (Townsend, 2002). Telegraf zapoczątkował serię wynalazków, zarówno czysto technicznych (jak telefon, radio, telewizja itp.), jak i społecznych (formularz, ankieta, sondaż opinii, badania rynkowe itp.), które były niezbędne dla sterowania procesami społecznymi w nowoczesnych, wielkich i rozproszonych przestrzennie społeczeństwach. Obecnie znaczenie technologii telekomunikacyjnych dla miast zintensyfikowało się wraz z rozwojem i konwergencją cyfrowych technologii komunikacyjnych i informacyjnych (ICT). W kontekście wpływu technologii teleinformatycznych na miasto, Alan Southern definiuje ICT jako „konwergencję komputerów, sieci komputerowych, technologii telekomunikacyjnych, handlu elektronicznego i biznesu elektronicznego w kontekście zmian społecznych, otaczających ich rosnące użytkowanie

i znaczenie". Pojęcie konwergencji komputerów, sieci i mediów bywa również określane jako telematyka.

Miasto jako złożony system można rozpatrywać na wielu płaszczyznach. Wielu badaczy proponuje rozróżnienie fizycznej, materialnej struktury miasta oraz warstwy niefizycznej: miękkiej, kulturowej, informacyjnej. Fizyczne miasto składa się z terenu, budynków, infrastruktury, miejskiej przyrody: wszystkich znajdujących się w nim obiektów a także zamieszkujących je ludzi. Przestrzeń niefizyczna obejmuje relacje między elementami fizycznymi, informację, a także subiektywne i intersubiektywne odczucia ludzi.

Można również w nieco inny sposób rozróżnić strukturę miasta na racjonalne polis i subiektywne metapolis. Takie ujęcie proponuje Ewa Rewers (2001), bazując na koncepcji Brahama Shirdela: „**polis** to konkretne założenia administracyjne, zrealizowane urbanistycznie oraz architektura przestrzeni miejskich w szerokim tego słowa rozumieniu. Ma charakter racjonalny i konkretny. Odnajdujemy na tej płaszczyźnie miasto projektowane, budowane i zarządzane według europejskich lub innych, kulturowych standardów racjonalności. (...) Miasto, w którym projektowanie, budowanie, zarządzanie oraz zamieszkiwanie odgrywają rolę nadrzędną”.

Natomiast „**metapolis** to płaszczyzna ludzkiego subiektywnego oraz intersubiektywnego doświadczania miasta. Miasto na tej drugiej płaszczyźnie jest doświadczane, przeżywane i rozumiane po części intuicyjnie. (...) Na tej płaszczyźnie formy postrzegania przestrzeni miejskich łączą się z wyobrażeniami na temat podstawowych form życia w mieście. Tutaj kształtuje się opinia o charakterze życia miasta oraz o tym, co temu właśnie, a nie innemu miastu jest właściwe”.

W takim ujęciu elementy niefizyczne o charakterze praktycznym i funkcjonalnym zaliczyć można do **polis**, natomiast te związane z subiektywnymi odczuciami – do **metapolis**. Z drugiej strony natomiast, elementy fizyczne związane z dziedzictwem kulturowym i tożsamością miejsca będą – przynajmniej częściowo – należeć do sfery **metapolis**. Elementy niefizyczne mające charakter informacji tworzą warstwę informacyjną miasta, która należy zarówno do **polis**, jak i częściowo do metapolis.

8.1.2. Zmiany w relacjach przestrzennych i społecznych w miastach

Internet stał się globalnym medium wymiany informacji. W połowie 2008 roku z Internetu korzystało na świecie ponad półtora miliarda ludzi. W Polsce, która wciąż znajduje się „na drodze do społeczeństwa informacyjnego”, dostęp do Internetu datuje się od roku 1991. Obecnie liczba użytkowników Internetu zbliża się do 20 mln.

Informacje zgromadzone w sieci tworzą „przestrzeń elektroniczną” lub „cyberprzestrzeń”, która jest dostępna nie tylko poprzez komputer osobisty, ale także urządzenia przenośne (PDA) czy telefon komórkowy. Tego rodzaju „przestrzenie” tworzone są dzięki programom komputerowym, które dają wrażenie przekraczania normalnej, fizycznej przestrzeni i „wchodzenia” do niemal bezgranicznego obszaru środowisk elektronicznych, rozłożonych na całej planecie (Graham, 1995). Prowadzi to do powstania nowej formy miasta i „miejskości”, którą William Mitchell nazwał „E-topia” (Mitchell, 1999). Rozwój cyberprzestrzeni w ostatniej de-

kadzie nasuwa wiele pytań o zależności między „przestrzenią” wirtualną i rzeczywistą. Dla architektury i urbanistyki podstawowe pytanie to: czy rozwój technologii telekomunikacyjnych wpływa na funkcjonowanie przestrzeni miejskiej i jak mogą być one wykorzystane do lepszego projektowania, planowania i tworzenia tej przestrzeni.

Pojęcie „przestrzeni wirtualnej” jest bardzo szerokie i w najogólniejszym rozumieniu może obejmować wszystko to, co nie jest materialne. W węższym znaczeniu „cyberprzestrzeń” (*cyber space*) można rozumieć jako „przestrzeń internetową” lub „przestrzeń informacyjną” – globalną sieć wraz z wszystkimi witrynami (*web site*) i stronami (*web page*). Sieć ta przejmując niektóre klasyczne funkcje miejskie, takie jak praca, rozrywka, usługi, handel itd. Ponieważ człowiek coraz częściej może zdecydować, czy woli np. fizycznie udać się do sklepu w centrum miasta, czy też dokonać zakupów przez Internet, sieć także przeddefiniować rolę tych funkcji w mieście. William J. Mitchell porównywał nowe możliwości funkcjonalne sieci z elementami tradycyjnego, fizycznego miasta, co przedstawia tabela 8.

Tabela 8. Możliwość wyboru pomiędzy przestrzeniami fizycznymi a odpowiadającymi im przestrzeniami wirtualnymi według Williama Mitchella (P. Drewe (2002); tłumaczenie M. Stangel).

<i>Facade / Interface</i>	Fasada / interfejs
<i>Bookstores / Bitstores</i>	Skład książek / skład bitów
<i>Stacks / Servers</i>	Regały / serwery
<i>Galleries / Virtual Museums</i>	Galerie / wirtualne muzea
<i>Theaters / Entertainment Infrastructure</i>	Teatry / infrastruktura rozrywkowa
<i>Schoolhouses / Virtual Campuses</i>	Szkoły / wirtualny kampus
<i>Hospitals / Telemedicine</i>	Szpital / telemedycyna
<i>Prisons / Electronic Supervision Programs</i>	Wieżenie / elektroniczne programy nadzoru
<i>Banking Chambers / ATMs</i>	Banki / bankomaty
<i>Trading Floors / Electronic Trading Systems</i>	Giełda / Systemy handlu elektronicznego
<i>Department Stores / Electronic Shopping Malls</i>	Domy handlowe / handel elektroniczny
<i>Work (in offices) / Tele Work</i>	Praca w biurach / telepraca
<i>At Home / @Home</i>	W domu / @dom (ew. dom/ strona domowa)

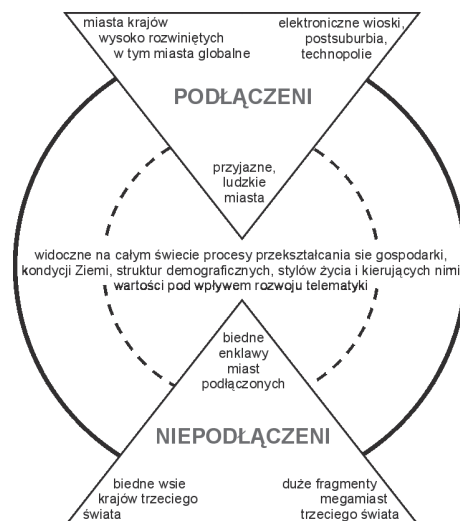
Na przewartościowanie koncepcji przestrzeni miasta mają również wpływ bezprzewodowe technologie łączności, przede wszystkim telefonia komórkowa, a ostatnio bezprzewodowy dostęp do Internetu (WiFi). Komunikacja bezprzewodowa umożliwia łączność „każdego z każdym i wszędzie”. Ma to wpływ na sposób komunikowania się w mieście, zachowania w przestrzeni publicznej i ogólnie rzecz biorąc „korzystania z miasta”. Telefonia komórkowa stała się powszechna w ciągu zaledwie kilku lat i nieraz nie uświadamiamy sobie, jak bardzo zmieniła ona życie codzienne. Jak komentuje Sadie Plant (1998): „Telefon komórkowy jest więcej niż technologią komunikacji – jest to pilot, którym obsługiwać możemy otoczenie”.

Mieszanina świata cyfrowego i rzeczywistości wirtualnej nazywana jest rzeczywistością rozszerzoną (lub rzeczywistością pogłębioną; ang. *augmented reality* – AR). Jako nowy paradygmat percepcji przestrzeni, w bardziej ogólnym znaczeniu termin ten dotyczy wszelkiego rodzaju „przeplatania się” przestrzeni, choćby wtedy, gdy idąc ulicą rozmawiamy przez telefon komórkowy. Próby „łączenia przestrzeni rzeczywistych i wirtualnych” pojawiają się na różne sposoby w projektach architektonicznych. Przykładem takiej „architektury interaktywnej” jest pawilon wody słodkiej w Holandii (Nox Architects/Lars Spuybroek) lub Wirtualna Giełda

w Nowym Jorku (Asymptote Architecture). Trudno jeszcze powiedzieć, czy są to symptomy nadchodzących zmian i nowych możliwości, które będą się dalej upowszechniać, czy tylko eksperymenty z nowymi mediami, ale projekty takie pokazują potencjalne możliwości zastosowania technologii do tworzenia interaktywnych, „rozszerzonych” przestrzeni.

Zmiany społeczne odbijają się na sposobie życia mieszkańców miast, a w konsekwencji na funkcjonowaniu miast i sposobach korzystania z przestrzeni. Następuje wieloaspektowe i wielopłaszczyznowe powiązanie fizycznej przestrzeni miasta z cyberprzestrzenią – w szczególności lokalizacja w przestrzeni staje się istotną zmienną przy korzystaniu z różnego rodzaju usług związanych z bazami danych. „Powiązanie ICT z przestrzenią miasta jest najbardziej widoczne w tzw. przestrzeniach medialnych – miejscach, gdzie tradycyjne elementy architektury są wzbogacone o wyświetlacze cyfrowe, interaktywne instalacje i gdzie intensywnie używane są urządzenia komunikacji bezprzewodowej” (Mitchell 1999).

Technologie informacyjne i komunikacyjne rozpowszechniają się bardzo szybko i można przewidywać, że zaawansowane technologie, jak urządzenia przenośne, łącza bezprzewodowe, systemy lokalizacji, rozpowszechnione dziś w zamożnych społeczeństwach, będą się stawały powszechne w pozostałych częściach świata. Jak powiedział William Gibson (1984): „przyszłość jest tu już dzisiaj, tylko jest nierówno rozłożona”. Obniżenia kosztów, rozwój infrastruktury i usług powodują szybkie upowszechnianie się urządzeń komunikacji bezprzewodowej i przewiduje się, że to, co dziś należy do eksperymentów, może niedługo stać się gałęzią przemysłu, w której dostawcy usług komunikacyjnych będą korzystać z wiedzy



Ryc. 58. Klasyfikacja przestrzeni w miastach cywilizacji informacyjnej (Paley, 2004).

„specjalistów od przestrzeni” – architektów, urbanistów, planistów (Townsend, 2002). Gdy przyjmimy, że architektura jest sztuką tworzenia przestrzeni, to zadaniem dla architekta może być nie tylko porządkowanie i aranżowanie przestrzeni rzeczywistej, ale także „przestrzeni

wirtualnej”, czy „przestrzeni internetowej”. Rolę konstrukcji przejmują narzędzia informatyczne, natomiast architektowi pozostaje kształtowanie funkcji i zależności pomiędzy rzeczywistością a przestrzenią wirtualną. „Wpływ ICT na miasta wymaga nowego zrozumienia ekologii przestrzeni miejskiej i poszukiwania możliwości uczynienia ich bardziej inteligentnymi, lepszymi miejscami do życia” (Mitchell, 1999).

Możliwość przyspieszenia rozwoju po włączeniu w nurt globalnej gospodarki informacyjnej; przyciągnięcia ludzi, inwestycji, wydarzeń i uwagi globalnych mediów stwarza nowe możliwości dla rozwoju i rewitalizacji miast. Równocześnie polaryzacja powoduje, iż miejsca niewłączone w ten nurt są marginalizowane (tzw. zjawisko podziału cyfrowego (ang. *digital divide*). W uproszczeniu można podzielić przestrzenie miast na podłączone i niepodłączone (Palej, 2002).

W takiej klasyfikacji zdegradowane obszary niepodłączone, będące enklawami miast podłączonych i pozostające w różnorodnych relacjach z obszarem metropolii, mają największy potencjał, by w procesie rewitalizacji wzrosła ich jakość i konkurencyjność.

8.1.3. Rozwój miejsc narracyjnych jako aspekt gospodarki informacyjnej

W miastach na całym świecie zauważyć można wzrost zainteresowania dziedzictwem kulturowym i historycznym. Interpretację dziedzictwa w ramach zagospodarowania przestrzeni miasta Dennis Frenchman (2001) nazywa miejscami narracyjnymi (ang. *narrative places*), a z obserwacji roli tego zjawiska we współczesnych miastach wyciąga następujące wnioski:

- „Rozwój związany z dziedzictwem kulturowym jest aspektem gospodarki informacyjnej i rozwoju wspomagających ją nowych technologii. Z tej perspektywy, wzrost zainteresowania dziedzictwem kulturowym nie jest powodowany nostalgią za przeszłością, jak chcą niektórzy krytycy, ale wymagany przez siły, które tworzą przyszłość.
- Gospodarka informacyjna prowadzi do zmian w sposobie, w jaki miejsca są formowane i odbierane, a także do zmian w ludzkich oczekiwaniach. Wzrasta zapotrzebowanie na przestrzenie publiczne, które będą nie tylko funkcjonalne, ale także komunikatywne; które przekazują historię oraz inne narracje, co wymaga włączenia mediów w środowisko miejskie.
- Zapotrzebowanie na «środowiska medialne» stwarza wyzwania dla projektantów i planistów nie tylko w zakresie fizycznego konstruowania miejsc, ale także w zakresie podejmowania decyzji, jaki przekaz powinny nieść ze sobą te miejsca”.

Frenchman uważa, że rosnące zapotrzebowanie na ujmowanie wartości narracyjnych w przestrzeni miasta prowadzi do „nowej praktyki projektowania miast” (ang. *new practice of urban design*), obejmującej interpretację i reprezentację historyczną w formach przestrzennych (architektury i architektury krajobrazu). Interpretacja i reprezentacja dziedzictwa kulturowego w mieście ma długie tradycje historyczne; już w średniowieczu miejsca, które odwiedzali pielgrzymi wypełnione były treściami narracyjnymi. Podczas gdy w przeszłości podróżujący stanowili drobny fragment społeczeństwa, obecnie turystyka jest jedną z największych dziedzin gospodarki w wielu miejscach świata, a znaczną jej część stanowi turystyka miejska. „Dzisiaj wszyscy jesteśmy pielgrzymami” (Frenchman, 2001), co stwarza popyt na informacje związane z miejscem i prowadzi do rozwoju. Oczekiwania co do informacji w środowisku

miejskim związane są z kulturą mediów, poszukiwaniem nowych doświadczeń i wrażeń, jak również z faktem, że ludzie poruszają się obecnie w miejscach nowych i nieznanych w wiele większym stopniu niż kiedykolwiek wcześniej.

8.1.4. Rola i znaczenie dziedzictwa kulturowego w procesach rewitalizacji

Istotną tendencją, która nasiliła się w latach 90. XX wieku i jest dziś obecna w wielu inicjatywach rewitalizacyjnych na całym świecie, jest wykorzystanie dziedzictwa kulturowego, jako istotnego czynnika w odnowie środowiska miejskiego. Już w latach 70. XX wieku pojawiły się w USA koncepcje łączące rewitalizację śródmiejskich obszarów miast z adaptacją i reinterpretacją przestrzeni dziedzictwa kulturowego. W latach 90. rewitalizacja oparta na kulturze stała się powszechną strategią odnowy miast na całym świecie. Frenchman (2003) uważa, że jest to element coraz bardziej rozwijającego się trendu tworzenia tzw. przestrzeni narracyjnych, mających na celu interpretację i reprezentację dziedzictwa historycznego.

Pod koniec XX wieku rola kultury w strategiach rewitalizacji rozpowszechniła się w wielu miastach świata. Udanymi przykładami są m.in. Temple Bar w Dublinie, gdzie zainteresowano inwestorów i turystów „dzielnicą bohemy”; Barcelona, gdzie Olimpiada w 1992 roku stała się katalizatorem inwestycji i transformacji dzielnicy nadbrzeżnej, czy sztandarowy przykład Bilbao, gdzie nowe muzeum Guggenheima jest symbolem przemian zdegradowanej dzielnicy. Podejście takie stało się bardzo popularne w Wielkiej Brytanii. Do klasycznych przykładów należą m.in. rewitalizacja dzielnicy Southwark w Londynie (w tym galeria Tate Modern); projekty rewitalizacji m.in. w Newcastle, Manchesterze, Bristolu czy Gateshead.

Rola kultury w procesach odnowy miast to, z jednej strony, wykorzystywanie istniejącego potencjału, a z drugiej, tworzenie nowych funkcji kulturotwórczych i bazujących na nich nowej tożsamości miejsc. Przykładem średniej wielkości miasta przemysłowego, gdzie proces transformacji oparto na kulturze, jest francuskie Saint Etienne. Kilkadziesiąt lat temu powoli zaczęło tu zamierać górnictwo, metalurgia i przemysł tekstylny; zaczął się okres bezrobocia i stagnacji. Jednak miasto postawiło na zmianę wizerunku. Podjęto wiele działań mających na celu rewitalizację śródmieścia i zmianę wizerunku miasta. Wyremontowano główną ulicę i reprezentacyjne przestrzenie publiczne. Kompletnie przebudowano jeden z centralnych placów, przekształcając go w tętniący życiem „salon miasta”. Nowy wizerunek to „miasto designu”, czemu służy m.in. uruchomienie muzeum sztuki współczesnej, które aspiruje do bycia drugim co do wielkości we Francji po Centre Pompidou, oraz organizacja prestiżowych imprez kulturalnych, jak np. święto książki czy biennale designu. Postawiono również na udział mieszkańców w przeobrażeniu miasta. Pod hasłem „Wspólnie przeprojektujemy nasze miasto” odbywa się debata nad nowymi projektami dla miasta, które są na bieżąco prezentowane w „Domu projektów”. Organizowane są cyklicznie „Dni urbanistyki” – trwający tydzień festiwal, podczas którego prezentowana jest wizja miasta i nowe projekty.

Współczesne przykłady pokazują, że warstwą kulturową miejsca będącą podstawą procesów transformacji może być nie tylko dziedzictwo historyczne i kulturowe „w tradycyjnym sensie”, ale też np. lokalna scena muzyczna, artystyczna, wydarzenia sportowe czy subkultura dzielnicy. Przykładowo, dzielnica w Nowym Jorku, która przeszła proces gwałtownej

transformacji w latach 90. XX wieku to Meat Packing District – miejsce hurtowego handlu mięsem, gdzie „od rana ćwiartowane są półce mięsa, a chodniki spływają krwią” (Spivack, Franck, 2005). W tej scenarii w latach 60. otwarto kilka barów dla homoseksualistów, które stały się bardzo popularne. Pod koniec lat osiemdziesiątych pojawiły się restauracje, kluby i studia artystów, a potem drogie butik. Teraz dzielnica żyje 24 godziny na dobę: „wcześnie rano handluje się mięsem, potem pojawiają się klienci sklepów, którzy omijają kałuże świeżej krwi. Po południu zapełniają się bary, wieczorem kluby, których klienci wychodząc nad ranem spotykają rozpoczynających pracę rzeźników” (Spivack, Franck, 2005). Przykład ten może być szokujący, ale przytaczany jest jako świadectwo skutecznej transformacji dzielnicy Nowego Jorku. Inny, aktualny przykład z Nowego Jorku to dzielnica DUMBO². W opuszczonych budynkach przemysłowych od lat 80. mają pracownie artyści, a w połowie lat 90. pojawił się deweloper, który wykupuje budynki i przekształca je w ekskluzywne lofty dla „yuppies”. Dzielnica konsekwentnie promowana jest jako DUMBO, z wykorzystaniem szeregu pozytywnych skojarzeń klientów, w nawiązaniu do sympatycznej postaci z kreskówki (m.in. ogromny billboard z wizerunkiem słonia na jednym z budynków). Przykłady te ilustrują potencjał tożsamości miejsca związanej z kulturą alternatywną czy popularną, która obok kultury wysokiej może przyczynić się do rewitalizacji miejsca.

8.2. MOŻLIWOŚCI ICT W ZAKRESIE AKTYWIZACJI PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Od początku lat 90. XX wieku pojawia się wiele koncepcji i projektów wykorzystania możliwości ICT w zakresie aktywizacji przestrzeni miasta. Aktywizacja taka ma na celu m.in. podniesienie jakości życia i wzrost ponadlokalnej konkurencyjności miejsca, dlatego przyczynia się do szeroko rozumianej rewitalizacji. Koncepcje te proponują różne zastosowania ICT: od udostępniania informacji związanych z miastem, jego rozwojem i planowaniem, przez systemy usprawniające funkcjonowanie różnych obszarów miasta, np. transportu publicznego, po udostępnianie narracji związanych z miejscem i aktywizację przestrzeni publicznej miasta z pomocą mediów cyfrowych. Technologie te można zaklasyfikować ogólnie do czterech grup: komunikacja, dokumentacja, mechanizmy lokalizacji oraz media cyfrowe. (Townsend, 2005). Równocześnie, większość zastosowania tych technologii można sklasyfikować według założonego wcześniej podziału na polis i metapolis. W pierwszym przypadku chodzi o racjonalne usprawnianie funkcjonowania, niejako katalizę procesów miejskich; a w drugim o zmianę sposobu doświadczania miasta i komunikowanie warstwy narracyjnej.

8.2.1. Telekomunikacja

Możliwość komunikacji telefonicznej i internetowej z niemal każdego zamieszkanego fragmentu Ziemi jest dziś uważana za oczywistą. W coraz większej ilości miejsc równie

² Fragment miasta „w dole pod wiaduktem Mostu Manhattańskiego” – ang. *Down Underneath the Manhattan Bridge Overpass*, w skrócie: DUMBO, jak imię słonia z kreskówki Disneya.

powszechny staje się dostęp do Internetu. Taki poziom dostępu do informacji jest nie tylko doceniany, ale staje się oczekiwany; bez niego czujemy, że nasze zdolności do postrzegania i doświadczania świata są niepełne (Frenchman, 2001). Powyższa obserwacja odnosi się również do informacji na temat miejsc, a doświadczanie środowiska miejskiego jest „rozszerzone” o to, co o nim wiemy, i czego możemy się w nim dowiedzieć. Wszak sieci telekomunikacyjne, które powstawały dla potrzeb komunikacji na duże odległości są dziś wykorzystywane przede wszystkim do komunikacji wewnątrz metropolii.

Dostęp do sieci telekomunikacyjnych (Internetu, telefonii komórkowej itp.) jest możliwy dzięki odpowiedniej infrastrukturze. Przez wielu badaczy wpływu ICT na miasta sam dostęp do sieci wskazywany jest jako istotna przesłanka społecznej i ekonomicznej rewitalizacji, gdyż pozwala na komunikację, dostęp do wiedzy, poszukiwanie ofert zatrudnienia itp., a przez to na wyrównanie szans mieszkańców obszarów zdegradowanych. Infrastruktura telekomunikacyjna nie ma w zasadzie bezpośredniego, istotnego wpływu na fizyczny kształt przestrzeni miasta, ale stwarza nowe relacje przestrzenne i pozwala na nowe sposoby funkcjonowania miasta. Od kilku lat usługi sieciowe związane z miastami istnieją w wielu miejscach, również w Polsce, ale to co wydaje się najistotniejsze do ich wykorzystania to ich zagęszczenie, wzajemne powiązanie i niezawodność; osiągnięcie pewnej masy krytycznej, która dopiero powoduje jakościową zmianę funkcjonowania w mieście.

8.2.2. Dokumentacja

Dokumentacja oznacza gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie informacji związanych z miejscami; zarówno informacji praktycznych, obiektywnych, jak i coraz częściej informacji subiektywnych, dotyczących tożsamości miejsca. Nagromadzenie i powiązanie tych informacji, oraz wygodne systemy dostępu do danych dają mieszkańcom miasta czy turystom możliwość nowego sposobu percepcji przestrzeni. Można to niejako porównać do wrażenia, gdy spacerujemy przez miasto słuchając walkmana, a nałożenie się tego co widzimy i muzyki tworzy nową jakość percepcji; z tym że muzyka nas może rozpraszać; odciągać uwagę od miasta, a informacje związane z miejscem rozszerzają i pogłębiają percepcję.

Dobrym, stosunkowo nieskomplikowanym technicznie przykładem takiego zastosowania jest projekt „Talking Street”, który ma na celu udostępnienie historii związanych z miejscami w mieście turystom i mieszkańcom, w tych miejscach i przy użyciu szeroko dostępnych technologii (telefon komórkowy, Internet, PDA). Został uruchomiony początkowo w Nowym Jorku (2003), a obecnie działa w kilkunastu większych miastach amerykańskich. Nagrania historii opowiadanych przez znane osoby – np. w Nowym Jorku przez aktorów Roberta de Niro i Sigourney Weaver, w Waszyngtonie przez prezentera telewizyjnego Larry’ego Kinga – dostępne są przez telefon i na stronie internetowej. Na stronie dostępna jest też mapa z trasami pieszych wycieczek i odpowiednimi numerami. Będąc w miejscu opisywanym przez trasę zwiedzania można zadzwonić z telefonu komórkowego pod odpowiedni numer, wybrać kod związany z daną lokalizacją i wysłuchać opowiadanej przez aktora historii związanej z danym miejscem. Przykładowo w sercu Manhattanu, w ramach trasy zwiedzania „The Rise of New York” Sigourney Weaver opowiada o początkach miasta, które rozwinęło

się z kolonialnej osady w globalną metropolię; a na terenie World Trade Center o zamachach i odbudowie. Inne opowieści związane są też z mniej znanymi miejscami jak np. w Bostonie („Boston: City of Rebels and Dreamers”) Steven Tyler opowiada historię związaną ze znanymi mieszkańcami miasta, w miejscach ich zamieszkania lub działalności.

8.2.3. Mechanizmy lokalizacji

Większość informacji dostępnych w Internecie jest w jakiś sposób związana z fizyczną lokalizacją w przestrzeni, jednak dopiero od niedawna upowszechniają się technologie pozwalające na nadanie informacji kontekstu przestrzennego. Mechanizmy lokalizacji i adnotacji przestrzennej (ang. *context and location-awareness*), stały się powszechnie znane w ostatnich kilku latach w postaci systemów nawigacji samochodowej i serwisów sieciowych takich jak Google Earth czy „lokalizator internetowy” Zumi. Pozwalają one na dokładne określenie położenia użytkownika (np. o najbliższych stacjach benzynowych, restauracjach czy sklepach). Mechanizm działa też w drugą stronę – nadawca może „umieścić” informacje w danym miejscu w przestrzeni, a raczej umieścić je w Internecie tak, że będzie dostępna tylko z danego miejsca w przestrzeni. Umożliwia to więc np. stworzenie strony internetowej z informacjami o mieście, czy elektronicznego przewodnika turystycznego, z których będzie można korzystać tylko fizycznie znajdując się w jego obrębie. Do określania stosowane są różnorakie technologie, od najprostszych – jak choćby naklejka z żółtą strzałką, unikalny kod, opis charakterystycznych punktów miasta – po bardziej skomplikowane technologie precyzyjnej lokalizacji jak GPS, RFID (*Radio Frequency Identification*) czy triangulacja sygnału sieci telefonii komórkowej.

8.2.4. Przestrzeń medialna

Media cyfrowe, ekrany i projekcje świetlne stają się coraz bardziej popularnymi elementami przestrzeni publicznej. Często są to kluczowe elementy omawianej tematyki przestrzeni, jak w Las Vegas. Klasycznym przykładem przestrzeni medialnej, przywoływanym jako kwintesencja medialnego środowiska miejskiego jest nowojorski Times Square. Obecny kształt placu wynika z założeń planistycznych i regulacji strefowania Departamentu Planowania Przestrzennego Nowego Jorku z 1998 roku. Jako jedne z elementów rewaloryzacji obszaru placu wprowadzono duże podświetlane elementy fasad dla wszystkich nowych i adaptowanych budynków mających fasady przy Siódmej Alei i Broadwayu. Wynikiem takich regulacji była „eksplozja” podświetlanych znaków i tablic reklamowych – obecnie na placu, obok przeszło stu wielkoformatowych tablic reklamowych, znajduje się 38 wielkoformatowych wyświetlaczy typu LED, zainstalowanych kosztem 140 mln dolarów. Większość wyświetlaczy służy celom reklamowym, z dwoma wyjątkami, pokazującymi bardziej złożone treści. Wyświetlacz agencji prasowej Reuters pokazuje na bieżąco wiadomości i zdjęcia agencji, wybierane bez ingerencji ludzkiej, za pomocą skomplikowanego systemu zarządzania informacją. Natomiast budynek firmy Lehman Brothers ma na trzech pierwszych piętrach zainstalowaną „skórę

medialną" złożoną z wyświetlaczy, które pokazują sceny naturalnych krajobrazów. Obecnie powszechnym elementem przestrzeni publicznej miast stają się także media cyfrowe. Należą do nich m.in. wyświetlacze ciekłokrystaliczne, projekcje świetlne, programowalne elementy fasad budynków, diody LED umieszczone w elementach przestrzeni publicznej, instalacje dźwiękowe oraz różnego rodzaju interaktywne elementy małej architektury (określane jako inteligentne meble uliczne; ang. *smart urban furniture*).

Przykładem oddziaływania projekcji świetlnych w przestrzeni publicznej są instalacje Krzysztofa Wodiczki, tworzone od lat 1990. Rozwijające się technologie umożliwiają powiązanie elementów fizycznej przestrzeni z bazami danych i serwisami internetowymi. Powiązanie instalacji multimedialnych (projekcji świetlnych, ekranów, dźwięku, ruchomych elementów fasady, interaktywnych mebli ulicznych itp.) z cyberprzestrzenią stwarza nowe uwarunkowania i możliwości interakcji ludzi w przestrzeni publicznej z informacyjną warstwą miasta. Specyficzna grupa zastosowań to instalacje pokazujące (wizualizujące) w przestrzeni publicznej niewidoczne inaczej cechy, występujące w danej chwili lub związane z krótkotrwałą historią miejsca. Wyświetlane informacje mogą być bardzo różne; jak ilość przechodzących ludzi w ciągu ostatniej godziny; ilość informacji przesyłanych przez niewidoczne światłowody, niewidoczne pociągi metra przejeżdżające pod ziemią; twarze ludzi, którzy odwiedzili dane miejsce itp.

Pełne wykorzystanie możliwości projekcji i instalacji multimedialnych do aktywizacji przestrzeni publicznej daje powiązanie ich z sieciami bezprzewodowymi i technologiami mobilnymi. Takie połączenie daje ludziom możliwość sterowania treścią wyświetlanych informacji i pozwala np. na sprzężenie zwrotne pomiędzy tą treścią, a zawartością bazy wiedzy o miejscu. Z powodu skomplikowania technologicznego i kosztów, tego rodzaju instalacje dotychczas tworzone były w przestrzeniach publicznych tymczasowo. Przykładem powiązania projekcji w przestrzeni publicznej i telefonii komórkowej jest projekt „Urban Diary” berlińskiej grupy RUDE Architecture to eksperymentalna instalacja, przedstawiająca w przestrzeni publicznej teksty wysyłanych SMSów. Na stacji metra Aleksander Platz w Berlinie zamontowany został ekran, na którym wyświetlane były SMSy, które berlińczycy wysyłali na wskazany numer. Instalacja działała przez 100 dni na przełomie 2001 i 2002 roku. W tym czasie wysłane i wyświetlone zostało ok. 10 tys. wiadomości. Wyświetlacz stał się miejscem wyrażania poglądów mieszkańców miasta, a stacja metra nabrała nowego znaczenia jako przestrzeń wymiany informacji. Innym przykładem jest instalacja „Blinkenlights” – jako wyświetlacz wykorzystano tu elewację budynku w Berlinie. Skoordinowane elektronicznie światła w oknach stworzyły piksele gigantycznego wyświetlacza, który podłączony był do strony internetowej, na której można było rysować proste obrazy, składające się z prostokątnych pikseli. W obrazie wyświetlanym na fasadzie budynku pikselami były okna budynku.

8.2.5. ICT a nowa jakość życia w mieście

Serwisy internetowe udostępniające różnego rodzaju informacje związane z funkcjonowaniem jednostek i organizacji w mieście przyczyniają się do przyspieszenia, intensyfikacji i ułatwienia kontaktów. Mieszkańcy metropolii zawdzięczają teledystrybucji szereg usprawnień

i oszczędność czasu w życiu codziennym. Anthony Townsend (2002) nazywa ten proces przyspieszenia i ułatwienia życia jednostek i organizacji katalizą życia codziennego w mieście. Zastosowania serwisów internetowych związanych z miastem nabierają istotnego znaczenia i stanowią nową jakość, gdy istnieje równoległe szereg usług wzajemnie się uzupełniających. Tego typu usługi istnieją w wielu miastach; także w Polsce dostępne są w Internecie rozkłady jazdy pociągów i autobusów czy plany miasta. Jednak tym, co stanowi zasadniczą różnicę i nową jakość dla użytkownika w przypadku serwisów miejskich jest kompleksowość, wszechstronność i niezawodność systemu, oraz wzajemne powiązanie różnych serwisów. Łatwość korzystania z tego rodzaju systemów i swego rodzaju „przenikanie się” różnych usług stanowi jakościową zmianę i ułatwienie w życiu codziennym w mieście. Rola tych usług rośnie wykładniczo, a istotny wpływ na miasto jest uzależniony od stopnia ich rozpowszechnienia i wykorzystania, niezawodności i wzajemnego powiązania. Takie zagęszczenie daje niezbędną „masę krytyczną”, w znacznym stopniu zmieniając sposób funkcjonowania mieszkańców miasta.

8.3. MIASTA NOWEGO WIEKU

W wielu miejscach świata opracowywane są obecnie projekty, które mają na celu zaproponowanie nowej jakości życia w oparciu o technologie informacyjne i komunikacyjne. Są to zarówno koncepcje nowych fragmentów miast zorientowanych na przemysł informatyczny i medialny, jak i rewitalizacji istniejących dzielnic. W przedsięwzięciach tych można zaobserwować liczne podobieństwa nie tylko w zakresie infrastruktury informatycznej czy planowanych funkcji (funkcji mieszanych mieszkalno-usługowych, w powiązaniu z przemysłem wysokich technologii i instytucjami badawczymi), ale także w sposobie kształtowania przestrzeni i tworzenia „narracji społeczeństwa informacyjnego”. Projekty te pojawiają się przede wszystkim w krajach wysoko rozwiniętych, w których technologie informacyjne i komunikacyjne są najbardziej rozpowszechnione; ale są też próby realizowania ich w krajach będących „na drodze do społeczeństwa informacyjnego”, jak Hiszpania czy Brazylia.

Eksperti MIT Center for Real Estate zauważyli, iż projekty te różnią się wielkością i sposobem organizacji, ale mają wiele cech wspólnych, dlatego zaproponowali ogólne określenie takich zamierzeń jako *new century cities* – „miast nowego wieku”. Przykładowo, dzielnica One-North w Singapurze obejmuje obszar 200 ha i jest jednym z największych na świecie założeń urbanistycznych, natomiast Science Park w Belfaście obejmuje tylko 10 ha. Niektóre, jak Digital Media City w Seulu, prowadzone są przez władze centralne; inne, jak otoczenie kampusu MIT, powstawały przez wiele lat, przy współpracy uczelni, władz lokalnych i licznych deweloperów prywatnych. Niektóre dotyczą zagospodarowania nowych obszarów, ale wiele z nich obejmuje przekształcenia i rewitalizację obszarów zdegradowanych. Jednak wszystkie te projekty mają kilka cech wspólnych:

- Mają na celu rozwinięcie kapitału ludzkiego i społecznego potrzebnego do tego, by dać miastom (i regionom), w których się znajdują, korzyści w globalnej konkurencji.
- Oferują sposób życia zorientowany na interakcję i kreatywność, odpowiednio do nowych, różnorodnych stylów życia oraz „celebrują doświadczenie miejsca”.

- Integrują najnowsze technologie informacyjne, telekomunikacyjne i medialne w fizycznej, społecznej i gospodarczej tkance społeczności lokalnej.

- Zakładają obecność firm technologicznych, instytucji badawczych i edukacyjnych oraz wysoko wykwalifikowanych pracowników sektorów gospodarki informacyjnej, dla których przewidziano mieszkania, usługi i rekreację.

- Opierają rozwój tych obszarów miejskich o partnerstwo pomiędzy władzami, deweloperami, instytucjami badawczymi i firmami z branży informatycznej i nowych mediów.

W projektach tych poszukiwanie nowego sposobu funkcjonowania miasta, charakterystyczne dla NCC, wyraża się w sposobach, w jakich technologie informacyjne i komunikacyjne wykorzystywane są do:

- testowania praktycznych zastosowań technologii w pracy, życiu codziennym i rekreacji;

- obsługi infrastruktury wodnej, energetycznej, kanalizacyjnej itp.;

- zarządzania transportem: logistyką, parkowaniem, transportem publicznym;

- przeprowadzania transakcji handlowych, zarówno tradycyjnych jak i on-line;

- komunikacji pomiędzy jednostkami, grupami, instytucjami i przedsiębiorstwami;

- udostępniania informacji związanych z miejscami i całą dzielnicą, łącznie z historią, dziedzictwem kulturowym, informacjami o wydarzeniach;

- użycia sztuki, instalacji przestrzennych i wspólnych doświadczeń mieszkańców i turystów do tworzenia tożsamości miejsca.

Technologie zastosowane w omawianych dzielnicach obejmują infrastrukturę, elementy zagospodarowania, jak programowalne elementy małej architektury, programowalne cyfrowe powierzchnie, oznakowanie itd. Technologia globalnego pozycjonowania (GPS) pozwala na określanie lokalizacji ludzi i urządzeń w czasie rzeczywistym, a sensory zbierają takie dane o środowisku, jak nasłonecznienie, zanieczyszczenie powietrza i ruch ludzi, i mogą automatycznie dopasowywać środowisko. Pozwalają na to szybkie sieci elektroniczne, zarówno kablowe jak i bezprzewodowe. Jak zauważa Dennis Frenchman (2005), te charakterystyczne cechy występują także w innych nowych założeniach urbanistycznych, ale unikalne dla NCC jest intencjonalne nagromadzenie i nawarstwienie technologii, które stanowiąc ma swoistą „masę krytyczną” będącą podstawą do wspomaganie nowych rodzajów miejsc, działalności i stylów życia. Powoduje to, że miejsca te są laboratoriami, w których ludzie i firmy mogą już dzisiaj testować i doświadczać przyszłościowego środowiska do życia.

8.3.1. Arabianranta

Przykładem tego typu założenia urbanistycznego może być Arabianranta, położona nad brzegiem morza dzielnica Helsinek, biorąca swoją nazwę od fabryki naczyń „Arabia”. Transformowana w trwającym projekcie Arabianranta ma być dzielnicą o mieszanych funkcjach mieszkaniowych i usługowych, w której istotne miejsce zajmie sztuka, design i kultura. Większość terenu należy do miasta. W 1999 roku powołano spółkę Art and Design City Helsinki Ab Oy, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego pomiędzy miastem, Ministerstwem Handlu i Przemysłu, uniwersytetem, oraz lokalnymi właścicielami gruntów i deweloperami.

Celem przedsięwzięcia jest, by do 2010 roku zamieszkało tam 12 tys. mieszkańców, oraz znalazło się kilkaset firm z branży ICT, około 8000 miejsc pracy i uczelnie wyższe kształcące 6 tys. studentów. Głównymi instytucjami będą Uniwersytet Sztuki i Wzornictwa w Helsinkach wraz z centrum audiowizualnym oraz kilka fabryk produkujących meble i przedmioty projektowane przez czołowych fińskich projektantów. Jak czytamy na stronie internetowej projektu: „punktem wyjścia w projekcie rewitalizacji dzielnicy jest uhonorowanie tożsamości miejsca, w którym powstawało miasto i kultury, która zrodziła się na tym obszarze. Miejsca narodzin miasta oraz manifestacja kultury technicznej i przemysłowej, wraz ze sztuką i muzyką dają unikalną synergię”³.

W artykule w magazynie „Wired” Wiliam Shaw (2003) przedstawia jako przykład następujący scenariusz: „Powiedzmy, że jest wtorek. Miałeś ciężki dzień w pracy i nie chce ci się iść z przyjaciółmi na siłownię. Dostajesz wiadomość w telefonie, że w lokalnym kinie grają najnowszy film fińskiego reżysera Aki Kaurismaki – system HVV zakłada, że możesz być zainteresowany, bo tydzień wcześniej poszedłeś na inny film tego samego reżysera. Wysyłasz wiadomość do znajomych z pytaniem, czy nie chcieliby pójść. Koleżanka odpisuje, że wybiera się i nawet kupiła już bilet. Łączysz się z pomocą sieci z kinem i kupujesz bilet, wybierając miejsce obok niej. System powiadamia twoich przyjaciół, że nie będzie cię na siłowni a komputer sterujący ogrzewaniem w twoim mieszkaniu, że wrócisz później. Potem aktualizuje listę twoich preferencji i zwyczajów zapamiętując, że lubisz fińskie kino. Może nawet dostajesz wiadomość, że w pobliżu powstaje fanclub filmowy i może chciałbyś się zapisać?”

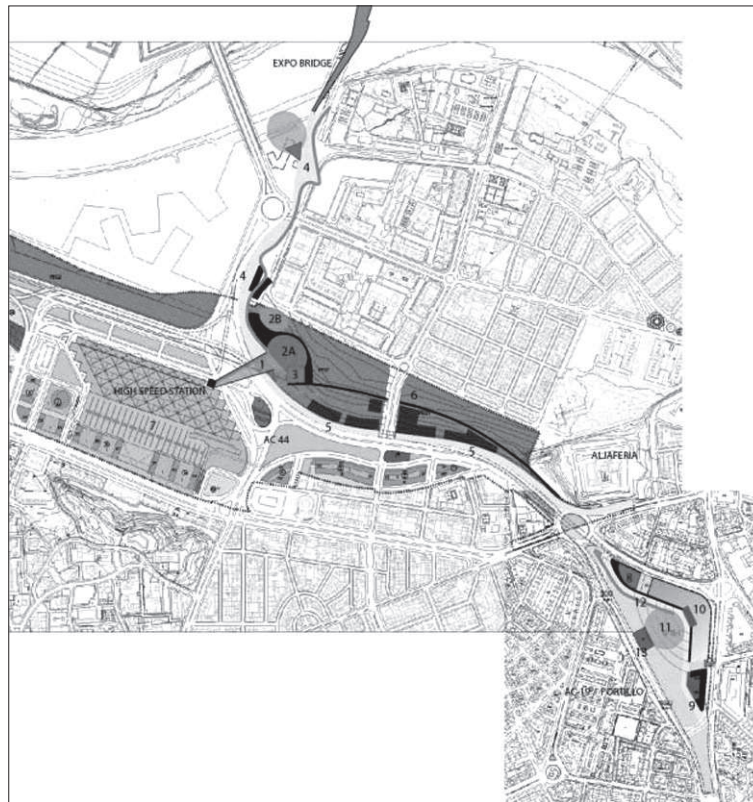
Społeczność lokalna, obejmująca mieszkańców, studentów i ludzi pracujących w obszarze Arabianranta ma możliwość korzystania z lokalnej sieci Helsinki Virtual Village (HVV) – nowoczesnej sieci bezprzewodowej obejmującej obszar całej dzielnicy, oferującej szereg usług i tworzących lokalną społeczność internetową. Użytkownicy mogą korzystać z tej sieci poprzez komputery osobiste, telefony komórkowe, palmtopy, oraz cyfrową telewizję. Sieć oferuje szereg usług opartych o lokalizację, pobierających dane o lokalizacji z urządzeń przenośnych, w celu ułatwienia mieszkańcom koordynacji życia zawodowego i społecznego. Sieć HVV powstała w wyniku współpracy szeregu firm z branży ITC, takich jak Nokia, Ericsson, Matsushita, Psion, Motorola, i fińskiej firmy telekomunikacyjnej Sonera. Firmy te wykorzystują dzielnicę Arabianranta jako pole do eksperymentów na temat lokalnych społeczności sieciowych. Badania koncentrują się na problematyce społecznych efektów tych technologii oraz na tworzeniu i ewaluacji dostępnych aplikacji. Dotychczasowe wyniki pokazują zaangażowanie mieszkańców i pozytywny wpływ technologii na formowanie się lokalnych więzi społecznych (Shaw, 2003).

8.3.2. Zaragoza Digital Mile

Jednym z najnowszych przykładów projektu urbanistycznego mającego ambicje by „skierować rozwój miasta na nowe tory” dzięki zastosowaniu ICT jest „Zaragoza Digital Mile”⁴.

³ www.helsinkivirtualvillage.fi, 2005.

⁴ Według *Saragossa Digital Mile – Designing a New Century Public Realm*, MIT 2006, www.milladigital.es



Ryc. 59. Schemat koncepcji zagospodarowania terenu Digital Mile (Zaragoza Digital Mile, MIT DUSP, 2005).

Projekt dotyczy zagospodarowania terenu ok. 60 ha, położonych na północny wschód od historycznego centrum Saragossy. Znaczna część obszaru została uwolniona w wyniku przeniesienia torów kolejowych i głównej stacji kolejowej miasta oraz zagłębienia drogi szybkiego ruchu. Obszar graniczy z historycznym centrum, ale w znacznej części obejmuje obszary niezagospodarowane i zdegradowane. Projekt „Zaragoza Digital Mile” został zapoczątkowany w 2005 roku w związku z planowaną w Saragossie regionalną wystawą Expo, pod hasłem „Woda i rozwój zrównoważony”, która odbyła się w 2008 roku. Podczas wystawy na terenach Expo zrealizowano projekt pilotażowy promujący przedsięwzięcie – interaktywny „cyfrowy pawilon wodny” (Digital Water Pavillion).

Propozycje projektowe zorientowane są wokół dwóch grup tematów. Pierwszym jest idea zastosowania podejścia *open source* (wywodzącego się z oprogramowania komputerowego) do projektowania, funkcjonowania i programowania przestrzeni. Drugą grupę stanowi współczesna reinterpretacja elementów przestrzennych, związanych z historią miasta, które stanowić będą atuty Saragossy w gospodarce informacyjnej. Elementami tymi są woda łącząca teren z naturalnym krajobrazem, mosty, łączące „miejsca i idee”, wieże stanowiące oryginalne dominanty przestrzenne i tworzące obraz miejsca, mury definiujące krawędzie przestrzeni

otwartych i zamkniętych oraz warstwy kultury, krajobrazu i informacji. We wstępnych fazach opracowania określono następujące cele projektu:

- Aktywizacja zdegradowanych przestrzeni w mieście.
- Stworzenie przestrzeni publicznych dla dzielnicy.
- Edukacja w zakresie technologii informacyjnych i komunikacyjnych – pomoc w znalezieniu pracy w sektorze technologii ICT.
- Przekształcenie i promowanie miasta w regionalne centrum przemysłu wysokich technologii i kultury nowych mediów.
- Fizyczne wyrażenie w przestrzeni miasta kultury informacyjnej (społeczeństwa wiedzy), które integruje tradycję i współczesne aspiracje miasta.

- Stworzenie globalnej tożsamości dla Saragossy i promocja miasta XXI wieku

Koncepcja obejmuje obszar tzw. Cyfrowej Mili (ang. *Digital Mile*; hiszp. *Milla Digital*) rozciągający się od dzielnicy Portillo i pałacu Aljaferia (na wschodzie) do nowej stacji kolejowej Delicias (za zachodzie) i rzeki Ebro i terenów wystawy Expo 2008 (na północy). Teren ten został wybrany, aby po zrealizowaniu projektu mógł połączyć tkankę starego miasta z nowymi terenami, na których rozwija się miasto. Ogólną ideą projektu jest funkcjonalne i przestrzenne powiązanie rozrzuconych elementów przez sekwencję przestrzeni otwartych i funkcji publicznych i edukacyjnych służących miastu i społecznościom lokalnym a także powiązanie fizycznych i cyfrowych składników struktury miasta. Kluczowe elementy, które stały się podstawą projektu, zdefiniowano za pomocą sześciu haseł:

- „Brama do przyszłości” – Projekt ma na celu sygnalizowanie i obrazowanie aspiracji miasta i transformacji w cyfrowe środowisko życia i pracy na różnych poziomach:

- na poziomie regionalnym i globalnym, jako nowy; „postępowy” wizerunek miasta;
- na poziomie miasta jako teren łączący stare miasto z terenami Expo 2008,
- na subiektywnym, osobistym poziomie doświadczenia mieszkańców, jako „brama” do nowej gospodarki i nowego stylu życia.

- „Tkanka miejska w ludzkiej skali” – Rozdrobnienie skali budynków i przestrzeni publicznej, nawiązujące do historycznej zabudowy miasta. Przestrzenie publiczne w ludzkiej skali, przemieszanie funkcji dostępnych z poziomu terenu oraz łącząca tereny sieć ciągów pieszych.

- „Interaktywne przestrzenie publiczne” – Elastyczny sposób zagospodarowania i wykorzystania przestrzeni publicznych, z możliwością dostosowywania do potrzeb różnych grup użytkowników: turystów zwiedzających Expo i historyczną część miasta, pracowników przemysłu informacyjnego, mieszkańców Saragossy przychodzących na specjalne wydarzenia, mieszkańców przyległych dzielnic, dzieci i młodzież szukającą aktywnej rozrywki, ludzi starszych itp.

- „Wszechobecny dostęp do informacji” – Wszechobecna infrastruktura technologiczna, obejmująca bezprzewodowy dostęp do Internetu, lokalne serwisy internetowe, usługi oparte o lokalizację, media cyfrowe „wplecione” w zabudowę i krajobraz, interaktywne elementy wyposażenia przestrzeni publicznych itp.

- „Wydajne, ekologiczne krajobrazy” – Zagospodarowanie z szacunkiem dla środowiska, zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zapewnienie znacznej powierzchni terenów zielonych (zielone dachy), energooszczędność, wykorzystanie energii słonecznej

itp. Postulowano również odzwierciedlenie aspektów ekologicznych w kształtowaniu przestrzeni.

- „Innowacyjne użycie wody” – Pokazowe, modelowe sposoby ekologicznego wykorzystania wody. Woda była tematem Expo 2008 w Saragossie; projekt Milla Digital miał twórczo rozwijać ten temat, zarówno w sposobie działania infrastruktury miejskiej, jak i tworzeniu miejsc za pomocą elementów wodnych (fontanny, kurtyny wodne, sadzawki itp.) a także oferując wartości edukacyjne.

8.3.3. ICT i media cyfrowe w skali urbanistycznej

Cyfrowe elementy zagospodarowania mają na celu uzupełnienie i dopełnienie fizycznej struktury przestrzennej. Można wśród nich wyróżnić trzy warstwy technologiczne.

- Po pierwsze, jest to wszechobecna sieć bezprzewodowa oferująca bezpłatny podstawowy poziom usług i dostęp do Internetu, oraz interaktywnych mediów i informacji związanych z miejscem. Usługi oparte o lokalizację oferujące dostosowaną do potrzeb użytkowników informację (poprzez telefony komórkowe i palmtopy), zarówno związaną z polis (jak rozkład jazdy komunikacji publicznej czy informacje o dostępnych na miejscu usługach) jak i związane z metapolis interpretacje i opisy miejsc historycznych, multimedialne prezentacje związane z historią miasta, subiektywne informacje związane z miejscami, wprowadzone przez użytkowników.

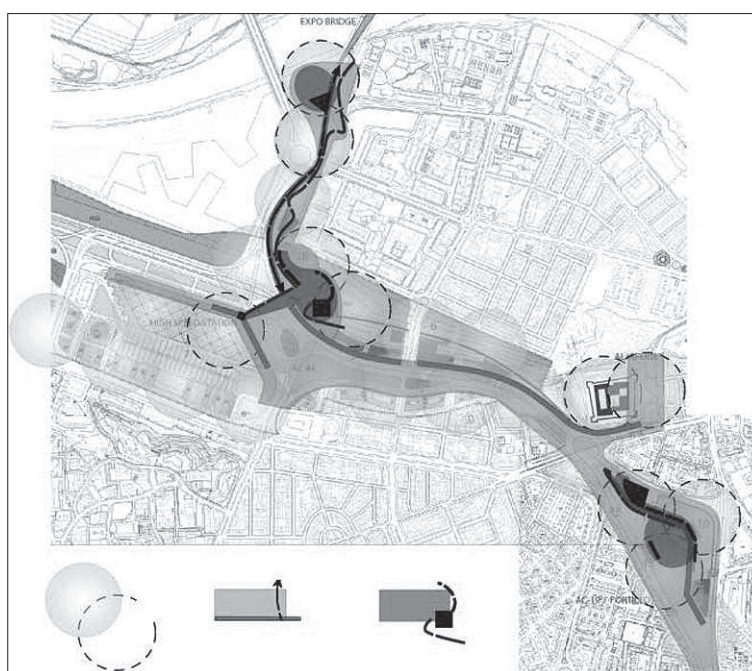
- Druga warstwę stanowią systemy multimedialne – wzdłuż ciągów komunikacji pieszej zaproponowano rozmieszczenie elementów informacyjnych promujących publiczne użytkowanie i zrozumienie środowiska miejskiego. Systemy te mogą obejmować m.in. inteligentne światła uliczne i na fasadach budynków, zmieniające kolor lub intensywność w zależności od pory dnia, zapotrzebowania, instalacji artystycznych itp. Cyfrowo rozszerzone meble uliczne – stoliki w kawiarniach, przystanki autobusowe, znaki uliczne – które mogą przenosić informacje praktyczne związane z życiem codziennym w mieście (np. menu, położenie autobusu czy dostępne parkingi w mieście) jak również informacje związane z metapolis.

- Trzecia zaproponowana warstwa technologiczna to tzw. „miejsca cyfrowe”, które mają wspierać aktywność w przestrzeniach publicznych i wzmacniać osobisty związek z przestrzenią otwartą przez interakcje i reakcję na użytkowników. Interaktywne elementy obejmować będą m.in. cyfrowe wyświetlacze mogące zmieniać kolor lub treść wyświetlanych obrazów; cyfrowe markizy służące jako ekrany do projekcji lub przesłony aranżujące przestrzeń wzdłuż budynków, posadzka reagująca na sposób poruszania się przechodniów (bądź sterująca przepływem przechodniów), interaktywne kurtyny wodne. Zwiłokrotnienie i nałożenie na siebie tych elementów ma na celu stworzenie nowej jakości w doświadczaniu miejsca, które będzie równocześnie publiczne i prywatne (zindywidualizowane).

W ramach projektu zaproponowano wiele sposobów integracji elementów cyfrowych i interaktywnych w obiektach małej architektury, posadzki, krawędziach budynków. Przykładowo „Posadzka z pamięcią” (*Memory paving*) nawiązuje do faktu, że krajobraz miejski Saragossy naznaczony jest materialnymi pozostałościami obecności kultur, które zajmowały przestrzeń miasta w historii: Rzymian, Maurów, chrześcijan... W ramach projektu zaproponowano wy-

8. Możliwości technologii informacyjnych...

korzystanie technologii cyfrowej do wyartykułowania znacznie mniejszych, współczesnych ruchów, wizualizując sposób w jaki mieszkańcy pozostawiają swój ślad w mieście, po prostu poruszając się w nim. Na fragmencie placu posadzka złożona jest z czujników i diod, które mogą emitować światło o różnym natężeniu. Posadzka „zapamiętuje” nacisk przechodzących ludzi i tam, gdzie ktoś postawił stopę, natężenie światła minimalnie się zwiększa. Zapamiętane w ten sposób kroki sumują się tak, że wieczorem, widać wyraźnie ślady przechodniów. Na posadzce mogą też być wyświetlane sekwencje świateł reagujące na ruch, tworząc swego rodzaju grę i zachęcając do eksperymentowania.



Ryc. 60. Systemy ICT i mediów cyfrowych w skali urbanistycznej (*Zaragoza Digital Mile*, MIT DUSP, 2005).

Kolejny element to „kurtyna wodna” – interaktywny system fontann, w których opadające strugi wody tworzące kurtynę wodną mogą być kontrolowane i programowane w sposób cyfrowy. Można zatrzymywać i włączać strumienie wody oraz kontrolować ich ciśnienie. Kurtyna stanowi linearny, ciągnący się w przestrzeni miasta element wodny, podobny do kanału, ale pionowy i widoczny z odległości, o zróżnicowanym charakterze, przechodzący od pionowej kurtyny wodnej, przez pochyłe (paraboliczne) powierzchnie, po poziome tafle i sadzawki. Kurtyna może się też podwajać, tworzyć pętle itp. Nie musi być programowalna i interaktywna na całej długości, a tylko w kluczowych, najważniejszych miejscach, gdzie reaguje na ruch przechodniów. Dodatkowo, precyzyjne sterowanie strumieniem wody pozwala na wyświetlanie rozmaitych obrazów. Kurtyna ma stać się elementem charakterystycznym, współtworzącym atmosferę miejsca.

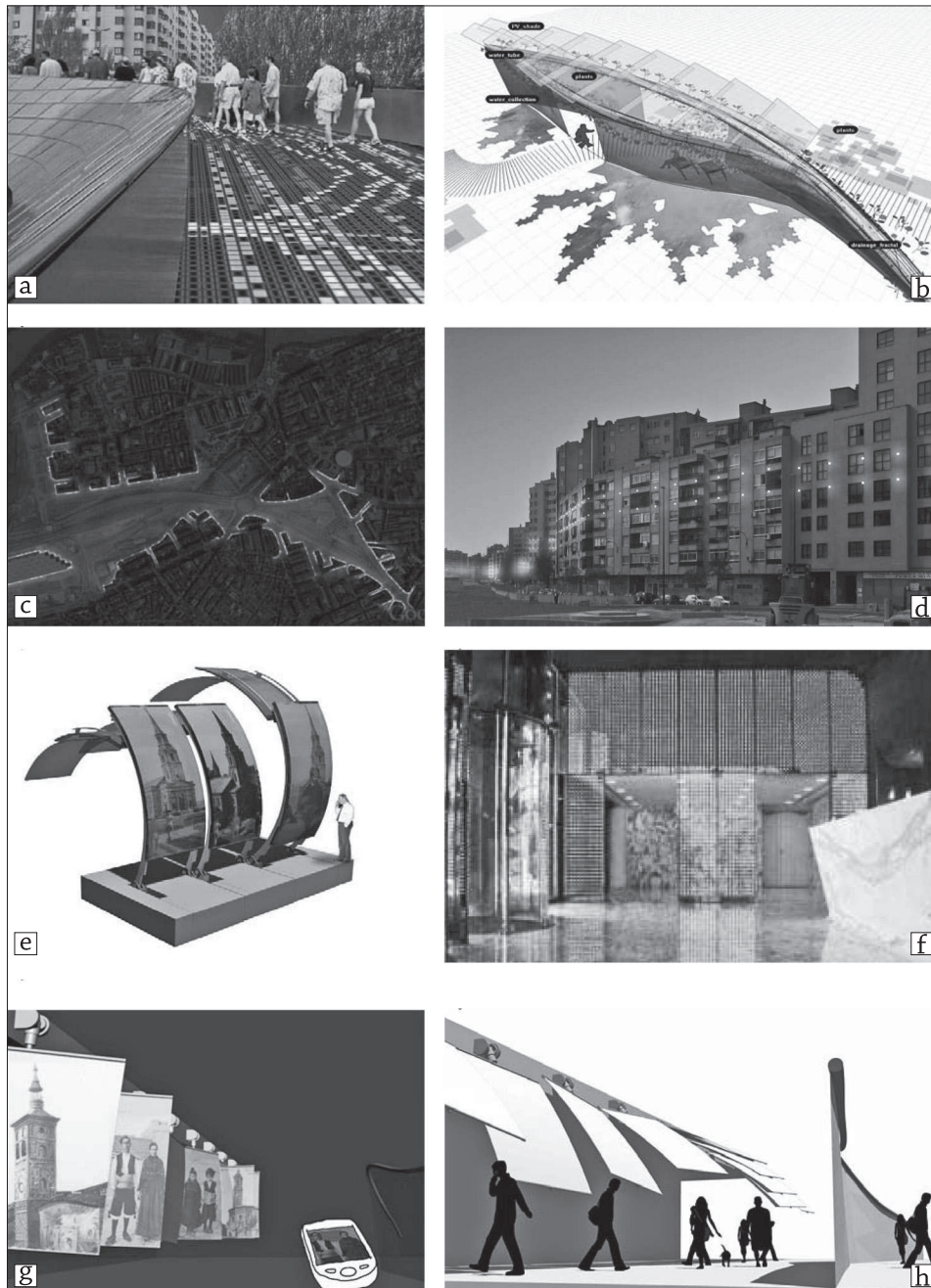
Inne zaproponowane elementy to „Miejskie piksele” (*Urban Pixels*) – autonomiczne światła, które mogą być doczepione do istniejących budynków lub struktur tymczasowych. Sterowane bezprzewodowo elementy, tworzące piksele wielkoskalowych wyświetlaczy, tworzących atmosferę miejsca. Zaproponowano liczne interaktywne meble uliczne, np. głośniki umieszczone w elementach małej architektury (ławki, słupy ogłoszeniowe, latarnie itp.) emitujące muzykę lub dźwięki z różnych okresów miasta, przypominające o ważnych rocznicach i wydarzeniach, które miały miejsce w mieście itp. Interaktywne lampy uliczne o zmiennym natężeniu i kolorze światła reagują na ruch przechodniów, ilość i szybkość poruszających się osób, a także mogą być programowane tak, by urozmaicać przestrzeń i dostosowywać nastrój do okazji. Wszechobecne cyfrowe elewacje i wyświetlacze – diody świecące LED umieszczone w powierzchniach szklanych, metalowych, tkaninach czy ścianach budynków. „Cyfrowa Ściana Graffiti”, która może być programowana przez mieszkańców lub gości, poprzez telefony komórkowe lub Internet. Można na niej wyświetlić obrazy, rysunki, zdjęcia, wiadomości tekstowe, itp.

„Cyfrowe markizy” (*Digital Awnings*) – to ruchome ekrany umieszczone na krawędzi budynku, montowane na sterowanych elektronicznie przegubach, które można obracać w dowolnym kierunku. Wyświetlane mogą na nich być obrazy bądź filmy, jako przedłużenie ekspozycji w środku budynku, ekspozycja w przestrzeni placu, bądź niezależne „kino na wolnym powietrzu”. Współgrając z kamerami internetowymi mogą być zaprogramowane tak, by np. przekazywać na bieżąco obrazy z innych miast świata i nawiązywać bezpośrednią łączność – „okno” łączące Saragossę z innymi miastami. Ekrany stanowią też mobilną, pół-przezroczystą krawędź budynku. Opuszczone w dół mogą tworzyć aranżację przestrzenną, np. dla wystaw na otwartym powietrzu lub występów artystycznych. Umieszczone poziomo mogą stanowić zadaszenie.

8.3.4. *Open source* w przestrzeni miasta

Jako ideę spinającą projekt zaproponowano realizację w realiach miasta zasady *open source*. W zastosowaniu do miasta *open source* oznaczałby – w sensie ideowym – stwarzanie okazji do interakcji pomiędzy mieszkańcami, gośćmi i miastem oraz stymulowanie tożsamości lokalnej i związków z miejscem, jego kontekstem i historią; a w sensie praktycznym oddanie możliwie znacznej kontroli nad nowo powstającą infrastrukturą cyfrowych mediów w ręce mieszkańców miasta. Każda przestrzeń publiczna miasta jest już w pewnym sensie systemem typu *open source*, przestrzenią interakcji między ludźmi. Zaproponowane w projekcie podejście oznaczałoby ponadto m.in. (1) takie projektowanie przestrzeni, które promuje interakcję i wolność ekspresji dla mieszkańców, (2) tworzenie i eksploatację powiązań między przestrzenią fizyczną a „przestrzenią narracyjną” („przestrzenią mentalną”) związaną z historią i tradycją miejsca, poprzez wykorzystanie małej architektury, systemu informacji wizualnej itp. a także technologii telekomunikacyjnych i informacyjnych; (3) otwarty, partycypacyjny proces projektowy przy współudziale mieszkańców i różnych grup społecznych. Pomyślna realizacja idei *open source* będzie uzależniona od relacji czterech „warstw”, do których można użyć określeń zapożyczonych z informatyki:

8. Możliwości technologii informacyjnych...



Ryc. 61. Systemy ICT i mediów cyfrowych w skali architektonicznej: (a) *memory paving* – posadzka z pamięcią, (b) interaktywna kurtyna wodna, (c, d) *urban pixels* – miejskie piksele, (e) interaktywne meble uliczne, (f) cyfrowe elewacje i wyświetlacze, (g, h) *digital awnings* - cyfrowe markizy (Zaragoza Digital Mile, MIT DUSP 2005).

- Sprzęt (*hardware*) – fizyczna struktura przestrzeni publicznych, budynków, małej architektury, które umożliwiają interakcje oraz zainstalowane w nich programowalne systemy medialne.
- Oprogramowanie (*software*) – kod działania technologii wiążący różne systemy medialne, które sterują działaniem cyfrowej przestrzeni.
- Zawartość – informacje „lokalna wiedza”, nastroje itp. przekazywane za pośrednictwem oprogramowania.
- Użytkownicy – ludzie mieszkający i pracujący w obszarze opracowania projektu i sąsiednich dzielnicach, mieszkańcy Saragossy oraz goście z całego świata.

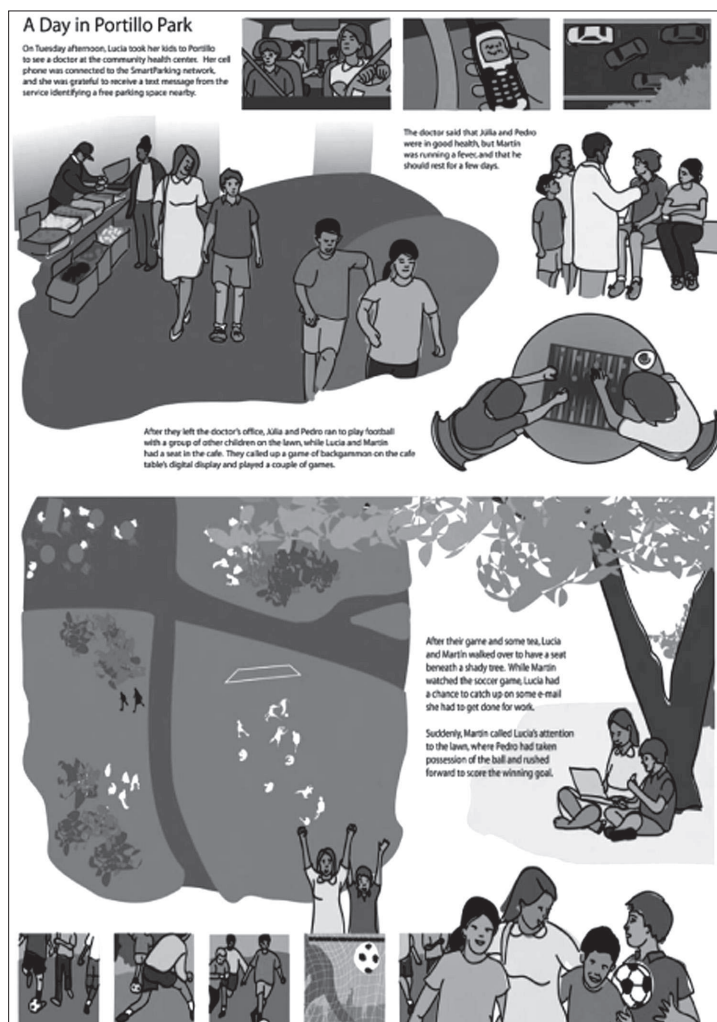
Pomysły wzbogacania przestrzeni publicznej o elementy interaktywne w oparciu o media cyfrowe pojawiają się już od kilkudziesięciu lat jako instalacje, projekcje, elementy małej architektury czy liczne koncepcje teoretyczne. W ciągu ostatniej dekady wiele konkursowych lub modelowych koncepcji architektonicznych i urbanistycznych zawiera elementy przestrzeni interaktywnej i wiązania przestrzeni z rzeczywistością wirtualną. W projekcie Zaragoza Digital Mile pomysły takie były skonfrontowane z realiami – na razie jeszcze nie z realiami realizacji, ale z oczekiwaniami klienta i z możliwościami biorących udział w projekcie firm technologicznych. Dotychczasowe wyniki projektu są bardzo obiecujące; spotkały się z uznaniem władz miasta, które widzą w nich potencjał do rozwoju i promocji Saragossy. Dotychczasowe projekty typu *new century cities* realizowane były głównie w krajach wysoko rozwiniętych, w których szeroko wykorzystywane są ICT. Nowatorskim podejściem władz lokalnych miasta Saragossy jest chęć przyspieszenia i przejścia do społeczeństwa informacyjnego w mieście.

8.4. POTENCJALNE ZASTOSOWANIE ICT W PROCESACH REWITALIZACJI

Technologie informacyjne i komunikacyjne stwarzają wiele nowych możliwości aktywizacji obszarów miejskich przez powiązanie fizycznej przestrzeni z cyberprzestrzenią. Możliwości te związane są zarówno usprawnieniami funkcjonalnymi, jak i udostępnieniem elementów niefizycznych, będących częścią tożsamości i dziedzictwa miejsca, i wpływających na jego postrzeganie i wartościowanie. Sieci telekomunikacyjne, w tym w coraz większym stopniu sieci bezprzewodowe, umożliwiają nowe relacje przestrzenne i podłączenie obszaru zdegradowanego w nurt lokalnej i globalnej gospodarki, stwarzając szanse dla rozwoju. Dzięki temu w procesie rewitalizacji obszary zdegradowane mogą stać się „inteligentnymi dzielnicami”, optymalnie wykorzystującymi walory lokalne i globalne powiązania. Serwisy internetowe, udostępniające różnego rodzaju informacje związane z funkcjonowaniem jednostek i organizacji w mieście, przyczyniają się do przyspieszenia, intensyfikacji i ułatwienia kontaktów, tj. swoistej katalizy życia miejskiego. Ich wpływ na miasto jest uzależniony od stopnia ich rozpowszechnienia i wykorzystania, niezawodności i wzajemnego powiązania różnych usług, tak by stworzyły niezbędną „masę krytyczną”. Działania w sferze ICT nie zastępują działań przestrzennych, ale prowadzone równolegle mogą je wspomagać i uzupełniać.

Obok zastosowań funkcjonalnych, serwisy internetowe umożliwiają powiązanie z przestrzenią miasta informacji związanych z lokalną kulturą, historią i tożsamością; w tym subiektywnych, wrażeniowych, a nieraz sprzecznych i fikcyjnych. Wydaje się, że na poziomie

8. Możliwości technologii informacyjnych...



Ryc. 62. Życie codzienne w obszarze Digital Mile i korzyści płynące z technologii informacyjnych i komunikacyjnych – fragment komiksu z broszury popularyzującej projekt (Zaragoza Digital Mile, MIT DUSP 2005).

zagregowanym dostęp do tych informacji w formie „bazy wiedzy” o miejscu, opartej na systemach adnotacji przestrzennej, stanowi istotną nowość i potencjalne narzędzie zmiany wartościowania i postrzegania obszarów zdegradowanych.

Współczesne technologie informacyjne i komunikacyjne umożliwiają powiązanie elementów fizycznej przestrzeni z bazami danych i serwisami internetowymi. Powiązanie instalacji multimedialnych (projekcji świetlnych, ekranów, dźwięku, ruchomych elementów fasady, interaktywnych mebli ulicznych itp.) z cyberprzestrzenią daje nowe możliwości interakcji ludzi w przestrzeni publicznej z informacyjną warstwą miasta. Media cyfrowe dają nowe możliwości projektowania przestrzeni publicznych, w których obok medium „architektura”

pojawiają się media „światło”, „dźwięk”, „ruch” itp. Takie zastosowania mogą być wprowadzane w celu aktywizacji przestrzeni w zdegradowanych enklawach, poprzedzając interwencje architektoniczne.

Wykorzystanie ICT stwarza wiele nowych możliwości włączenia lokalnej społeczności w procesy rewitalizacji. Społeczności internetowe mogą być wykorzystywane do angażowania mieszkańców w ankiety, dyskusje czy koncepcyjne prace projektowe. Baza wiedzy o miejscu, stworzona przy użyciu systemów adnotacji przestrzennej z mechanizmami łączenia informacji z miejscem i ze sobą nawzajem, pozwoliłaby na powierzenie maksymalnej kontroli użytkownikom. Paradygmatem takiego zaangażowania i kontroli społecznej jest zasada *open source*.

Możliwości telematyki w zakresie rewitalizacji mają wiele ograniczeń. Aby z nich skorzystać, niezbędne jest odpowiednie nasycenie – „masa krytyczna” technologii wśród potencjalnych użytkowników. Wprowadzenie zaawansowanych technologii w zdegradowanych obszarach miast może nieść ze sobą zagrożenie wykluczenia „niepodłączonej” części społeczeństwa. Istotne staje się pytanie „komu ma służyć rewitalizacja?” Przestrzenie narracyjne związane są z potrzebami rozwiniętego społeczeństwa informacyjnego, członków „klasy kreatywnej”, którzy poszukują wrażeń, rekreacji, atrakcji. Istnieje zagrożenie pominięcia potrzeb pozostałej części społeczeństwa, a rewitalizacja z wykorzystaniem ICT może stać się rodzajem gentryfikacji, wiążąc się z wypieraniem dotychczasowych mieszkańców przekształcanych obszarów miast.

Chociaż koszty technologii informacyjnych i komunikacyjnych oraz infrastruktury medialnej systematycznie maleją, wciąż są stosunkowo wysokie. Ale wydaje się, że wykorzystanie tych technologii może dać dodatkowe korzyści i „efekt mnożnikowy” w procesie rewitalizacji. Skuteczne procesy rewitalizacji wymagają zaangażowania i współpracy różnych podmiotów lokalnych, partnerstwa publiczno-prywatnego, zaangażowania społeczności lokalnej itp. Natomiast w erze cywilizacji informacyjnej procesy rewitalizacji wymagają również zaangażowania podmiotów globalnych: inwestorów, firm technologicznych, deweloperów.

Polska rozwija się w kierunku społeczeństwa informacyjnego i wiele z omawianych technologii jest już tu wykorzystywana. Wydaje się, że część z nich zaczyna mieć wpływ na funkcjonowanie miast; w innych przypadkach nasycenie technologii nie osiągnęło jednak jeszcze niezbędnej „masy krytycznej”. Technologie te rozwijają się na tyle szybko, że można przypuszczać, że będą one nabierały coraz większego znaczenia. Podstawowym elementem rewitalizacji w sferze ICT jest zapewnienie mieszkańcom dostępu do Internetu, jako środka dostępu do informacji, pomocnego w różnych sferach życia: poszukiwania pracy, możliwości edukacyjnych, korzystania z usług itp. Istotną infrastrukturą jest tu sieć szerokopasmowa, która staje się w Polsce coraz bardziej popularna, oferowana zarówno przez małe, lokalne firmy, jak i ogólnopolskie (operatorzy telefoniczni, telefonia kablowa itp.). Jednak w obszarach zdegradowanych ten dostęp jest ograniczony i wydaje się, że alternatywą mogłyby być sieci bezprzewodowe (WiFi; WiMAX), obejmujące obszary mieszkaniowe i przestrzenie publiczne. Nieco dyskusyjne może być, na ile mieszkańcy dzielnic zdegradowanych mają dostęp do sprzętu komputerowego, pozwalającego na korzystanie z sieci. Jednak ceny używanego sprzętu, wystarczającego do korzystania z Internetu, są coraz niższe.

Opierając się na infrastrukturze ICT, w ramach procesu rewitalizacji realizować można wiele serwisów internetowych, związanych ze zdegradowanym obszarem: społeczności

internetowe związane z miejscem, lokalny portal internetowy, forum, newsletter, radio internetowe, podcast itp. W Polsce, wśród serwisów internetowych stosunkowo silną pozycję mają portale związane z innymi mediami (np. strony i fora internetowe gazet codziennych), które już teraz bywają wykorzystywane w debacie publicznej, dotyczącej rewitalizacji. Inne możliwości to:

- Partycypacja społeczna i konsultacje w kwestiach związanych z rozwojem dzielnicy i dalszymi etapami rewitalizacji itp.
- System informacji opartej na lokalizacji (informacje o lokalnych usługach, dostępności znajomych, wydarzeniach, opcjach rekreacji i rozrywki itp.).
- Inteligentne systemy ułatwiające organizację transportu publicznego, parkowania samochodów, wykorzystania energii, wody itp.
- E-government w skali dzielnicy – ułatwienia w załatwianiu formalności.
- Promocja i reklama dzielnicy i jej rewitalizacji, marketing internetowy.

Wydaje się, iż istotny wpływ na zmianę postrzegania i wartościowania przestrzeni zdegradowanej może mieć „baza lokalnej wiedzy” – zintegrowany system gromadzenia, przetwarzania i udostępniania „narracyjnej warstwy” miasta: historii miasta, historii związanych z charakterystycznymi miejscami, z możliwością współtworzenia narracji przez użytkowników z wykorzystaniem komentarzy, cennych wątków dyskusji, subiektywnych wrażeń; lub alternatywnych narracji (np. jako kreacji artystycznych). Istotne byłoby określenie początkowych informacji i stworzenie mechanizmów łączenia informacji za sobą nawzajem i z miejscem; oraz zaprogramowanie zasad wprowadzania danych do systemu, z oddaniem maksymalnej kontroli użytkownikom – zgodnie z zasadą open source. Taki system ogólnodostępny przez Internet powinien uwzględniać dostęp przez urządzenia mobilne w przestrzeni publicznej (z możliwością wykrywania lokalizacji i kontekstu). W Polsce zaawansowane urządzenia mobilne są mało rozpowszechnione, ale do wielu zastosowań wystarczy telefon komórkowy. System taki mógłby być wykorzystywany jako narzędzie partycypacji publicznej w procesach rewitalizacji.

Media cyfrowe mogą być wykorzystane zarówno jako docelowe elementy wyposażenia przestrzeni publicznych rewitalizowanych obszarów, jak i tymczasowe instalacje do aktywizacji przestrzeni i testowania scenariuszy rozwojowych. Możliwości obejmują m.in.:

- Projekcje świetlne na ekranach i fragmentach budynków.
- Wyświetlacze LCD zintegrowane w fasadach.
- „Inteligentne”, interaktywne elementy małej architektury.
- Instalacje dźwiękowe itp.

We wstępnym etapie procesu rewitalizacji instalacje takie można by też wykorzystać do scenografii imprez promocyjnych, w celu aktywizacji zdegradowanych obszarów oraz do prezentacji i dyskusji na temat opcji zagospodarowania w ramach procesów partycypacji społecznej.

Oprócz powyższych zastosowań wydaje się, że wykorzystanie ICT w projektach rewitalizacji może dać dodatkowy „efekt mnożnikowy” – przyspieszenie procesu, promocja „do wewnątrz” dla podmiotów procesu oraz „na zewnątrz”, w marketingu skierowanym dla potencjalnych inwestorów. Promocja procesów rewitalizacji, jako nie tylko „naprawa” zdegradowanego obszaru, ale przekształcenie go w „inteligentną dzielnicę” z szeregiem korzyści dla

Tabela 9. Potencjalne zastosowanie ICT w modelowym procesie rewitalizacji (oprac. M. Stangel).

	Etap	Elementy składowe i zadania	Potencjalne zastosowanie ICT
Identyfikacja	Analiza diagnostyczna	<ul style="list-style-type: none"> • Inwentaryzacja • Diagnoza dokumentów • Analiza aktualnej sytuacji przestrzenno-społeczno- prawnego-gospodarczej miejsca • Analiza SWOT i tworzenie roboczych scenariuszy rozwoju 	<ul style="list-style-type: none"> • Cyfrowy, interaktywny, model obszaru • Bazy wiedzy o miejscu • Partycypacja społeczna online • Współpraca partnerów online • Analiza dostępności infrastruktury ICT i stopnia jej rozpowszechnienia i wykorzystania
	Tworzenie wizji, strategii i założeń programu rewitalizacji Planowanie operacyjne (tworzenie programu rewitalizacji)	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowanie wizji rewitalizacji • Konsultacje i negocjacje z udziałem zainteresowanych i potencjalnych partnerów • Sesje warsztatowe; burze mózgów angażujące potencjalnych partnerów • Konkursy i warsztaty ideowe • Konsultacje społeczne • Prezentacje i dyskusje publiczne • Opracowanie założeń do programu rewitalizacji • Promocja i komunikacja rozpoczęcia procesu rewitalizacji (PR) 	<ul style="list-style-type: none"> • Wykorzystanie bazy wiedzy dla zmiany postrzegania i wartościowania zdegradowanego obszaru • Konsultacje społeczne online (społeczności internetowe, fora, ankiety) • Współpraca partnerów (udziałowców) online • Promocja rozpoczęcia procesu rewitalizacji (PR); pozyskiwanie partnerów • Tymczasowa infrastruktura medialna do aktywizacji przestrzeni i wizualizacji opcji przyszłego rozwoju
Przygotowanie projektu rewitalizacji	Planowanie operacyjne (tworzenie programu rewitalizacji)	<ul style="list-style-type: none"> • Uzasadnienie ekonomiczne i uzyskanie finansowania • Opracowanie programu rewitalizacji • Tworzenie planów miejscowych • Marketing, branding, promocja, • Poszukiwanie inwestorów 	<ul style="list-style-type: none"> • Marketing sieciowy • Poszukiwanie elementów lokalnej tożsamości do tematyki inwestycji/ tworzenia przestrzeni narracyjnej • Udostępnienie dokumentów online w celu uzyskania wniosków i uwag • Konsultacje społeczne online
	Tworzenie realizacyjnych projektów	<ul style="list-style-type: none"> • Podział programu na projekty • Opracowanie planów zagospodarowania, koncepcji urbanistycznych, krajobrazowych, architektonicznych; małej architektury, wyposażenia itp. 	<ul style="list-style-type: none"> • Udostępnienie dokumentów online w celu uzyskania wniosków i uwag • Konsultacje społeczne online • Projekt infrastruktury ICT • Projekt infrastruktury medialnej
Realizacja	Realizacja	<ul style="list-style-type: none"> • Realizacja projektów flagowych • Podział programu na zadania inwestycyjne / deweloperskie • Nadzór 	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie/usprawnienia infrastruktury ICT – dostęp do ICT jako podniesienie szans pracy, edukacji itp. mieszkańców • Stworzenie lokalnych serwisów i społeczności internetowych; integracja lokalnej społeczności • Baza wiedzy – narzędzie zmiany postrzegania i pozytywnego wartościowania obszaru • Tworzenie miejsc medialnych wraz z systemami powiązania infrastruktury medialnej z ICT • Wykorzystanie multimedialnych instalacji w tworzeniu miejsc narracyjnych

8. Możliwości technologii informacyjnych...

	Etap	Elementy składowe i zadania	Potencjalne zastosowanie ICT
Identyfikacja	Analiza diagnostyczna	<ul style="list-style-type: none">• Inwentaryzacja• Diagnoza dokumentów• Analiza aktualnej sytuacji przestrzenno-społeczno- prawno-gospodarczej miejsca• Analiza SWOT i tworzenie roboczych scenariuszy rozwoju	<ul style="list-style-type: none">• Cyfrowy, interaktywny, model obszaru• Bazy wiedzy o miejscu• Partycypacja społeczna online• Współpraca partnerów online• Analiza dostępności infrastruktury ICT i stopnia jej rozpowszechnienia i wykorzystania

mieszkańców i pracowników, może stymulować pozytywne postrzeganie i wartościowanie obszaru zdegradowanego. Wydaje się, że zwłaszcza w przypadku realizowania pilotażowych projektów istnieje potencjał pozyskania jako partnerów firm z branż technologicznych, operatorów telefonii komórkowej itp., dla których udział w projekcie mógłby być elementem promocji. Potencjalne zastosowanie omawianych technologii w modelowym, uproszczonym scenariuszu procesu rewitalizacji zdegradowanego obszaru miejskiego przedstawia tabela 9.

Nowe możliwości technologiczne były zawsze inspirujące dla architektów i urbanistów, prowadząc nieraz do wizji utopijnych z dzisiejszego punktu widzenia, ale często do praktycznych rozwiązań aktualnych problemów przestrzennych. Problem odnowy przestrzeni miejskiej jest w naszym kraju zagadnieniem aktualnym, wymagającym działania. W kontekście nowych możliwości technologicznych wydaje się, że istnieje pole do skojarzenia nowych technologii z istniejącymi w Polsce potrzebami rozwoju miast. Technologie informacyjne i komunikacyjne nie zastąpią działań inwestycyjnych, ale mogą być wykorzystane do wspomagania i stymulowania procesów rozwoju.

Literatura

- Frenchman D., 2001, *Narrative Places and the New Practice of Urban Design*, [w:] *Imaging the City*, Vale, Larry i Bass Warner, Sam (red.), New Brunswick (NJ).
- Goban-Klas T., Sienkiewicz P., 1999, *Społeczeństwo informacyjne: szanse, zagrożenia, wyzwania*, Kraków.
- Graham S., Simon M., 1996, *Telecommunications and the City: Electronic spaces*, Urban Places, New York.
- Mitchell W., 1995, *City of Bits: Space, Place, and the Infobahn*, MIT Press, Cambridge.
- Palej A., 2003, *Miasta cywilizacji informacyjnej. Poszukiwanie równowagi pomiędzy światem fizycznym a światem wirtualnym*, Kraków.
- Rewers E., 2005, *Miasto jako przestrzeń kulturowa*, [w:] B Jałowiecki (red.), *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, Warszawa.
- Stangel M., 2007, *Rewitalizacja urbanistyczna w społeczeństwie informacyjnym*, praca doktorska opracowana pod kierunkiem dr hab. inż. arch. Krzysztofa Gasidły, Wydział Architektury Politechniki Śląskiej, Gliwice, marzec 2007.

CZĘŚĆ IV

WYBRANE STUDIA PRZYPADKÓW

9. REWITALIZACJA PRZESTRZENI PUBLICZNEJ PRZY UDZIALE ŚWIATŁA SZTUCZNEGO

9.1. TŁO PROBLEMU

Współczesne miasta przechodzą etap radykalnych zmian, związany z zerwaniem paradygmatu urbanistyki nowoczesnej. Wchodzimy w etap postindustrialny, gdzie integracja ekonomiczna i kulturowa wpływa na wygląd miast, nadając im nowe cechy. Proces globalizacji wpływający z rewolucji technologicznej, przebudowuje całokształt życia społeczności świata, narzuca przestrzeni publicznej nowe oblicze. „Dzięki nowym środkom technicznym następuje powszechne zmniejszenie oporu materii, w postaci drastycznego zmniejszania dystansów przestrzennych i czasowych (aż do zastąpienia świata rzeczywistego światem wirtualnym) (Kochanowska, 2002)”. Sama zaś przestrzeń staje się w tym procesie towarem, który Zuziak opisuje jako „produkt miejski”. Stanisław Furman podtrzymuje to przekonanie twierdząc, że „miasto w czasach globalizacji staje się produktem, a «sprzedaje się» poprzez przestrzenie publiczne”¹.

Mówimy o „sprzedaży przestrzeni”, gdyż obecne społeczeństwo, społeczeństwo konsumpcyjne, właśnie takiego produktu poszukuje. „Wśród cech opisujących to nowe społeczeństwo wymienia się różnicowanie, elastyczność, indywidualizację, specyficzność i adaptację (B. Jałowicki); wśród cech kulturowych zaś, postmodernizm i społeczeństwo – spektakl” (Kochanowska, 2002). Nagle okazało się, że towarem chętnie poszukiwanym, a zarazem spełniającym obecne potrzeby mieszkańca globu, stała się przestrzeń publiczna dostarczająca niecodziennych przeżyć. „Konsumenci są przede wszystkim zbieraczami wrażeń, kolekcjonują rzeczy jedynie wtórnie, jako pochodne doznań” (Bauman, 2000, s. 99). A wrażenia i doznania najlepiej szukać w przestrzeniach miasta, gdzie rodzą się nowe formy spędzania wolnego czasu.

Wyżej wymienione czynniki odgrywają decydującą rolę, wpływając na kreowanie oraz odnowę formy współczesnej przestrzeni publicznej, gdyż interesujące przestrzenie publiczne podnoszą atrakcyjność całego miasta, a co za tym idzie przyciągają klientów – użytkowników tych przestrzeni.

¹ Podczas dyskusji nt. „Strategia przypadku – o przestrzeni publicznej w polskim mieście” zorganizowanej i opublikowanej w miesięczniku „Architektura murator”, marzec 2005, s. 66.

Już w latach 70. XX wieku podjęto działania przebudowy formy przestrzeni publicznej, która polegała głównie na wykluczeniu z niej ruchu kołowego oraz tworzeniu kameralnych miejsc z zielenią. Teraz jednak dąży się do stosowania zupełnie innych środków. Obecnie kroczy się ku przyspieszeniu i pobudzeniu działalności konsumentów, do działania na wyobraźnię. Poprzez stosowanie silniejszych bodźców pobudza się zmysły i skojarzenia.

Możliwości kreacji przy pomocy światła sztucznego idealnie wpisują się we współczesne potrzeby przestrzeni publicznej, gdyż człowiek większość bodźców odbiera za pomocą zmysłu wzroku. Ponadto, styl życia współczesnego społeczeństwa oraz ramy czasowe korzystania z przestrzeni miejskiej, w głównej mierze przesuwają się na porę wieczorną, gdzie światło dominuje odbiór nocnej formy miasta.

9.2. „OŻYWIENIE MIEJSC ODZYSKANYCH”

Jednym z częściej ostatnio poruszanych problemów w urbanistyce jest zagadnienie rewitalizacji². Ma ono na celu rewaloryzację przestrzeni. To pojęcie można uogólnić i powiedzieć, że dotyczy ono **ożywienia danej części miasta**³. W tym procesie przestrzeń publiczna gra główną rolę jako miejsce, gdzie następują społeczne interakcje, gdzie wypełnia się idea demokratyzacji.

W programach rewitalizacji, jako jeden z ich elementów, często pojawia się aspekt oświetlenia. Dotyczy on głównie wymiany istniejących instalacji oświetleniowych oraz dostosowanie ich do współczesnych norm. Czasem jednak oświetlenie może odegrać ważniejszą rolę i niejako wykreować krajobraz danej przestrzeni. Wykorzystywane są wciąż rozwijające się nowe technologie, co w rezultacie sprawia, iż „forma, w której zapisana bądź historia, bądź opowieść o miastach, symbolach itp., budząca skojarzenia, będąca dziełem sztuki tworzy ramy dla wspomnianego spektaklu miejskiego, a niekiedy jest jednym z jego bohaterów” (Kochanowska, 2000, s. 37). Aspekt ten podniesiony zostanie w tej części rozdziału.

W przeprowadzanych programach rewitalizacji główny nacisk kładzie się na zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom przestrzeni publicznej oraz jej dekorację, które zawierają się w podstawowej, użytkowej roli światła sztucznego⁴.

Obecnie można jednak zauważyć tendencję używania oświetlenia interpretującego na skalę urbanistyczną. Wiąże się ono z wprowadzaniem **spójnej** przestrzennie i atrakcyjnej wizualnie **światłnej scenarii**, która wpisuje się w całościowy program rewitalizacji, będąc jego częścią. Zadaniem takiego oświetlenia jest przede wszystkim dostarczanie różnorodnych **wrażeń wizualnych**, a co za tym idzie „przyciągnięcie” jak największej ilości użytkowników

² Rewitalizacja jest procesem społecznym, dotyczącym architektury miasta, infrastruktury technicznej (w tym oświetlenia), zagadnień prawnych, ekonomicznych, administracyjnych i politycznych. Działanie występuje więc na wielu płaszczyznach, gdzie podczas całego procesu bardzo ważne jest partnerstwo prywatno-publiczne oraz wszelkie działania realizowane metodą bezpośrednich kontaktów i konsultacji z mieszkańcami, które winny integrować społeczność lokalną.

³ Ożywieniu zarówno w gospodarczym, społecznym, przestrzennym i kulturowym znaczeniu.

⁴ Mowa tu o zarówno o aspektach użytkowych jak i iluminacji budynków.

do odwiedzenia danego miejsca po zapadnięciu zmroku, **ożywienie go**. Wówczas przestrzeń staje się użyteczna, bezpieczna i ekonomicznie rentowna.

Ze względu na to, iż przestrzenie takie muszą niejako konkurować z pozostałymi przestrzeniami publicznymi, ich zagospodarowanie winno być atrakcyjne i oryginalne w skali miasta, czy regionu. Dlatego nocny wizerunek nie może się zamykać w ramach oświetlenia użytkowego, lecz winien sięgać po inne środki, **kreować niecodzienne obrazy**. Takie podejście sprawia, iż w tych przestrzeniach, częściej niż gdzie indziej, proponowane są **eksperymentalne realizacje**. Często zapraszani są artyści, którzy tworzą świetlne scenografie dla całości przestrzeni. Nierzadko też następuje całkowita zmiana wizerunku dotąd znanego i przypisanego danemu miejscu.

Ten ostatni aspekt znakomicie obrazują realizacje z Zagłębia Ruhry w Niemczech. Krajobraz tego obszaru na przełomie ostatnich stuleci uległ ogromnym przeobrażeniom zapoczątkowanym rewolucją przemysłową, a następnie transformacją gospodarki. Pod koniec XX wieku, w wyniku przeobrażeń gospodarczych przestrzeń regionu uległa kolejnym przemianom. Dawne kopalnie, huty i fabryki opustoszały, co postawiło gospodarkę przestrzenną w nowej sytuacji.

Odpowiedzi na możliwości zagospodarowania terenów poprzemysłowych szukano w realizacjach projektowych światowej wystawy IBA (Internationale Bauausstellung Emscher Park) trwającej pomiędzy 1989 a 1999 rokiem. Celem wystawy, co podkreślał prezydent Niemiec Johannes Rau, było stworzenie impulsów kształtowania przestrzeni życiowej w sposób ekologiczny i kulturalnie wzbogacony, w rejonie mocno naruszonym poprzez zagospodarowanie przemysłowe. Obszar objęty planowaniem obejmował 17 miast i północną część Zagłębia Ruhry, gdzie zrealizowano ponad 120 projektów, z których większość, również po zapadnięciu zmroku, uwypuklała swoją obecność, tworząc nocną panoramę Zagłębia Ruhry. Szczególnie projekty znajdujące się we wschodniej części rejonu nawiązują do przeszłości, charakteru przemysłowego i artykułują krajobraz w zupełnie nowy sposób⁵.

W latach 90. XX wieku jednym z przewodnich projektów w Niemczech była reorganizacja dawnej huty w Duisburgu. Na jej terenach powstał park Landschaftspark Duisburg-Nord. Architekt krajobrazu Peter Latz w minimalistyczny sposób podszedł do projektu i zachował charakterystyczne zabudowania huty, przystosowując je do nowego przeznaczenia. Motywem przewodnim stała się „archeologia przemysłu”. Ponadto plan zakładał wprowadzanie funkcji kulturalnych, rekreacyjnych oraz ochrony środowiska⁶. Park miał stać się miejscem spotkań mieszkańców i przystanią dla turystów. Cały obiekt stanowi niejako galerię, gdzie na otwartej przestrzeni można wystawiać ekspozycje. Dodatkowo pojawił się teatr na otwartym powietrzu wraz ze sceną, umieszczoną w niegdyś działającym piecu huty. Ponadto, w dawnej hali siłowni zorganizowano wielofunkcyjną salę służącą zarówno do wystaw, jak i koncertów. Natomiast dla osób uprawiających sport zaprojektowano ściankę wspinaczkową, a gazometr zamieniono na basen do nurkowania.

⁵ Więcej [w:] Oldengott, 1997, s. 30.

⁶ Przez lata, gdy huta nie była używana, na jej terenach samoistnie zaczęła rozrastać się lokalna roślinność.

Pozostawienie charakteru dawnej huty umożliwiło również zaaranżowanie jej nocnego wizerunku. Architektura przemysłowa, tak czysta i funkcjonalna, często staje się inspiracją do tworzenia scenografii. W 1996 roku wzmocniła się pozycja parku jako głównej atrakcji turystycznej tego regionu, gdy scenograf Jonathan Park zaproponował spektakularną iluminację. W weekendy, po zapadnięciu zmroku, krajobraz dawnej huty przemienia się w tęczę niebiesko-czerwono-zielonych fascynujących konstrukcji. Początkowo inscenizacja była przeznaczona jedynie do tymczasowego zastosowania, lecz ze względu na ogromne zainteresowanie wprowadzono ją na stałe do kalendarza wydarzeń. W każdy weekend organizowane są nocne wycieczki „Nacht-Licht-Führung”, po dawnej hucie, a przewodnik opowiada o historii tego miejsca. Gra świateł została zaprojektowana w taki sposób, by w kolejnych sekwencjach ukazywane były kolejne przestrzenie, konstrukcje, detale.

Zaproponowane oświetlenie dodatkowo wzmocniło proces rewitalizacji parku przez wprowadzenie nocnej turystyki. W nocnym krajobrazie regionu pojawił się natomiast kolejny punkt orientacyjny, który jest widoczny z przebiegającej nieopodal autostrady. Świetlna inscenizacja stała się punktem zwrotnym w myśleniu o rekreacyjnej przestrzeni publicznej. Jak pisze Stefan Leppert dzięki Landschaftspark DuisburgNord „krok naprzód w nowy wiek publicznych parków został zapoczątkowany” (Leppert, 1997, s. 29).

Kolejnym symbolem przemysłowej architektury znajdującym się w Zagłębiu Ruhry jest kopalnia Zelche Zollverein w Essen⁷. Tutaj również rewitalizacja obiektu polegała na wprowadzeniu nowej funkcji, która wpisałaby się w potrzeby nowoczesnego społeczeństwa i ożywiłaby to miejsce. Wykonany przez architekta Rema Koolhaasa i pracownię OMA projekt odnowy zakładał stworzenie „inkubatora kultury”, w którym miałyby się rodzić nowe inicjatywy. Kopalnię podzielono na kilka stref funkcjonalnych, gdzie nowoczesna sztuka, nowoczesne wzornictwo oraz sztuki widowiskowe obejmowały poszczególne hale i obszary. Obiekty zarówno w dzień, jak i po zapadnięciu zmroku są aktywnie wykorzystywane. Zawierają między innymi sale teatralne, koncertowe, kinowe, wystawowe, w tym warsztaty dla projektantów i artystów. Poza tym na terenie dawnej kopalni znajdują się liczne punkty gastronomiczne, także ekskluzywne restauracje. Tak istotna dominanta przestrzenno-funkcjonalna potrzebowała niezwyklego oblicza, które wypełniałoby nocny krajobraz.

Wytyczne oświetlenia oparte zostały o dwa założenia: powściągliwe oświetlenie funkcjonalne zapewniające odpowiednią orientację, ale także oświetlenie specjalne interpretujące przestrzeń i architekturę. Pomysł na projekt oświetlenia poddała grupa Lighting Architects Group oraz architekci światła Speirs and Major Associates. Idea projektu zakładała podkreślenie istoty, identyfikacji i historii obszaru poprzez „pomalowanie” nasyconym czerwonym kolorem większości budynków dawnej kopalni. Barwa nawiązywała do historycznej ceglanej architektury obiektu. Ponadto, jak pisze Reuter (2004, s. 85), taki sposób uwypuklenia obiektu zapewnił niejako „wytlumaczenie”, znalazł znaczenie dla stojących opustoszałych konstrukcji. Ich zadanie mieści się jedynie w kategoriach estetycznych.

Pierwsza „warstwa” oświetlenia polega na „zalanu” czarownym światłem większości zabytkowych konstrukcji. Jednak podchodząc bliżej, zaglądając do wnętrza,

⁷ Ze względu na swój historyczny i wartościowy charakter, zabudowa została wpisana w 2002 roku na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

dzieńców, odnaleźć można ukryte, bardziej artystyczne interpretacje. Na jednym z podwórek, poprzez zawieszenie kurtyn z łańcuchów, wytworzono magiczne miejsce – „Zwischenraum”. Na jego przezrystych metalowych ścianach wyświetlane były projekcje obrazów, które mogły zmieniać się w tło do przedstawienia lub pozostać zaciemnione, w zależności od potrzeb. Intencją autorów było stworzenie przestrzeni, w której mogłyby być realizowane różnorodne programy kulturalne, dlatego zaproponowane rozwiązania są elastyczne i mogą być dostosowywane do częstych zmian. Surowe materiały i delikatne światło wchodzi tu w interakcję. Użycie światła, w tym przypadku, w najgłębszy sposób porusza wyobraźnię użytkowników i pozostawia niezapomniane wrażenia.

Trzecim elementem jest nowoczesne oświetlenie zapewniające orientację w przestrzeni. Główny trzon komunikacyjny pomiędzy poszczególnymi obszarami stanowi bulwar Designboulevard. Podstawowym zadaniem zastosowanego tu oświetlenia było wskazanie drogi⁸. Atrakcyjny nocny krajobraz kopalni zachęca do odwiedzania miejsc, w których wprowadzone zostało niecodzienne rozwiązanie oświetleniowe, dlatego też użytkownicy przychodzą tu coraz częściej również po zapadnięciu zmroku.

Nowoczesne oświetlenie dawnej kopalni Zeche Zollverein szanuje przeszłość i podkreśla nową funkcję obiektów. „Koncepcja nocnego wizerunku otwartych przestrzeni wielokrotnie podkreśla połączenia pomiędzy historycznym znaczeniem kopalni oraz rysującą się tu przyszłością” (Reuter, 2004, s. 88).

Dzięki przekształceniom dawnych terenów przemysłowych i wprowadzaniu dla ich nowych funkcji w rejonie Zgłębia Ruhry powstał nowy rodzaj spędzania czasu, nowa kultura – *Industriekultur* (kultura przemysłowa). W całym tym procesie nocna celebrowanie przestrzeni, doświadczanie jej i odkrywanie stało się niezmiernie popularnym rodzajem turystyki. Światło sztuczne nie tylko sprawia, iż elementy są widoczne a przestrzeń bezpieczna. Zapewnia również edukację, pewną dawkę sztuki i doświadczenia.

Podobnie zmiana wizerunku bazująca na stworzeniu niecodziennej scenarii została wykorzystana w rewitalizacji terenów w centrum miasta Norrköping w Szwecji. W połowie XIX wieku było to największe szwedzkie miasto przemysłowe skupiające branżę włókienniczą i papierniczą. Zakłady mieściły się głównie wzdłuż rzeki Motåla i zajmowały znaczne tereny w śródmieściu. Proces rewitalizacji obszaru Industrielandskapet zapoczątkowany został już w połowie lat 80. XX wieku, gdy w opustoszałych budynkach zaczęto wprowadzać nowe miejskie funkcje⁹. Dodatkowym celem było odnowienie środowiska przyrodniczego, w którym założono przywrócenie czystości wód oraz odbudowę zniszczonych śluz i wodospadów. W obrębie nabrzeża pojawiły się przestrzenie publiczne z nadbrzeżnymi bulwarami i mostkami. Wzdłuż rzeki zlokalizowano zarówno publiczne inwestycje, tj. muzeum, galerie, sale koncertowe, jak i prywatne, w tym kawiarnie, restauracje, sklepy. Tymi terenami zainteresowały się również firmy komputerowe i przedsiębiorstwa produkujące nowoczesne technologie, które zlokalizowały tu swoje siedziby. Do kluczowych punktów procesu zaliczono usytuowanie

⁸ Zastosowano tu niejako dywan złożony z diod świecących, ułożonych w linearny sposób prowadzący użytkownika, zagęszczający się w miarę zbliżania się do danego obiektu.

⁹ Proces rewitalizacji Norrköping został opisany przez Daniela Załuskiego (2001, s. 48).

w centralnej części kampusu uniwersyteckiego. Rewitalizacja tego obszaru miała ożywić tę część miasta i niejako stworzyć nowe śródmieście.

Jednym z podstawowym elementów procesu rewitalizacji tego obszaru była idea uatrakcyjnienia go po zapadnięciu zmroku, gdyż ze względu na położenie geograficzne Szwecji w okresie od jesieni do wiosny noc stanowi większą część doby¹⁰. Koncepcja oświetlenia zrealizowana przez architekta światła Michaela Hellberta zakładała podkreślenie nowego charakteru miejsca z jednoczesnym zaakcentowaniem historii dawnych zakładów. Ścisła współpraca z architektem krajobrazu Thorbjörnem Anderssonem pozwoliła na spójną interpretację przestrzeni zachowującą industrialny charakter i nadającą jej nową jakość. Projektant światła chciał, aby ta przestrzeń była użytkowana przez mieszkańców, dlatego wprowadzone oświetlenie musiało zachęcać do odwiedzenia i pozostania w tej przestrzeni, spędzenia tu wolnego czasu. Idea opierała się na wykreowaniu zaskakującej, przyjaznej, widowiskowej scenerii w poszczególnych miejscach. W kwartale Kampusu oświetlono ciąg przestrzenny, który obejmował most Bergsbronn, wodospad, bulwar, plac centralny oraz elewację sali koncertowej wraz z dojściem. Przemierzając drogę od centrum miasta, użytkownik napotykał kolejne świetlne atrakcje, które wciągały go w zrewitalizowane przestrzenie.

Najbardziej spektakularny projekt iluminacji stumetrowej długości wodospadu zrealizowano z okazji milenium na przełomie 1999 i 2000 roku. Dodatkową atrakcją jest zaproponowany przez Hallberta koncert zmiennego koloru, który odbywa się w sekwencji co pół godziny. „Symfonia barw”, jak opisuje wrażenia Ritter (2001, s. 19), przemieniała wodę w płynącą czerwoną lawę, gasząc ją następnie błękitem i przechodząc przez zieleń i fiolet ponownie wyświetlała purpurę. Natomiast wyjątkowo nastrojową atmosferę odnaleźć można na placu, gdzie iluminacja obiektów przejawia się jak cień drzewa, a światło odbite od elewacji tworzy klimat wnętrza. Na środku tego wnętrza znajdują się wyeksponowane elementy, tj. rolki po dawnych belach papieru i drzewo. Inaczej prezentowane jest dojście do sali koncertowej, które emanuje ekstrawagancją i elegancją. Architekt stworzył niejako „salon” poprzez powieszenie ozdobnych, specjalnie zaprojektowanych, zewnętrznych żyrandoli – kandelabrow. Każda z zaprojektowanych przestrzeni posiada swój własny i niepowtarzalny charakter. Inspiruje, intryguje i zachęca do przebywania w tym miejscu. W pełni wykreowana została scenografia tej przestrzeni publicznej.

Przykład wykreowanych świetlnych nastrojów wokół przestrzeni Industrielandskapet pokazuje, iż nowoczesne oświetlenie nadaje nową jakość i może również przyczynić się do ożywienia miejsca. Dodatkowym impulsem jest fakt, iż na taki wystrój tej przestrzeni czeka się cały rok, gdyż instalacje świetlne włączane są jedynie w okresie zimowym i działają tylko do godziny 21¹¹.

¹⁰ Wraz z nadejściem jesieni, jedynie kilka godzin dziennie światło słoneczne oświetla miasto, dlatego jakakolwiek ingerencja zapewniająca uatrakcyjnienie krajobrazu po zapadnięciu zmroku jest niezwykle korzystna.

¹¹ Dotyczy to szczególnie „kandelabrow”, które zawieszane są jedynie na zimową porę.

9.3. KOMPLEKSOWA WIZJA – „MIASTO ŚWIATŁA”

„Miasto światła” – takie określenie otrzymało ostatnio francuskie miasto Lyon. Osiągnięcia miasta w dziedzinie rewitalizacji przestrzeni publicznych są powszechnie znane i często opisywane. Kwestia roli światła, jaką odegrało ono w tym procesie jest równie interesująca i godna uwagi.

Miasto to, jak wiele innych, w latach 80. XX wieku dosięgnął kryzys przestrzeni publicznej. W reakcji na zaistniałą sytuację, Biuro Planowania Lyonu w 1989 roku wprowadziło program, którego celem była poprawa funkcjonowania życia miasta i związków pomiędzy mieszkańcami. „Przestrzeń publiczna całej aglomeracji oraz 150 miejsc w samym mieście zostało odnowione, włączając Rue de la Republique (główna oś przestrzeni publicznych), urzędnia wokół założeń mieszkalnych oraz place i ogrody w poszczególnych częściach miasta”¹². Każda przestrzeń została potraktowana w identyczny sposób, co w rzeczywistości oznaczało, że z taką samą troską dbano o detal i materiały zarówno w dzielnicach mieszkaniowych jak i w śródmieściu, często stosując ten sam styl małej architektury. W ramach programu wybudowano Cité Internationale, czyli kompleks wystawienniczo-kongresowy, który miał umożliwić miastu zaistnienie na forum międzynarodowym.



Ryc. 63. Lyon. Plac de la Bourse (po lewej), widok na wzgórze otaczające śródmieście (po prawej) (fot. J. Martyniuk-Pęczek).

Interesującym, a zarazem niezwykle efektywnym stało się wprowadzenie razem z programem rewitalizacji przestrzeni publicznej, programu oświetleniowego, tj. „Plan Lumière”. Henry Chabert, przewodniczący Biura Planowania Przestrzennego, zaproponował opracowanie, co wówczas było nowością, master planu oświetleniowego dla całej aglomeracji. Plan zaprojektowany został przez grupę specjalistów, w tym z ramienia miasta przez Jean-Pierre Charbonneau – inżyniera oświetleniowego oraz Alain Guilhot – projektanta oświetlenia. Głównym założeniem planu było uzyskanie równomiernie oświetlonego środowiska poprzez wprowadzenie identycznej barwy i rozkładu natężenia oświetlenia oraz zastosowanie systemu czasowego włączania i wyłączania instalacji. W opracowaniu narzucone zostały formy

¹² Por. Charbonneau J-P, w „Lyon’s Plan Lumière”, Topos, str. 41, September 20, 1997

9. Rewitalizacja przestrzeni publicznej przy udziale...

opraw i słupów oświetleniowych (zaprojektowane przez znanych designerów – Jean-Michel Wilmotte dla ciągów komunikacyjnych oraz Jourda i Perraudin dla przestrzeni historycznych) oraz wskazane priorytety w iluminacji obiektów i krajobrazu, gdzie na pierwszym miejscu znalazły się główne zabytki oraz liońskie wzgórza pokryte tkanką miejską. Projekty oświetleniowe poszczególnych budynków były realizowane przez znanych projektantów, często eksperymentujących i stosujących innowacyjne rozwiązania. W rezultacie, w obrębie miasta występuje ponad 200 obiektów i przestrzeni, gdzie iluminację cechuje wysoka jakość pod względem artystycznym i estetycznym. Nic dziwnego zatem, iż mieszkańcy Lyonu „kochają swoje miasto, ale przede wszystkim za to, jak wygląda w nocy.



Ryc. 64. Fête des Lumières: festiwalowa iluminacja katedry św. Jana (po lewej) oraz widok na plac Bellecour (po prawej) (fot. J. Martyniuk-Pęczek).

Kolejnym ważnym krokiem dla uzyskania miana „miasta światła” jest coroczny lioński festiwal światła – „Lyon 8 Décembre – Fête des Lumières”. Jest to wydarzenie poświęcone eksperymentalnemu, artystycznemu i wizjonerskiemu oświetleniu przestrzeni publicznej. Święto oparte zostało na religijnej tradycji dziękczynnej dla Marii Dziewicy i jest silnie związane z historią miasta. W ramach podziękowania za ocalenie miasta przed zarzą liończyki 8 grudnia zapalają świece w oknach swoich domów. Bazując na tym szczególnym zwyczaju ludowym, po ponad 150 latach tradycji, w 1998 roku ówczesny mer miasta Michel Noir, zainicjował pierwszy festiwal, którego motywem przewodnim i tworzywem było sztuczne światło. Do udziału w nowej kreacji przestrzeni publicznej zaprosił artystów: malarzy i rzeźbiarzy, scenografów, dekoratorów, projektantów oświetlenia i inżynierów, fotografów, kamerzystów, reżyserów oraz specjalistów od sztucznych ogni. Ich zadaniem było stworzenie niecodziennego, odmiennego wizerunku danej przestrzeni. Nie wyznaczono tu granic tworzenia, wszelkie środki i materiały były możliwe, od ognia do najnowocześniejszej techniki laserowej, dzięki czemu powstały nowatorskie, eksperymentalne, artystyczne wizje przestrzeni, architektury. Projekcje świetlne używają zazwyczaj scenicznych trików takich jak gra koloru, światłocienia, budowanie

fikcyjnych scenografii. Często dodatkowym elementem jest wprowadzenie muzyki, wtedy zmysły publiczności zostają dodatkowo pobudzone. Nie ograniczano się również wyłącznie do prestiżowych miejsc. Do udziału w przedstawieniu zaproszono całe miasto, od zwykłego podwórka do reprezentacyjnego placu. Po pierwszym sukcesie impreza na stałe została wpisana do kalendarza miasta. Stała się częścią życia miasta, jego kulturowego fenomenu. Doświadczanie przestrzeni publicznej w nocy nabrało nowego wymiaru, odkryte zostało nowe oblicze tajemniczości i ducha nocnej przestrzeni. Ponadto został doceniony wymiar czasowy wydarzenia, jakim jest początek grudnia, pora zima. Euforia doznawania niecodziennej scenografii miasta spowodowała spontaniczny i sensacyjny odbiór – stała się „urbanistyczną rozrywką”. Dzięki festiwalowi, w okolicy 8 grudnia miasto odwiedza rokrocznie ponad 3 miliony turystów i ta liczba wciąż rośnie. Za Laurent Fachard można powiedzieć, że nowoczesność Lyonu wyrażona została poprzez podniesienie oświetlenia przestrzeni publicznych do rangi sztuki, wykreowania nowego stylu życia: sztuki życia w mieście nocy¹³.

Zaproponowany przez Lyon festiwal światła, wpisuje się w potrzeby współczesnego społeczeństwa, które żądne jest wrażeń i doznań. W tym zimowym czasie, kiedy pogoda bywa szara i nudna, a dni są krótsze, miasto zaczyna zmieniać swoją skórę nadając jej niecodzienny kształt. Przestrzenie publiczne zostają ożywione, nie tylko poprzez „pomalowanie światłem”, ale przede wszystkim poprzez masowe odwiedzanie tej przestrzeni. Przyznać trzeba, iż światło nie jest jedynym działaniem. Podąża za tym cała strategia funkcjonowania miasta, a więc na przykład przedłużanie godzin otwarcia sklepów, wprowadzanie funkcji gastronomicznych. W uproszczeniu można powiedzieć, że jest to uatrakcyjnienie przestrzeni formą – światłem i funkcją – usługami.

Dzięki szeroko zakrojonej rewitalizacji, która objęła wiele aspektów, Lyon „sprzedał się” poprzez swoje przestrzenie publiczne i zaznaczył na mapie świata jako „miasto światła”. W wyniku tych działań pokazał również jak istotny dla współczesnego miasta jest problem oświetlenia. Poprzez swój sukces społeczny oraz marketingowy – turystyczny, wiele miast zachodnioeuropejskich poszło we francuskie ślady. Obecnie programy oświetleniowe stały się jednym z często podejmowanych opracowań planistycznych. Powstało nawet stowarzyszenie LUCI – Lighting Urban Community International – Association, zrzeszające około 30 miast z całego świata, które w swoich programach rozwoju podejmują tematykę oświetlenia i promują je jako ważny element kształtujący przestrzeń miasta.

Kolejnym interesującym przykładem wpisującym się w nurt rewitalizacji jest odnowa śródmieścia Las Vegas, a w szczególności ulicy Fremont Street. Las Vegas to jedno z miast o najbardziej kontrowersyjnej estetyce. Jego wizerunek utożsamiany jest z nasyconym, kolorowym, zmiennym oświetleniem. Miasto bazuje pod względem gospodarczym na turystyce i nocnym życiu, i to niejako wyznacza ramy jego zagospodarowania.

Las Vegas to „miasto światła”, gdzie „wnętrza kasyn zaprzeczają istnieniu światła dziennego, a noc jest zanegowana w przestrzeni Strip” (Venturi i in., 1977, s. 77).

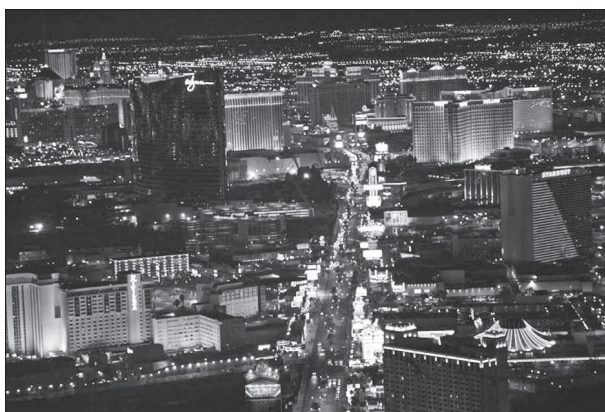
Historia miasta, dość ciekawa, tworzy oryginalny kulturowy kontekst. Osada, która powstała tylko dzięki hazardowi i taniej rozrywce, obecnie przeżywa swój wielki renesans. Mówi się, że jest to największy plac budowy Stanów Zjednoczonych, a ktokolwiek tu zainwestuje, na

¹³ Por. Laurent Fachard w Lyon 8 Décembre – Fête des Lumières, 2003, s. 8

pewno nie straci. Rozwój tego miasta potwierdza tylko tezę, iż współczesne społeczeństwo konsumuje wrażenia, a tego na pewno w Las Vegas nie brakuje.

Jest to miasto rządzone przez kapitał, który decyduje o ramach jego zagospodarowania przestrzennego¹⁴. W tym procesie brak jest sentymentów¹⁵ i powrotów do historii. Układ funkcjonalny miasta został wykreowany w podobny sposób. Składa się on z dawnego centrum – ulicy Fremont Street i nowej, położonej prostopadle do niej w odległości około 2 km, rozwiniętej w latach 50. XX wieku, ulicy Las Vegas Boulevard (znanej powszechnie jako Strip). Na niej zlokalizowano największe na świecie hotele oraz kasyna i to ona obecnie jest utożsamiana z „centrum miasta”. Wysoki standard oferowanych usług i niskie ceny spowodowały „przeniesienie” życia miejskiego dawnego centrum – Fremont Street i skupienie go wokół Stripu.

Jednak w 1985 roku władze miasta przystąpiły do rewitalizacji historycznego centrum – *downtown*, gdzie w latach 20. ubiegłego wieku powstały pierwsze lokale rozrywkowe. Wprowadzony program „Redevelopment Plan of the Downtown Las Vegas Redevelopment Area”



Ryc. 65. Las Vegas – widok na Strip (fot. J. Martyniuk-Pęczek).

był „polityką zachęt do dalszego rozwoju śródmieścia Las Vegas jako regionalnego centrum finansowego, biznesu, funkcji rządowych, rozrywki i rekreacji, przy równoczesnym pozostaniu istotnym ośrodkiem hazardu i turystyki, ważnym dla rozwoju ekonomicznego”¹⁶.

Freemont Street miała się stać główną przestrzenią publiczną. W 1992 roku architekt Jon Jerde zaprojektował plan odnowy – „Freemont Street Experience”¹⁷. W jej wnętrzu postarano

¹⁴ Miasto przeżywało kilka przełomowych chwil w krótkiej historii rozwoju. Pierwsze datują się na wczesne lata 20. XX wieku, kiedy to budowano zaporę Hoovera. Pierwsze legalne kasyno, na którym następnie zbudowała się potęga miasta, powstało w latach 30. Natomiast prawdziwy rozkwit przeżywało w latach 50., kiedy stało się ostoją biznesu gangsterów z zachodniego wybrzeża USA. Kolejną fazę rozkwitu miasto przeżywa od połowy lat 90. ubiegłego wieku.

¹⁵ W momencie, gdy dany hotel nie jest już rentowny i nie potrafi konkurować z innymi kasynami, wyburza się go, a na jego miejscu powstaje jeszcze większy i „piękniejszy”.

¹⁶ Redevelopment Plan of the Downtown Las Vegas Redevelopment Area, maj 2004.

¹⁷ Z ang. „Doświadczenie ulicy Fremont”.



Ryc. 66. Fremont Street w dzień (z lewej) oraz pokazy światła w nocy (z prawej) (fot. J. Martyniuk-Pęczek).

się wykreować „nowy salon miasta”, w którym miały się realizować wszelkie rozrywki nierozłącznie związane z wizerunkiem Las Vegas sklepy, kasyna, restauracje i inne atrakcje miasta. W obudowanym dawnymi budynkami kasyn wewnątrz zaproponowano ponadto utworzenie pieszej strefy, która mogłaby odgrywać różne role, w tym służyć jako scena dla koncertów muzycznych, występów artystów czy nawet telewizyjnych audycji. Ponadto jedną z atrakcji było zorganizowanie na otwartym powietrzu muzeum neonów – „dawnych ikon miasta”, które otwarto już w 1996 roku.

Jednak największą i najbardziej spektakularną inwestycją było wybudowanie na długości 6 bloków, nad ulicą, sklepienia o wysokości 30 metrów. Od początku otwarcia ulicy w grudniu 1995 roku motywem przewodnim przestrzeni była kreacja świetlnych wrażeń, zmiennych kolorów, podkreślania „znanej” atmosfery Las Vegas. Jednak dopiero, gdy w 2004 roku sklepienie pokryto siatką złożoną ze 173 tys. modułów diod świecących, przestrzeń ta nabrała prawdziwej jakości i zaczęła dostarczać niesamowitych doznań. Dzięki temu unowocześnieniu powstał największy na świecie ekran o nazwie Viva Vision¹⁸. Jego zadaniem było wyświetlanie multimedialnych pokazów światła – „Light shows”. Do zaprojektowania pokazów świetlnych zaproszono artystów. Projekcje wciąż ulegają zmianie, dzięki czemu nie są one nudnym, powtarzającym się spektaklem. Pokazy prezentują różnorodną tematykę, ciekawą zarówno dla dorosłego widza, jak i dzieci. Świetlne pokazy prezentują szeroki wachlarz tematyczny, od edukacyjnego, jak na przykład powstanie kosmosu i świata, poprzez historię mitu amerykańskiego do programu rozrywkowego prezentującego różne święta obchodzone w Stanach Zjednoczonych. Często też nawiązują do historii samego miasta. Pokazom zawsze towarzyszy muzyka. Widz nie jest w stanie objąć wzrokiem całości ekranu, dlatego takie pokazy muszą wywoływać duże wrażenie na odbiorcach. Daniel Canogar tak opisuje „Fremont Street Experience” „zaaranżowano obrazy, które ciągle nakładają

¹⁸ Viva Vision jest wielkości prawie 5 boisk do amerykańskiego futbolu.

się i przekształcają, kreując w ten sposób potężny, jeśli nie próżny kalejdoskop efektów.¹⁹ To medium dało ogromne i elastyczne możliwości kreowania zarówno obrazów, jak i atmosfery. Nowa inwestycja wprowadzająca nowoczesną technikę oświetleniową przyczyniła się do pełnego sukcesu tego miejsca²⁰.

Można by się pokusić o stwierdzenie na przykładzie Fremont Street, iż zaobserwowane przez Venturiego, Scotta Browna, Izenoura przelanie się przestrzeni publicznej do wnętrza budynków prywatnych, zmierza obecnie w odwrotnym kierunku²¹.

Miasto, kopiując niejako atrakcje turystyczne kasyn, w tym występy artystów, stara się wejść z funkcją komercyjnej prywatnej przestrzeni w swoją „typowo” publiczną przestrzeń.

Działania powyższe uratowały ulicę Fremont i rzeczywiście rozbudziły życie w tej części miasta. Historyczne centrum stało się tego rodzaju atrakcją turystyczną, jakiej nie znajdzie się w żadnej innej części miasta. Jednak możliwe, że biznesmeni odkryją wartość takiego przedsięwzięcia i wówczas również w Las Vegas powstanie hotel-kasyno w stylu „Las Vegas – Fremont Street Experience” – kolejny artefakt tego sztucznego świata.

9.4. REWITALIZACJA DZIELNIC MIESZKANIOWYCH – ASPEKTY SPOŁECZNE²²

Tillett wprowadzając tak kategoryczne stwierdzenie odnosi się do sytuacji, gdy władze miasta Nowy Jork postanowiły intensywnie oświetlić wszystkie ulice, w obrębie których rosła przestępczość i sprzedawane były narkotyki. Jak się później okazało, problem nie zniknął, gdyż przestępcy przenieśli się w inne rejony miasta, a intensywne oświetlenie nie powstrzymało chuliganów od bójek.

Zatem oświetlenie nie zawsze oznacza wytworzenie bezpiecznego środowiska. Jedynie przestudiowanie istniejącej sytuacji i analiza potrzeb, w tym także społecznych, może doprowadzić do poprawnego rozwiązania. Problem aspektu społecznego w projektowaniu oświetlenia jest prawdopodobnie najistotniejszy spośród wszystkich innych wymienionych. Nie dotyczy on spektakularnych realizacji, ale odnosi się do życia mieszkańców i ich podstawowych potrzeb.

Zasadniczym zadaniem oświetlenia, realizacją aspektu społecznego, jest wypełnianie potrzeb konkretnej społeczności i rozwiązywanie konkretnych problemów z tym związanych²³. Wówczas określone zostają poszczególne zadania, jakie winno spełniać

¹⁹ Por. Conogar D., *Illuminating public space*, s. 12, „Public Art Review”, 15, 2, 30.

²⁰ Potwierdziły to otrzymane liczne nagrody, jak „Best Place to People Watch”, „Best Outdoor Sign” oraz „Best Family Attraction”, „Best Urban Attraction in Nevada”, a także prestiżowa nagroda „Special Achievement Award”, którą nagradza nowatorskie projekty, strategie i wydarzenia w śródmieściach miast International Downtown Association.

²¹ Gdzie autorzy porównywali typowy układ przestrzeni publicznej, który został zachwiany w zagospodarowaniu Strip. Dalej określali fenomen przepływu, prywatnej i publicznej przestrzeni w hotelach. Por. Venturi R., Scott Brown D., Izenour S., 1977, s. 77.

²² „Oświetlenie, nieważne jak dobrze wykonane, nie powstrzyma społeczeństwa przed upadkiem” (Tillett, 1999).

²³ To rozróżnienie jest istotne, gdyż odnosi się do jednostki a nie ogólnego pojmowania. Na przykład dla pewnych społeczności istotne jest zwiększenie natężenia oświetlenia, a dla innych może to być zmiana barwy źródła światła.

oświetlenie. Mogą być brane pod uwagę zarówno aspekty funkcjonalne, ekonomiczne, jak i estetyczne, których priorytetowość ustali społeczeństwo.

Cechą charakterystyczną procesu projektowania jest ścisła współpraca z mieszkańcami, którzy ustalają priorytety projektowania. Obejmują one nie tylko samo oświetlenie, ale często też sposób funkcjonowania danego miejsca (przykładem może być wydłużenie godzin otwarcia sklepów). Ponadto, realizacyjne programy oświetleniowe zazwyczaj związane są z innymi działaniami rewitalizacji przestrzeni. Koniecznym elementem jest tu też partnerstwo prywatno-publiczne. Programy zazwyczaj dotyczą dzielnic mieszkaniowych, gdyż to tam kreowanie przestrzeni pod kątem konkretnego użytkownika jest z reguły najbardziej pożądane.

Dzielnica Holmbladsgade w Kopenhadze jest przykładem udziału społeczności lokalnej w wyznaczeniu priorytetów odnowy przestrzeni publicznej, uwzględniających oświetlenie jako czynnik o decydującym wpływie na środowisko mieszkaniowe.

Odnowa okolicy Holmbladsgate stanowiła fragment szerszego programu regeneracji obszaru „Kvarterløft Holmbladsgade”. Całość włączona była w eksperymentalny program rządowy, którego zadaniem było zaangażowanie lokalnej społeczności w proces planistyczny. Demokracja przejawia się tu poprzez całkowite uzależnienie projektu od lokalnego potencjału. „Założenie opierało się na twierdzeniu, że lokalni mieszkańcy sami najlepiej potrafią zidentyfikować główne problemy i sposoby ich rozwiązania, a także że zaangażowanie ich gwarantuje lepsze rozwiązania oraz wzmacnia poczucie wspólnoty.”²⁴

Obszar Holmbladsgade jest typową mieszkaniową dzielnicą oddaloną o 3 km od centrum Kopenhagi. W sumie liczy ponad 16 tys. mieszkańców, z tego około 15% stanowią imigranci. Struktura wieku wskazuje na przewagę młodej generacji, dzieci w wieku szkolnym oraz studentów, którzy jednak opuszczają ten teren po skończeniu nauki.

Podstawowym problemem dzielnicy Holmbladsgade był niski standard mieszkaniowy²⁵ w zdegradowanej tkance składającej się z bloków i kwartałów rozluźnionych. Na to nałożyły się problemy społeczne oraz uboga infrastruktura. Dyskutując o projekcie mieszkańcy zasugerowali, iż głównym motywem odnowy ich dzielnicy winna być poprawa jej nocnego wizerunku. Rozległa rewitalizacja tego obszaru za główny punkt przyjęła oświetlenie²⁶.

Na odcinku 1200 m głównej ulicy architekt i projektant światła Bjarne Schläger zaproponował nowy system, który uzupełnił użytkowe oświetlenie drogowe o artystyczny aspekt wzbogacający i reorganizujący to wnętrze urbanistyczne. Autor opisuje to tak: „główną ideą dla nowego oświetlenia było wykreowanie urozmaiconego, pogodnego, opartego na doświadczeniu i artystycznego przeżycia w poruszającym, poetyckim, świetlnym krajobrazie przy jednoczesnym zapewnieniu optymalnie bezpiecznego i użytkowego aspektu dla korzystających z ulicy, tak samo jak dla innych odbiorców” (Schägger,

²⁴ Według http://www.kvarterloeft.dk/uk_version

²⁵ Niski standard mieszkań przejawia się poprzez z przewagę lokali dwu-, trzypokojowych.

²⁶ Głównymi celami zawartymi w procesie odnowy „Kvarterløft” dla obszaru Holmbladsgade są: – poprawa fizycznego środowiska poprzez widoczne działania w przestrzeni, – zagwarantowanie aktywnego uczestnictwa mieszkańców oraz przejście odpowiedzialności za rozwój tego obszaru, – zagwarantowanie współpracy z lokalnymi podmiotami gospodarczymi i wzrost zatrudnienia w ich firmach poprzez kreowanie nowych miejsc pracy, – założenie promowania i podtrzymywania społecznej współpracy oraz rekreacji mieszkańców, – odnowa mieszkaniowej tkanki i poprawa terenów otwartych poprzez demokratyczny proces rewitalizacji (www.kvarterloeft.dk/uk_version/holmbladsgade.htm).

2004, s. 65) Motywem przewodnim koncepcji oświetlenia, o czym zdecydowali mieszkańcy, była woda. Uważali oni, że kontekst drogi, która niegdyś prowadziła nad cieśninę Øresund nie jest dostatecznie uwypuklony w przestrzeni publicznej.

Koncepcja oświetlenia zarysowała symbolicznie motyw wody w nocnym krajobrazie Holmbladsgade. Na całość założenia złożyło się pięć różnych elementów, w tym oświetlenie ulicy, ciągu pieszego oraz elementy symboliczne abstrakcyjnie przedstawiające wodę (świecące kostki bruku oraz cztery kolumny postawione w miejscu, gdzie niegdyś przebiegała linia brzegowa). Całość tworzyła harmonijną i spójną przestrzeń stanowiącą w określeniu autora „wodną symfonię”. Dalej pisze on: „na myśl przychodzi mi muzyka, ponieważ światło może wywołać podobne emocje u odbiorcy. Komponując pewną «urbanistyczną świetlną muzykę» potrzebny jest podstawowy rytm, taki jak rozwieszony na linach oprawy, które są silne, sztywne i równo oddalone. Na to nałożony jest kolejny rytm, poprzez zamontowane na ścianach kolejne oprawy, które w mniej sztywnym układzie zaznaczają narożniki ulic. Następnie przerwa na partię fortepianu, miękką i spokojną, wyrażoną poprzez zakrzywione linie światła ułożone wzdłuż muru, którym od czasu do czasu towarzyszy krótkie solo wirtuoza; zagrane przez niebiesko świecące kostki bruku znajdujące się na krawężniach ulicy, wyskakujące dziesięciokrotnie. Ponad tym wszystkim górują kolumny światła, soliści śpiewający od czasu do czasu, dopasowany rejestr, ton, kolor, mogą oni być basami lub tenorami, lub czymkolwiek zechcemy” (Curbi, 2004, s. 68).

Przykład odnowy „Kvarterløft Holmbladsgade” pokazał, jak istotnym elementem jest udział społeczny w procesie planistycznym. Pomimo wyników analizy, które wskazywały strukturę mieszkaniową jako najistotniejszy problem, mieszkańcy zdecydowali o zainwestowaniu w poprawę jakości oświetlenia. Dzięki ich udziałowi wykreowana przestrzeń w pełni spełnia potrzeby użytkowników, a nocny krajobraz wydaje się być bezpieczniejszy i bardziej harmonijny.

Kolejnym przykładem prezentującym aspekty społeczne w projektowaniu oświetlenia jest okolica ulic New Lots i Schenk we wschodniej części Nowego Jorku. W dzielnicy, która utożsamiana była z wysoką przestępczością, New York City Department of Transportation (NYCDT) zaproponował realizację pilotażowego projektu, który miał na celu odnowę systemu oświetlenia. „Celem było powiększenie poczucia wolności poruszania się i jakości życia dla mieszkańców. Oznaczało to pozytywne oddziaływanie na percepcję użytkownika i rodzaj aktywności, która odbywała się na ulicy” (Tillett, Gardner, 2003, s. 23). East New York²⁷ został wybrany do realizacji pilotażowego projektu na podstawie poprzedzających go badań i analiz, w których stwierdzono, że nawet działanie na niewielką skalę może zmienić oblicze tego miejsca. Równoległe prowadzone działania na płaszczyźnie rewitalizacji, jak odbudowa „poczucia społeczności” czy budowa domów socjalnych, mogły być pozytywnym czynnikiem wspomagającym.

Projekt, z jednej strony, miał być innowacyjny (nowatorski), z drugiej jednakże, nie zaplanowano budżetu na techniczne udoskonalenia i należało wykorzystać już istniejące oprawy.

²⁷ NYCDT spośród 50 dzielnic o różnym przekroju społecznym wybrało najbiedniejszą. Twierdząc, że zazwyczaj tam nocny krajobraz ma ogromny wpływ na wyobrażenie o miejscu i bezpośrednio wiąże się z aspektami bezpieczeństwa i przestępczości.

Dlatego projektant Linea Tillett²⁸ wyszła z założenia, że tylko i wyłącznie współpraca z lokalną społecznością przyczyni się do sukcesu realizacji. Do pracy bezpośrednio przy projekcie zaprosiła Kate Gardner, która reprezentowała lokalną społeczność. Społeczne zaangażowanie w projektowanie oświetlenia zupełnie zmieniło oblicze tej dzielnicy. Zaangażowano w proces nie tylko członków lokalnych organizacji, ale też zwykłych mieszkańców. Posłużono się badaniami i technikami analizy stosowanymi w psychologii środowiskowej. W tym celu użyto zarówno jakościowych, jak i ilościowych metod, w tym obserwacji zachowań ludzkich w przestrzeni publicznej oraz przeprowadzono wywiady i ankiety. Rezultatem badań był raport²⁹, który opisywał zarazem fizyczny i wizualny charakter przestrzeni, a ponadto aktywność, zachowania członków społeczności w danych przestrzeniach.

Ze względu na okrojony budżet i nakaz wykorzystania istniejącego sprzętu, każda zastosowana oprawa była niezmiernie istotna. W celu optymalnej lokalizacji opraw oświetleniowych posłużono się najpierw badaniami³⁰ użytkownika przestrzeni. Odnaleziono ścieżki, którymi podążają ludzie oraz punkty węzłowe – miejsca ich spotkań. Z badań wynikało, że dwie ulice pełnią ważną rolę. Były to New Lots Avenue, gdzie znajdował się kościół, świetlica i biblioteka oraz Schenk Avenue jako główny ciąg pieszy dla ludzi wracających z pracy do domu.

W odpowiedzi na przeprowadzoną analizę projektanci wykonali kilka prostych usprawnień w systemie oświetlenia. Na tych najważniejszych ulicach ustawili latarnie po obu stronach jezdni oraz podświetlili istotne obiekty, tj. dominantę – wieżę kościoła oraz wykonane na ścianie biblioteki dziecięce *murales* (malowidła ściennie). Zastosowanie tego typu rozwiązania sprawiło, iż światło odbite od elewacji dawało poczucie wnętrza urbanistycznego, a ponadto sprawiło wrażenie rozjaśnienia otoczenia. Kolejnym istotnym elementem było pomalowanie na biało sklepienia mostu, pod którym codziennie mieszkańcy przebywali drogę do metra oraz zamontowanie oprawy, która świecąc w górę, rozświetlała całość sklepienia i dawała efekt jasnego przejścia.

Autorzy komentując wyniki projektu twierdzą, że „rezultaty pokazały, że oświetlenie uliczne może pomóc w kreowaniu wizerunku miejsca, zmniejszyć poczucie strachu, działać jako psychologiczny odstraszacz dla napastników i służyć jako widoczny znak polepszenia estetyki środowiska dzielnicy” (Tillett, Gardner, 2003, s. 27). Obserwacja działania w przestrzeni publicznej po modernizacji systemu oświetleniowego wykazała iż ruch gwałtownie nie wzrósł, jednakże mieszkańcy powtarzali opinie na temat większego poczucia bezpieczeństwa i komfortu³¹.

Tillett podkreśla, że „zamiast zmieniać złe zachowania poprzez zalanie przestrzeni światłem, w tym projekcie użyto oświetlenia dla podkreślenia pozytywnych działań budujących

²⁸ LineaTillett, w doktoracie z *environmental psychology*, studiowała dynamikę użytkownika przestrzeni i jaką rolę w tej grze pełni światło (Tillett, 1999).

²⁹ Wnioski zawierały następujące uwagi: – brak bezpośredniego oświetlenia chodnika, – niedostateczna intensywność światła powoduje niezauważenie przeszkód (np. zniszczone chodniki lub rozsypane szkło), – późne użytkowanie przestrzeni (np. dużo osób odbierało dzieci ze świetlicy dopiero po pracy), – przechodnie, w tym szczególnie kobiety czuły się niepewnie, – biblioteka działa jako centrum socjalne sąsiedztwa, – problemy społeczne – fiolki po narkotykach na ulicy przed *day-care center*, – problemy z graffiti wokół kościoła i biblioteki (por. Tillett, Gardner, 2003, s. 27).

³⁰ Odniesiono się do teorii K. Lynch'a (Lynch, 1961).

³¹ Co ciekawe okazało się, że wzrosła liczba użytkowników biblioteki.

wspólnotę" (Tillett, Gardner, 2003, s. 27). Dzięki temu powstało praktyczne i estetyczne rozwiązanie, co najistotniejsze, spójne z lokalnymi potrzebami społecznymi.

9.5. PODSUMOWANIE

Rewitalizacja światłem przeobraża zazwyczaj zapomniane przestrzenie i nadaje im nowe znaczenie. Dzięki zaproponowanemu wewnątrz programowi i wielu atrakcjom dostarczanym użytkownikom, przestrzenie te ożywają również po zapadnięciu zmroku. Światło sztuczne odgrywa tu istotną rolę jako element niejako przyciągający uwagę i zachęcający do odwiedzania.

Można pokusić się o stwierdzenie, że proces rewitalizacji nie może się już odbyć bez udziału projektu oświetlenia. Czasem też jest on niejako przez ten nocny wizerunek zdeterminowany, gdyż w przypadku przestrzeni „odzyskanych” oczekuje się zaskakujących obrazów dostarczających niecodziennych wrażeń – rozrywki, czego przykładem mogą być realizacje z zagłębia Ruhry. Tutaj przychodzą użytkownicy żądni spędzenia wolnego czasu w sposób, którego do tej pory nie znali.

Przedstawione w artykule przykłady kompleksowych realizacji rewitalizacji przy użyciu światła sztucznego miały na celu pokazanie, jak ważną rolę odgrywa ono we współczesnym kreowaniu przestrzeni publicznej. Nie chodzi tu jedynie o funkcje użytkowe. Obecne oświetlenie miasta rozszerzyło swoją rolę, a może nawet ją zdominowało, wprowadzając nową formę. Jak pisze Karin Hirdina (2004), w przestrzeni publicznej pozostała głównie inscenizacja. Potwierdza to przypadek Lyonu, gdzie w historycznej tkance odbywa się festiwal światła, który rokrocznie przyciąga tłumy widzów. Ponadto sama iluminacja obiektów staje się na tyle twórcza, iż nosi znamiona kreowania na kształt scenografii teatralnej. Wyraźny jest również przykład Las Vegas, gdzie pokazy świetlne potrafią konkurować z „Paryżem” i „Wenecją” czy innymi sztucznymi twórcami – hotelami-kasynami. Ponadto cenne jest wprowadzanie nowoczesnej technologii w stałe elementy struktury miejskiej, które owocują odbudową życia w danym fragmencie miasta.

Światło sztuczne jest wciąż bardzo atrakcyjne i spektakularne dla współczesnego społeczeństwa. Potrafi nadal zainteresować i sprowadzić do miasta, przy tym konkurować z wieloma substytutami przestrzeni publicznej. Jednak ważne jest to, aby było ono częścią projektu składowego rewitalizacji, gdyż dzięki temu będzie służyło i podkreślało wartość danego miejsca.

Zupełnie inny wymiar światła sztucznego w procesach rewitalizacji miasta przedstawiają przykłady oświetlenia dzielnic mieszkaniowych. Przytoczone przykłady z Kopenhagi i Nowego Jorku odnoszą się do przestrzeni publicznych w dzielnicach mieszkaniowych i wprowadzonych tam programów oświetlenia. Wyjątkowość tych realizacji opiera się na procesie projektowania, który bazował na współpracy z mieszkańcami. Kooperacja dowiodła, że w tych przypadkach nocny krajobraz miał decydujący wpływ na komfort użytkowania przestrzeni publicznej.

Reasumując, należy pamiętać, iż możemy powiedzieć o rewitalizacji i kreowaniu po zapadnięciu zmroku przestrzeni publicznej w ujęciu urbanistycznym tylko wtedy, gdy występują dwa elementy tj. oświetlenie oraz zdarzenie.

Sztuczne światło sprawia, iż przestrzeń staje się widzialna i użytkowa. Natomiast, jak wielokrotnie podkreśla Gehl, to „zdarzenie czyni miejsce!”. Ono też sprawia, że oświetlenie nabiera sensu, a przestrzeń publiczna nie jest martwym wnętrzem.

Literatura

- Bauman Z., 2000, *Globalizacja. I co z tego dla ludzi wynika*, PIW, Warszawa.
- Canogar D., 2004, *Illuminating public space – Light shows in contemporary art*, „Public Art Review”, 15, 2, issue 30, Forecast Public Artwork, St. Paul.
- Charbonneau J.-P., 1997, *Der Plan Lumière von Lyon*, „Topos – Gestalten mit Licht – Nightscape”, September, no 20, Callwey, München.
- Curbi D., 2004, *Lighting Design Europe*, Lusco Editora, São Paulo, Brazil.
- Gehl J., 1996, *Life Between Buildings. Using Public Space*, Arkitektens Forlag, Copenhagen.
- Hirdina K., 2004, *Light in the city: from civic order to entertainment*, „Topos”. 46.
- Kochanowska D., 2002, *Śródmiejskie przestrzenie publiczne – współczesne przekształcenia*, [w]: Kochanowski M. (red.), *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Leppert S., 1997, *Park-Farben am Hochofen*, „Topos – Gestalten mit Licht – Nightscape”, september, no 20, Callwey, München.
- Lynch K., 1961, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge.
- Oldengott M., 1997, *Tag- und Nacht-Panorama im Ruhrgebiet*, „Topos – Gestalten mit Licht – Nightscape”, september, no 20, Callwey, München.
- Reuter S., 2004, *Licht für die Zeche Zollverein*, „Topos – Urban Light – Licht in der Stadt”, march no 46, Callwey, München.
- Ritter J., 2001, *Ein Vorhang aus Wasser und Licht*, „Professional Lighting Design”, 17., Verlag für Innovationen in der Architektur, Gütersloh.
- Schläger B., 2004, *Städtische Lichtmusik, Urban Light Music*, „Topos – Urban Light – Licht in der Stadt”, march no 46, Callwey, München.
- Tillett L., 1999, *Lighting the Street in an Urban Neighborhood*, rozprawa doktorska, UMI Dissertation Services A Bell & Howell, New York.
- Tillett L., Gardner K., 2003, *A social approach to design*, „Professional Lighting Design”, 29, Verlag für Innovationen in der Architektur, Gütersloh.
- Venturi R., Scott Brown D., Izenour S., 1977, *Learning from Las Vegas*, MIT, Cambridge.
- Załoski D., 2001, *Przekształcenia terenów przemysłowych na funkcje śródmiejskie w miastach polskich*, rozprawa doktorska pod kierunkiem prof. Mieczysława Kochanowskiego, Wydział Architektury PG.

ŁUKASZ PANCEWICZ

10. REWITALIZACJA DZIELNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ W OPARCIU O FUNKCJETURYSTYKI I KULTURY NA PRZYKŁADZIE TEMPLE BAR W DUBLINIE

10.1. WSTĘP

Rewitalizacja historycznej dzielnicy Temple Bar w Dublinie jest przywoływana jako jeden z pierwszych udanych przykładów interwencji opartej o funkcje kulturalne, tzw. *culture-led regeneration* na terenie śródmieścia dużego europejskiego miasta. Jest to w miastach ery postindustrialnej nowy typ przestrzeni, określane mianem dzielnicy lub kwartału kultury (ang. *cultural quarter*) i stąd warto spojrzeć na procesy składające się na rezultat tego szczególnego projektu. Historia dublińskiej dzielnicy jest o tyle istotna, iż rewitalizacja w oparciu o kulturę jest od niedawna jednym z bardziej dyskutowanych zagadnień. Tworzenie „dzielnic kultury”, „dzielnic muzeów” czy kształtowanie miejskiego „środowiska kulturalnego” (ang. *creative millieu*) stają się jednym z modnych narzędzi coraz popularniej stosowanych przez zespoły zajmujące się rewitalizacją miast (Mommas, 2005). Wykorzystanie instytucji kultury jako mechanizmu napędzającego gospodarkę miejską jest jednak dyskusyjne. Dotyczy to zarówno samej idei instytucjonalizacji kultury i sztuki, przejścia od często spontanicznych i oddolnych inicjatyw do uregulowanych, kierowanych odgórnie procesów regeneracji, jak i relacji pomiędzy konsumpcją a komercjalizacją kultury. Sharon Zukin, dokumentując transformację Lower East End w Nowym Jorku, jako pierwsza zidentyfikowała potencjalne ryzyko związane z instytucjonalizacją i planowym tworzeniem dzielnic kultury, prowadzące ostatecznie do wyjąłwienia, gentryfikacji i tzw. disneyfikacji (Zukin, 1991). W tym kontekście Temple Bar pozostaje przykładem, gdzie rewitalizacja rozpoczęła się od oddolnego procesu, który został przejęty dopiero później przez agencję deweloperską. Działanie agencji miało w założeniu zachować mozaikę istniejących inicjatyw społecznych i nieformalny charakter dzielnicy. Uzyskany efekt przyniósł spektakularny sukces pod względem architektonicznym i urbanistycznym, pozwalając na stworzenie intensywnie wykorzystywanego kwartału miejskiego z wysokiej klasy przestrzeniami publicznymi i nagromadzeniem różnych funkcji.

10.2. REWITALIZACJA TEMPLE BAR NA TLE ŚWIATOWYCH TRENDÓW TWORZENIA DZIELNIC KULTURY

Kwartał lub dzielnica kultury jako charakterystyczny, związany z kulturą obszar miejski skupiający instytucje, osoby i przemysł, nie jest nowym zjawiskiem. Przykładami takich obszarów były paryski Lewy Brzeg¹ czy Lower East End na Manhattanie w Nowym Jorku. Nowością jest jednak świadoma próba kształtowania nowych zespołów tego typu w ramach strategii odnowy lub rewitalizacji obszarów miejskich. Od końca lat dziewięćdziesiątych działania te stają się jednym z elementów stosowanych strategii miejskich na świecie.

Jedną z głównych przyczyn podejmowania tych inicjatyw jest poszukiwanie alternatywnych rozwiązań ekonomicznych dla miast, w których utraciły znaczenie tradycyjne gałęzie gospodarki takie jak przemysł (Evans, 2001), a oczekuje się wzrostu tzw. nowej ekonomii opartej na wiedzy, informacji bądź produktach związanych z kulturą czy sztuką (Scott, 2004). Efektami tych działań jest dywersyfikacja lokalnej gospodarki i rynku pracy poprzez wprowadzenie dobrze płatnych miejsc pracy dla wysoko wykwalifikowanych pracowników związanych z designem, projektowaniem, reklamą, kulturą i sztuką (Scott, 2004). Oprócz funkcji związanych z lokalizacją przemysłu kultury (ang. *creative industries*), dzielnice artystyczne mogą wpływać na poprawę wizerunku miasta, budując jego określoną markę. Pomiędzy funkcjami kulturalnymi a innymi funkcjami miejskimi może istnieć efekt synergii – szczególnie dotyczy to kwestii związanych z turystyką czy rozrywką, dotyczy to także nakładów na miejską infrastrukturę. Richard Florida w swojej teorii związanej z kształtowaniem się tzw. klasy kreatywnej sugeruje, że istnieją relacje pomiędzy aktywnością ekonomiczną a koncentracją aktorów procesów kultury. Według Richarda Floridy i Charlesa Landrego „co? zjawisko?” występuje w odpowiednim środowisku przestrzennym – różnorodnym i bogatym pod względem architektury i przestrzeni publicznych, zapewniającym dostęp do usług kultury i życia towarzyskiego (Landry, 2000; Florida, 2002). Stąd też bierze się koncepcja tzw. środowiska kreatywnego (ang. *creative millieu*) definiowanego jako „fizyczne otoczenie, gdzie masa krytyczna przedsiębiorców, intelektualistów, aktywistów społecznych, decydentów lub studentów działa w otwartym, kosmopolitycznym kontekście i gdzie bliskie interakcje i spotkania tworzą nowe pomysły, artefakty, produkty, usługi i instytucje oraz w konsekwencji przyczyniają się do sukcesu ekonomicznego” (Landry, 2000, s. 133). W ten typ narracji wpisują się liczne projekty dzielnic i kwartałów kultury, m.in. nowe kwartały w dawnych miastach przemysłowych Sheffield i Manchesterze, kwartał kultury w Adelaidzie czy rewitalizacja El Raval w Barcelonie.

Rewitalizacja Temple Bar była jednym z pionierskich projektów wykorzystujących zaplanowaną interwencję w oparciu o funkcje kultury na terenie zdegradowanej dzielnicy śródmiejskiej dla stworzenia unikalnego programu turystycznego i rozrywkowego. Ze względu na kontekst przestrzenny jest on często klasyfikowany jako model „metropolitalnego kwartału kultury” (Santagata, 2002) i jest często porównywany z takimi interwencjami jak londyńskie Soho. Polskim odpowiednikiem takiej interwencji mogłaby być zapewne warszawska Praga.

¹ Franc. *La Rive Gauche* - obszar piątej dzielnicy, usytuowany na lewym brzegu Sekwany. W latach 60. XX wieku miejsce spotkań paryskiej bohemy. Tam mieści się także tzw. Dzielnica Łacińska, kwartał uniwersytecki Paryża.

W tym modelu funkcje związane z produkcją i odbiorem kultury są elementem dynamicznego układu miejskiego, jednym z wielu elementów wprowadzanych w ramach procesu rewitalizacji. To co wyróżnia przykład Temple Bar to integracja funkcji związanych z szeroko pojętą konsumpcją – turystyki, rozrywki, gastronomii (Montgomery, 2005). Oprócz barów, pubów i hoteli dzielnicę charakteryzuje przestrzenna koncentracja obiektów związanych z funkcjami kulturalnymi.

10.3. LOKALIZACJA I HISTORIA TEMPLE BAR

Temple Bar jest centralnie usytuowaną dzielnicą irlandzkiej stolicy, Dublina. Przylega ona od południa do rzeki Liffey, jej granice wyznaczają od zachodu budynki Dublin City Council, niegdyś granica średniowiecznych murów miasta, od południa Dame Street – jedna z głównych ulic miasta, na którą nanizane są tak ważne budynki jak dubliński Zamek, dawna siedziba Giełdy Królewskiej (Royal Exchange), budynek Parlamentu oraz od wschodu wieńczy ją kampus najstarszego uniwersytetu w mieście – Trinity College. Wschodnią granicę wytycza Westmoreland Street – główna arteria spinająca O'Connell Street i Grafton Street, dwie główne ulice stanowiące salony miasta. Jej obszar wynosi około 28 akrów (13 ha) terenu.

Historia Temple Bar sięga czasów średniowiecza, powstania w 1259 roku klasztoru Augustynów. W szesnastym wieku teren był poddawany intensywnym pracom inżyniersko-melioracyjnym polegającym na osuszaniu terenów rozlewiska rzek Poodle i Liffey. Dzięki temu rozpoczęła się intensywna zabudowa terenu, a regulacja rzeki pozwoliła na rozbudowę funkcji portowych na tym terenie. Impulsem była budowa urzędu celnego (Custom House). Obecny układ urbanistyczny jak i większość zachowanych obiektów zabytkowych, pochodzi z siedemnastego i osiemnastego wieku. Nazwa pochodzi od nazwiska Sir Williama Temple, dziekana uniwersytetu Trinity College, który mieszkał na tym terenie oraz słowa *bar* oznaczającego rzeczną łachę. W osiemnastym wieku Dublin przeżywał okres rozkwitu, było to jedno z większych europejskich miast tamtego okresu. Temple Bar stała się miejscem pracy i zamieszkania dla kupców, handlowców, rzemieślników i armatorów. Ze względu na portowy charakter mieściły się tam liczne tawerny, kawiarnie i domy publiczne, znajdowały się także popularne teatry: Crown Alley Theatre i Smock Alley Theatre. Tam skupiało się życie towarzyskie miasta. Miały tam miejsce takie znane wydarzenia jak premiera „Mesjasza” Haendla w 1742 roku. Ekspansji funkcji gospodarczych towarzyszyły liczne inwestycje. Osiemnastowieczna, wykonana w stylu georgiańskim przebudowa dzielnicy nie tylko oznaczała wymianę substancji mieszkaniowej ale także program budowy nowych gmachów użyteczności publicznej, świadczących o rosnącym bogactwie i prestiżu miasta. Były to gmachy Parlamentu Irlandii na College Green budowanego w latach 1729–1739 czy siedziba Giełdy Królewskiej zbudowana 1769–1779 roku. W 1830 roku zrealizowano także ambitny projekt inżynierski wzmocnienia i przebudowy nabrzeży portowych oraz udroźnienia ujścia rzeki Liffey.

Dzielnica stała się także znany ośrodkiem związanym z drukiem – pracowali tu wydawcy, introligatorzy, producenci wyrobów papierniczych oraz instrumentów muzycznych.

Pod koniec osiemnastego wieku handel morski zaczął tracić swoje znaczenie w śródmieściu związku z przeniesieniem portu w stronę ujścia rzeki Liffey. W miejsce opuszczonych

przez funkcje związane z obsługą portu zaczęli się pojawiać producenci tkanin, krawcy, tkacze, kapelusznicy, kuśnierze czy kupcy handlujący wełną. W późniejszych latach stopniowo dzielnica traciła swoje znaczenie oraz ulegała coraz silniejszej marginalizacji².

10.4. LATA POWOJENNE I DEGENERACJA DZIELNICY ORAZ PLANY JEJ WYBURZENIA

Od lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku centrum Dublina podlegało coraz silniejszym procesom dezurbanizacyjnym, kulminującym się w latach osiemdziesiątych. Dla Temple Bar obumieranie centrum oznaczało ucieczkę lokalnych przedsiębiorców i mieszkańców. Wśród przyczyn takiego stanu można upatrywać silną konkurencję podmiejskich parków biurowych i ucieczką mieszkańców na przedmieścia oraz upadek tradycyjnych form produkcji w drobnej skali – podstawy egzystencji Temple Bar. Dezurbanizacja przyczyniła się do stopniowej degradacji niegdyś tętniącej życiem dzielnicy. Opracowane w latach 60. i 70. studia transportowe Dublina³ wskazały na potrzebę lokalizacji nowego dworca autobusowego oraz węzła integracyjnego w ścisłym centrum miasta.

W odpowiedzi na te plany, w 1975 roku rządowa firma odpowiadająca za transport kołowy – CIÉ (*Córas Iompair Éireann*), zleciła wykonanie wstępnych koncepcji obiektu. W tym okresie Temple Bar w niczym nie przypominała czasów swojej świetności. Architekci z firmy Skidmore Owens Merrill właśnie tam zaproponowali lokalizację nowego dworca. W konsekwencji tych założeń, w 1981 roku CIÉ rozpoczęła długotrwały proces wykupu nieruchomości.

10.5. TEMPLE BAR POD ZARZĄDEM CIÉ – OD STACJI AUTOBUSOWEJ DO PROGRAMU REWITALIZACJI

Powolne tempo wykupu nieruchomości skłoniło CIÉ do rozpoczęcia tymczasowego wynajmu opustoszałych i niszczących posesji różnym podmiotom. Atrakcyjność dla wynajmujących zwiększyła niska wartość nieruchomości oraz preferencyjnie niskie czynsze, spowodowane planami wyburzenia oraz złym stanem technicznym budynków. Z oferty skorzystała szeroka grupa użytkowników – artyści, drobni przedsiębiorcy, przedstawiciele organizacji pozarządowych. Ponieważ CIÉ nie wyrażała chęci inwestowania w utrzymanie istniejących nieruchomości obowiązek adaptacji i renowacji obiektów spadł na ich dzierżawców. Wraz z nowymi rezydentami w dzielnicy zaczęło rozkwitać życie artystycznej bohemy. Na Temple Bar powstały galerie, studia nagraniowe, pracownie. Wraz z nimi pojawiły się sklepy z muzyką, modą, używanymi ubraniami, wzornictwem i sztuką, kawiarnie, puby i kluby. Nowe funkcje pojawiły się obok nielicznych sklepów, biur i siedzib firm, które nadal funkcjonowały na terenie dzielnicy. Życie artystyczne zaczęło skupiać się wokół dwóch instytucji – Project Arts Centre,

² Informacje historyczne na podstawie Montgomery (1995), Montgomery (2005), Tisdell, Oc, Heath (2001) oraz materiałów Temple Bar Cultural Trust.

³ Studium prof. Schaechterle (1965): *General Traffic Plan for Dublin*, An Foras Forbartha (1971): *Transportation in Dublin* oraz tzw. plan Mylesa Wrighta z 1967 roku.

alternatywnego centrum sztuki współczesnej zajmującego od 1975 roku opuszczoną fabrykę w centrum dzielnicy oraz Olympia Theatre, dawnego teatru muzycznego, który funkcjonował nieprzerwanie od 1879 roku.

Ta spontaniczna reurbanizacja odegrała dwie niezwykle istotne role w procesie rewitalizacji. Temple Bar stało się tętniącym życiem ośrodkiem życia kontrkultury i artystycznej alternatywy oraz życia towarzyskiego skupiającego lokalną bohemę, artystów i młodych ludzi. John Montgomery w swojej monografii o historii Temple Bar określał to następująco: „Ci ludzie oraz ci, których oni przyciągali często uprawiali szczególny styl życia, w którym praca, wymiana pomysłów i przyjaźń toczyły się w pubach, barach, restauracjach, galeriach i innych półpublicznych miejscach spotkań. One były miejscem, gdzie nowe idee, produkty i możliwości mogłyby być odkrywane, dyskutowane, wypróbowane i przetestowane” (Montgomery, 1995, s. 135). Dzielnica stała się modnym miejscem, w którym można było znaleźć się na nieformalnych imprezach artystycznych, koncertach alternatywnych muzyków czy wybrać się na zakupy po najnowsze płyty z nagraniami muzycznymi, czy kupić modne ubrania z drugiej ręki lub przyjść do pubu.

Nowi rezydenci zaczęli tworzyć wzajemne sieci relacji, kontaktów, powiązań i wspólnych projektów. Silny społeczny potencjał pozwolił osobom z różnych środowisk stworzyć wspólną koalicję, której przyświecał cel ochrony dzielnicy oraz jej wyjątkowego charakteru.

Institucją, która zainicjowała publiczną debatę, była państwowa fundacja zajmująca się ochroną dziedzictwa kulturowego An Taisce. W opublikowanym w 1985 roku raporcie „Temple Bar – A Policy for the Future” eksperci z fundacji zwrócili uwagę na zachowaną w dużym stopniu zabytkową strukturę miejską, liczne obiekty o walorach historycznych oraz spory potencjał związany z badaniami archeologicznymi. Brak inwestycji oraz chroniczne niedoinwestowanie pozwoliły przetrwać w niezmiennym stanie budynkom, które miały ponad dwieście lat. Raport, przedłożony władzom miasta, rekomendował porzucenie planów budowy dworca.

W sukurs An Taisce przyszły działania lokalnych najemców, artystów, mieszkańców, kupców oraz historyków i specjalistów od konserwacji, którzy w 1988 roku powołali stowarzyszenie Temple Bar Development Council. Organizacja, pracując na zasadach non-profit oraz bazując na prywatnych koneksjach i kontaktach jej członków, rozpoczęła silny lobbting na rzecz zachowania dzielnicy oraz rozpoczęcia planów rewitalizacji w oparciu o unikalne walory kulturowe. Jednym z ważniejszych efektów działalności był wniosek do opracowywanego planu zagospodarowania miasta (Draft City Development Plan) w 1989 roku. Antycypując udział Dublina w rywalizacji o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury w 1991 roku przewidywał stworzenie Centrum Inicjatyw Kulturalnych, wykup nieruchomości od CIÉ oraz szeroki program wsparcia odbudowy i promocji działalności artystycznej. Procesem miał zarządzać fundusz powierniczy. Dzielnica miała stać się „okrętem flagowym” całego przedsięwzięcia. Wniosek upadł, ale większość pomysłów znalazła swoje odzwierciedlenie w późniejszych planach (Tisdell, Oc, Heath, 2001, s. 90).

Osobą, która wykazała duże zainteresowanie projektem był ówczesny Taoiseach (premier) Charles Haughey. Wykorzystał on pomysł rewitalizacji śródmieścia Dublina w swojej kampanii wyborczej w 1987 roku. Zwycięstwo partii Fianna Fail w wyborach zapewniło Haugheyowi trzecią i ostatnią kadencję jako przewodniczącego Rady Ministrów. Projekt Temple Bar był

inicjatywą, która miała szansę nadać Haugheyowi prestiżu na zakończenie jego kariery jako premiera. W 1989 roku Temple Bar Development Council nawiązała bliski kontakt z sekretarzem Kancelarii Rady Ministrów – Paddyem Teahonem. Był to zwrotny moment w historii rewitalizacji dzielnicy (Payne, Stafford, 2004, s. 8).

10.6. MONTAŻ FINANSOWY I ORGANIZACJA PROCESU INWESTYCYJNEGO

W 1990 roku Temple Bar cieszył się ugruntowaną opinią dzielicy pełnej witalności, miejsca żywiołowej, społecznej i ekonomicznej wymiany. Pod wpływem interwencji premiera Haugheya Minister Turystyki i Transportu nakazał CIÉ porzucić jej plany inwestycyjne. Wszyscy zaangażowani w opracowanie propozycji związanych z rewitalizacją byli świadomi tego, że będzie ona wymagała specjalnego, innowacyjnego procesu, aby zachować unikalny charakter dzielnicy.

Powołany został rządowy komitet (Temple Bar Development Committee) kierowany przez ówczesnego burmistrza oraz brata premiera, Seana Haughey'a, skupiający interesariuszy związanych z dzielnicą. W 1990 roku, w ramach przygotowań do walki o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury, komitet przy aktywnej pomocy premiera Haughey'a przygotował wniosek o dofinansowanie projektu w ramach pilotażowych programów miejskich (Urban Pilot Programmes) finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (European Regional Development Fund – ERDF). Rosnąca rola Dublina i Irlandii na europejskiej i światowej arenie sprawiła, że wniosek został zaakceptowany gwarantując dostęp do grantów finansowanych ze środków Unii Europejskiej (Tisdell, O'Connell, Heath, 2001, s. 91).

W konsekwencji, z inicjatywy władz miasta w 1991 roku powstał dokument „Temple Bar Action Plan” dołączony później do Planu Zagospodarowania Dublina (Dublin City Development Plan 1991) – szczegółowe studium badające liczne uwarunkowania projektu: strukturę własności, użytkowanie i zagospodarowanie terenu, strukturę przestrzeni publicznych, uwarunkowania komunikacyjne itp. oraz proponował szereg działań związanych z realizacją projektu – m.in. propozycje ulg podatkowych. Plan stanowił pierwszą poważną próbę zorganizowania procesu rewitalizacji, jednak to nie lokalny samorząd zdecydował o jego przebiegu i realizacji.

Z inicjatywy premiera Charlesa Haughey'a w 1991 roku powstały dwie rządowe agencje: Temple Bar Renewal Ltd. (TBRL) oraz Temple Bar Properties Ltd. (TBPL), które miały zarządzać procesem. Rząd Haughey'a przeforsował także dwie ustawy, które stworzyły podstawę organizacyjną, finansową i prawną dla ich działania – Finance Bill, 1991 oraz Temple Bar Area Renewal and Development Act. Według Haughey'a „głównym celem odnowy i rozwoju Temple Bar jest budowanie na tym, co już zdarzyło się na tym terenie spontanicznie oraz stworzenie żyjącego i pełnego aktywności kwartału kulturalnego i turystycznego, który przyciągnie wielu odwiedzających oraz w którym wielu będzie mogło żyć i pracować”⁴.

Temple Bar Renewal Ltd. był organem doradczym premiera oraz decydował czy projekty kwalifikują się do uzyskiwania ulg podatkowych gwarantowanych w Finance Bill, 1991. W za-

⁴ Dáil Éireann, Parliamentary Debates z 7 maja 1991 oraz 2 lipca 1991.

razdnie agencji zasiadali przedstawiciele lokalnych grup społecznych, władz miasta, Ministerstwa Turystyki, Izby Turystyki – Bord Fáilte i innych organów rządowych i samorządowych. Temple Bar Properties Ltd. było agencją deweloperską, która miała za zadanie nadzorować realizację planu urbanistycznego dla dzielnicy. Agencja miała szerokie uprawnienia pozwalające m.in. na wykup nieruchomości w granicach objętych interwencją, zwłaszcza na cele związane z poprawą środowiska przestrzennego dzielnicy, konserwacją czy wprowadzeniem zabudowy plombowej oraz regulowanie zasad wynajmu nieruchomości na terenie Temple Bar. Agencja mogła także udzielać rządowych gwarancji kredytowych do maksymalnej wysokości 25 mln funtów dla określonych przedsięwzięć⁵. Biznesowy charakter tej organizacji odzwierciedlał skład jej zarządu obsadzony przez specjalistów z firm konsultingowych (Deloitte&Touche, Coopers&Lybrand), menedżera miasta Dublina czy zarządzających instytucjami kulturalnymi.⁶ Początkowo realizację swoich zadań Temple Bar Properties Ltd. realizowało w oparciu o kapitał 3,6 mln funtów uzyskanych z programu ERDF oraz 5 mln funtów kredytu przyznanego przez Europejski Bank Inwestycyjny. Agencja była zorganizowana w trzy wydziały odpowiedzialne odpowiednio za program rozwoju kulturalnego, zarządzanie nieruchomościami oraz marketing dzielnicy. Pierwotnie obszar interwencji dotyczył ok. 13 ha terenów w sercu dzielnicy.

Jedną z istotniejszych konsekwencji tego procesu było ograniczenie udziału władz miejskich do roli organu konsultującego działania. Przedstawiciele władz Dublina zasiadali w komitetach agencji, jednak nie podejmowali kluczowych decyzji związanych z realizacją projektu. Doprowadziło to do sytuacji, że poszczególni aktorzy procesu rewitalizacji negocjowali jego warunki bezpośrednio z przedstawicielami agencji deweloperskich pomijając samorząd lokalny. (Bartey, Shine, 2006).

Badacze Payne i Stafford widzą kilka przyczyn wyboru takiej drogi projektowej. Jedną z nich jest silna centralizacja władzy w Irlandii, która pozwalała na interwencję władz rządowych w politykę samorządu lokalnego. Nie bez znaczenia pozostały takie kwestie jak wpływ doświadczeń brytyjskich związanych z agencjami deweloperskimi. Zarządzanie tak skomplikowanym projektem przekraczało kompetencje władz miasta, dotyczyło to także dostępu do finansów, gwarancji inwestycyjnych itp. W latach 80. w Irlandii funkcjonowały także koncepcje związane z tzw. partnerstwem społecznym – ścisłą współpracą między władzą a podmiotami społecznymi i gospodarczymi, zastępującymi tradycyjne, odgórne działania administracyjne. Organem prawnym i organizacyjnym, który pozwalał na takie działania były zdecentralizowane agencje rządowe⁷. Tym niemniej stworzenie agencji, która przejęła władztwo planistyczne nad obszarem objętym interwencją z rąk samorządu oraz uzyskała specjalne prerogatywy związane z finansowaniem przedsięwzięcia budziło dużo emocji i wątpliwości⁸. Skupienie decyzji dotyczących wdrożenia funduszy strukturalnych w rękach rządu centralnego nie

⁵ Temple Bar Area Renewal and Development Act, 1991.

⁶ Instytucja menedżera miasta (*City Manager*) jest elementem irlandzkiego ustroju samorządowego. Jest to funkcja związana z zarządzaniem działaniami samorządu lokalnego. Nie jest to funkcja polityczna, menedżer miasta jest rekrutowany spośród służby cywilnej i jest jej funkcjonariuszem na podstawie Local Government Act, 2001.

⁷ Ang. termin *quango* od *quasi non-governmental organization* – zdecentralizowane instytucje finansowane przez rząd, realizujące zadania publiczne w sposób niezależny od struktur rządowych pod względem decyzyjnym.

⁸ Dáil Éireann, Parliamentary Debates z 2 lipca 1991.

było także spójne z promowaną przez Unię Europejską „zasadą subsydiarności” – polegającą na partycypacji i decentralizacji decyzji. Tym niemniej, w przypadku Temple Bar, mechanizm agencji deweloperskiej kontrolowanej przez premiera funkcjonował do połowy lat 90. (Payne, Stafford 2004). W późniejszym okresie system rozwoju opartego o agencje zaczął ulegać ewolucji w stronę rozwiązań opartych o procedury, angażujące wszystkich partnerów procesu, w tym władze lokalne (Bartley, Shine, 2006, s. 156–157).

10.7. TEMPLE BAR LIVES – KONKURS NA KONCEPCJĘ URBANISTYCZNĄ DZIELNICY, OPRACOWANIE PLANU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

W 1991 roku agencja Temple Bar Properties Ltd. wykupiła całość gruntów znajdujących się w rękach CIÉ i władz Dublina oraz przystąpiła do organizacji konkursu architektonicznego na plan dla dzielnicy. Ideą konkursu było stworzenie tzw. *framework plan* – elastycznej koncepcji urbanistycznej zamiast sztywnego masterplanu. Rywalizację zwyciężyło konsorcjum młodych i utalentowanych architektów. Wśród nich znalazły się takie znane pracownie jak: Grafton Architects, O’Donnell and Tuomey Architects, McGarry NiEanaigh Architects czy Shane O’Toole Architects.



Ryc. 67. Budynek przy Meeting House Square (fot. Ł. Pancewicz).

Zwycięski projekt przewidywał stworzenie nowej wielofunkcyjnej dzielnicy dla 3 tys. mieszkańców. Propozycja zachowała istniejącą drobnociarną, śródmiejską strukturę oraz gęstą sieć uliczek rekomendując interwencję polegającą na minimalnych wyburzeniach. Ważnym elementem projektu stały się nowe przestrzenie publiczne. Stworzyły one spójny system ciągów pieszych umożliwiając poruszanie się po Temple Bar wzdłuż osi wschód – zachód prowadząc często przez niedostępne wcześniej wnętrza miejskich kwartałów. Elementem proponowanej sieci powiązań zostały trzy nowe place: Temple Bar Square, Meeting House

Square i Curved Lane. Dodatkowo architekci przewidzieli ograniczenie ruchu kołowego dla większości terenu objętego rewitalizacją. Innym rozwiązaniem było rozdzielenie strefowania dla parterów oraz wyższych kondygnacji. Celem było wprowadzenie aktywnych funkcji pozwalających na animację przestrzeni ulicy.

Ukształtowanie systemu przestrzeni publicznych było ściśle powiązane z lokalizacją projektów „flagowych” – siedzib nowych instytucji kulturalnych, strategicznie rozmieszczonych na terenie Temple Bar niczym figury szachowe (Roodhouse, 2006). Przykładem dość innowacyjnej interwencji jest Meeting House Square zaprojektowany i zrealizowany później przez O'Donnel Tuomey Architects. Jest to plac otoczony zespołem nowych budynków: Irish Film Institute, National Photography Archive, Gaiety School of Acting oraz Ark's Children Arts Centre. W parterze pierzei mieszczą się restauracje, a poszczególne budynki tworzą elementy zewnętrznej sceny – w elewacji budynku Archiwum Fotografii mieści się projektownia, podczas gdy elewacja przeciwległego budynku galerii może funkcjonować jako ekran. Elementem wystroju elewacji vis-a-vis szkoły aktorskiej jest otwierająca się na plac scena.

Propozycje ze zwycięskiej pracy znalazły się w planie opracowywanym przez Temple Bar Properties Ltd. „Development Programme for Temple Bar, 1992” stanowiącym podstawę programu rewitalizacji.

10.8. DEKADA 1991–2001 – REALIZACJA PROJEKTU

Realizacja projektu przebiegała etapami w ciągu ponad dekady. Inwestując w renowację obiektów oraz realizację nowych inwestycji agencja deweloperska dbała o zapewnienie szerokiego zróżnicowania funkcji, lokalizację obiektów kultury oraz wsparcia pubów i klubów – nowych elementów związanych z turystyką i tzw. „gospodarką nocną” (ang. *night-time economy*).

O skali inwestycji oraz tempie zmian świadczą przede wszystkim statystyki. Na początku procesu w 1992 roku na Temple Bar żyło około dwustu mieszkańców, funkcjonowało dwadzieścia siedem restauracji i szesnaście pubów, sześć obiektów kultury (wiele z nich w złym stanie technicznym). Na terenie dzielnicy działało około siedemdziesięciu przedsiębiorstw związanych z przemysłem kultury oraz dziewięćdziesiąt innych. Do 1996 liczba mieszkańców zwiększyła się do dwóch tysięcy, działało pięć hoteli, dwieście sklepów, czterdzieści restauracji oraz dwanaście nowoczesnych obiektów kultury. Liczba zatrudnionych wzrosła o 300% do ponad dwóch tysięcy pracowników. W okresie budowy projekt zapewnił pracę pięciu tysiącom osób związanych z jego realizacją. Większość prac zrealizowano w okresie 1992–1996, wtedy też powstały wszystkie główne obiekty kultury, w tym siedziby tak prestiżowych instytucji jak Instytut Filmowy, Narodowe Archiwum Fotograficzne i Centrum Fotografii czy nowoczesne obiekty związane z muzyką (Temple Bar Music Centre) albo sztukami wizualnymi (Galerie Grafiki, galerie sztuki współczesnej wraz z pracowniami do wynajęcia). Realizację infrastruktury kulturalnej zakończyła realizacja Project Arts Centre – centrum sztuki współczesnej – w 2000 roku. Po zakończeniu ostatnich inwestycji komercyjnych liczba mieszkańców wzrosła do trzech tysięcy, a liczba przedsiębiorstw funkcjonujących w dzielnicy do czterystu pięćdziesięciu (Montgomery, 2008, s. 327–328). Warto dodać, że 30% z nowych



Ryc. 68. Temple Bar Square (fot. Ł. Pancewicz).



Ryc. 69. Temple Bar, Project Arts Centre (fot. Ł. Pancewicz).

mieszkań było mieszkaniami socjalnymi lub „dostępnymi finansowo”⁹. Realizacja obiektów kultury uzupełniała szereg innych działań wspierających działalność artystyczną i kulturalną. Wśród nich znalazły się inicjatywy związane z festiwalami kulturalnymi, animacją przestrzeni publicznych, grantami dla artystów.

⁹ Ang. *affordable* – mieszkania o preferencyjnych cenach dla osób o niższych zarobkach.

Temple Bar Properties Ltd. pełniła kluczową rolę w realizacji całego przedsięwzięcia jako instytucja odpowiedzialna za procesy inwestycyjne. Pierwotnie jej działalność miała trwać jedynie pięć lat, w rzeczywistości uległa ona przekształceniu dopiero w 2001 roku, w momencie przekazania terenów pod administrację władz miejskich.

Łącznie w okresie 1991–1999 Temple Bar Properties Ltd. zainwestowała około 40,6 mln funtów z pieniędzy publicznych, w tym 22,1 mln funtów ze środków Unii Europejskiej. Z tej kwoty 37 mln funtów zostało zainwestowanych w ramach programu wsparcia kultury (Cultural Development Programme – jedna z trzech osi programowych działalności TBPL) (Payne, Stafford, 2004, s. 10). Dodatkowo agencja skorzystała z około 60 mln funtów kredytu zaciągniętego i spłaconego w ramach programu zarządzania nieruchomościami. Szacuje się, że sektor prywatny zainwestował na tym terenie około 100 mln funtów (Montgomery, 2008, s. 325).

W pierwszym (1989–1993) i drugim (1994–1999) okresie programowania fundusze ERDF dostępne w ramach Urban Pilot Projects oraz programu Funduszy Strukturalnych dla Rozwoju Lokalnego i Regionalnego (Sub-Programme 3, Measure 5) zapewniły finansowanie realizacji projektów przestrzeni publicznych, realizacji obiektów kultury, m.in. Irish Film Institute, Project Arts, wsparcia programów kulturalnych i artystycznych, w tym animacji przestrzeni publicznych (np. festiwal „Temple Bar Diversions”), szkolenia dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz marketingu miejskiego.

10.9. DZIAŁANIA PO 2001 ROKU

Temple Bar Properties Ltd zakończyła swoją działalność w 2001 roku przekształcając się w Temple Bar Cultural Trust (TBCT). Agencja utraciła wiele ze swoich przywilejów, a udziały w spółce ostatecznie przejął samorząd lokalny – Dublin Corporation. Pozostaje on spółką prywatną, działającą na zasadach non-profit. Zmieniły się też jej zadania. Obecnie zajmuje się ona zarządzaniem czternastoma budynkami kulturalnymi, przestrzeniami publicznymi dzielnicy oraz prowadzeniem centrum informacji turystycznej. Dzisiaj agencja odpowiada za organizację ponad dwustu pięćdziesięciu imprez plenerowych rocznie oraz zapewnia wsparcie dla projektów artystycznych. Wśród nich odbywają się tak różnorodne coroczne imprezy jak Festiwal Haendlowski, Culture Night (noc muzeów), Festiwal Cyrkowy, festiwal sztuki współczesnej Arts Audiences oraz cotygodniowe miejskie targi uliczne: Designer’s Mart, Food Market oraz Book Market. Agencja wspiera także działalność artystów i organizacji społecznych oferując zniżki w czynszach i opłatach równych prawie 2 mln euro w skali roku.

Równoległe do Temple Bar Cultural Trust w 2003 roku działalność rozpoczęło stowarzyszenie TASCQ (Traders in Area Supporting Cultural Quarter), które skupia przedstawicieli głównych przedsiębiorstw. Organizacja ma odmienny profil niż TBCT i zajmuje się głównie kwestiami wspólnej promocji, informacji turystycznej, reklamy oraz *public relations* dla przedsiębiorców. Dodatkową działalnością jest wsparcie dla zarządzania terenami oraz przestrzeniami publicznymi. TASCQ prowadzi bazy danych dotyczące nieruchomości w terenie oraz rekomenduje działania związane z ich zagospodarowaniem. Podobnie jak Cultural Trust, TASCQ wspiera projekty artystyczne i imprezy kulturalne dobrowolnymi dotacjami. Istotnym elementem działania jest pomoc w utrzymaniu porządku i czystości na ulicach Temple Bar.

Organizacja finansuje kampanie społeczne oraz dodatkowe usługi związane ze sprzątnięciem ulic i usuwaniem śmieci. Obecnie roczny budżet TASCQ to około 500 tys. euro¹⁰.

10.10. TEMPLE BAR JAKO DZIELNICA TURYSTYCZNA

Proces rewitalizacji okazał się znacznym sukcesem tworząc z zaniedbanej dzielnicy prężną atrakcję turystyczną. Miał on jednak poważne konsekwencje dla charakteru i wizerunku dzielnicy, z którymi Temple Bar boryka się do dzisiaj. Największym problemem stały się funkcje związane z rozrywką generując liczne problemy z pijaństwem i hałasem. Przyczyniła się do tego lokalizacja na terenie dzielnicy licznych *superpubs*¹¹ i klubów nocnych. Dzięki nim dzielnica zaczęła cieszyć się wątpliwą sławą centrum nocnych rozrywek dla turystów oraz tytułami w rodzaju: „Stolica wieczorów panieńskich i kawalerskich”, „Temple of Bars” czy „Irlandzka Ibiza w kurtkach”¹². Lokale rozrywkowe korzystały z ulg podatkowych gwarantowanych przez wspomniane wcześniej specustawy. Deweloperzy wykorzystywali także pasywną postawę agencji



Ryc. 70. Olivier St. John Gogarty – kompleks turystyczny łączący w sobie superpub, hotel i schronisko (fot. Ł. Pancewicz).

deweloperskiej – Temple Bar Renewal, robiącą niewiele, aby ograniczyć niekontrolowany rozwój „superpubów”. Rosnąca popularność turystyki związanej z wieczorami kawalerskimi i panieńskimi nastawiona głównie na konsumpcję alkoholu i niewybredną rozrywkę odbiły się negatywnie na zyskach lokalnych kupców oraz opinii o dzielnicy. Badania rynku wykonane w 1998 przez prywatną firmę badania rynku Indecon oszacowały straty Dublina związane ze

¹⁰ Za www.tascq.ie/aboutus.php

¹¹ Brytyjski i irlandzki termin określający duży lokal serwujący napoje alkoholowe i jedzenie do późnych godzin nocnych, jest on dużo większy (często dziesięć- lub dwudziestokrotnie) niż tradycyjne lokale tego typu, za artykułem C. Pepinster *Is it a shop? Is it a cinema? No, it's superpub*, Independent, 27 sierpnia 1995.

¹² Za BBC News, 11 lutego 2004.

złą renomą na 57 mln funtów rocznie. Wiązało się to ze zmniejszeniem o 13% liczby odwiedzających stolicę, którzy zrezygnowali z ponownych odwiedzin ze względu na złe doświadczenia związane z wieczorami kawalerskimi i panieńskimi¹³. Problem wpłynął na realizację różnych działań związanych z poprawą wizerunku dzielnicy – rozpoczęcia kampanii społecznej „Play Nice” w 2004 roku przez TASCQ. Działania dotyczyły także zakazu noclegu dla większych grup klientów przyjeżdżających na wieczory kawalerskie i panieńskie na Temple Bar.

Innym widocznym efektem stała się rosnąca tematyżacja i „disneyfikacja” (Zukin, 1995) niegdyś spontanicznie i żywiołowo rozwijającej dzielnicy. Nieformalne miejsca spotkań zaczęły zastępować stylizowane, „tradycyjne irlandzkie puby”. Pojawiły się liczne sklepy z pamiątkami, restauracje i bary nastawione w dużej mierze na turystów. Tym niemniej to turystyka decyduje o sukcesie komercyjnym dzielnicy. Średnio Temple Bar odwiedza dziennie około 70 tys. osób. Raport opracowany przez Amarach Research na zlecenie TASCQ oszacował roczny obrót przedsiębiorstw związanych z funkcjami kulturalnymi, rozrywką i turystyką na 676 mln euro brutto¹⁴.

10.11. PODSUMOWANIE

Rewitalizacja Temple Bar opierała się na kombinacji wielu czynników splatających się w sieć wzajemnych relacji i powiązań. Jednym z nich było silne społeczne zaangażowanie artystów, drobnych przedsiębiorców oraz „miejskich pionierów”, którzy w latach 80. skolonizowali tereny opustoszałej i niszczonej śródmiejskiej dzielnicy. Ich lobbing pozwolił na uzyskanie poparcia władz rządowych, które zdecydowały się na powołanie agencji deweloperskiej odpowiedzialnej za rewitalizację oraz wsparcie rozwoju kultury. Istotne okazały się walory historyczne i kulturowe dzielnicy stwarzające szanse na zbudowanie specyficznej narracji projektowej, ukonstytuowanej później w innowacyjnym planie urbanistycznym. Stworzenie sieci nowych przestrzeni publicznych, wprowadzenie punktowych interwencji oraz zachowanie historycznej tkanki urbanistycznej pozwoliły na stworzenie wyjątkowej, indywidualnej i żyjącej przestrzeni miejskiej. Ważna jest próba zachowania unikalnych walorów wynikających z potencjału społecznego i kulturowego w późniejszej interwencji. Jednym z założeń było uniknięcie typowego „komercyjnego” modelu odnowy przestrzeni miejskiej, kierującego się jedynie wartościami nieruchomości. Nieuchronnie doprowadziłby on do utraty istniejącej struktury funkcjonalnej – likwidacji drobnych sklepów czy galerii sztuki oraz w efekcie unikalnego charakteru miejsca. Interwencja pozwoliła także na odtworzenie pełnego programu funkcjonalnego, w tym mieszkań dla ponad trzech tysięcy nowych mieszkańców i usług pozwalając na stworzenie przestrzeni żyjącej w ciągu doby.

Interwencja agencji deweloperskiej przyniosła także mniej pożądane efekty. Inwestycje w lokalizację obiektów kultury oraz animację przedsięwzięć artystycznych niewątpliwie przyczyniły się do sukcesu projektu. Na Temple Bar wysoka kultura miesza się jednak ze światem masowej turystyki i taniej rozrywki wprowadzonej w ramach realizacji programu komercyjnego.

¹³ *Tourist survey leads Temple Bar to slam doors on stag parties*, „Irish Times”, 11 listopada 1998.

¹⁴ Za www.tascq.ie

Instytucjonalizacja i komercjalizacja dawnego epicentrum dublińskiej kontrkultury jest często oceniane krytycznie. Warto jednak przytoczyć opinię krytyka architektury Hugh'a Pearmana komentującego przemianę dzielnicy: „Powierzchnie (Dublin) był bardziej atrakcyjny w zaniechaniu, na krawędzi, jednak żadne miasto o ambicjach dorównania światowej klasie nie może zbijać kapitału na kulturze upadku” (Pearman, 1998). Istotnie Temple Bar jest obszarem położonym w samym sercu miasta. Jak zauważa John Montgomery, oceniając projekt łatwo przeoczyć fakt, iż początek jego realizacji datuje się na wczesne lata dziewięćdziesiąte, kiedy w Irlandii „nie było boomu tylko ryzyko” (Montgomery, 2008, s. 328). Ze względu na recesję oraz opóźnienie kredytów w 1990 roku Temple Bar Properties otarła się o bankructwo.

Rewitalizacja tej dzielnicy jest nie tylko rzadkim przypadkiem udanej regeneracji obumarłego obszaru historycznego śródmieścia, ale także symbolicznie powrotem do czasów sprzed trzystu lat. Wtedy wśród kwartałów i ulic krzyżowały się wszelkiego rodzaju aktywności, tętnił puls miasta.

Literatura

- Bartley B., Shine K.T., 2006, *Competitive City: Governance and the Changing Dynamics of Urban Regeneration in Dublin*, [w:] Moularet F., Rodrigues A. Swyngedouw E. (red.) *The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*, Oxford University Press, Nowy Jork.
- Evans G., 2001, *Cultural Planning an Urban Renaissance*, Routledge, London.
- Fleming D., 2004, *Ireland's Ibiza with coats*, BBC News, 11 lutego 2004.
- Landry C., 2000, *The Creative City: Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan, London.
- Mommas H., 2004, *Cultural Clusters and the Post-industrial City: Towards the Remapping of Urban Cultural Policy*, „Urban Studies”, 41, 3, 507–532.
- Montgomery J., 1995, *The Story of Temple Bar: Creating Dublin's Cultural Quarter*, „Planning Practice and Research”, 10, 2, May 1995, s. 135–172.
- Montgomery J., 2005, *Dublin, Sheffield, Manchester and Adelaide: Cultural Quarters as Mechanisms for Urban Regeneration*, [w:] Charlesworth E. (red.), *CityEdge: Case Studies in Contemporary Urbanism*. Architectural Press/Elsevier: Oxford.
- Montgomery J., 2008, *The New Wealth of Cities, City Dynamics and The Fifth Wave*, Ashgate Publishing, Aldershot.
- Payne D., Stafford P., 2004, *The Politics of Urban Renewal in Dublin*, ISSC Discussion Papers, Institute for the Study of Social Change, Dublin.
- Roodhouse S., 2006, *Cultural Quarters – Principles and Practices*, Intellect Books, Bristol, s. 68–72.
- Santagata W., 2002, *Cultural Districts, Property Rights and Sustainable Economic Growth*, International „Journal of Urban and Regional Research”, 26 (1), s. 9–23.
- Scott A.J., 2004, *Cultural-Products Industries and Urban Economic Development: prospects for growth and market contestation in a global context*, „Urban Affairs Review”, 39, 4, s. 461–490.
- Temple Bar Area Renewal and Development Act 1991, S.I., 19/1991.*
- Temple Bar Lives – Architectural Framework Plan*, 1991, Temple Bar Properties Limited, Gandon Editions, Dublin.
- Tiesdell S., Oc T., Heath T., 2001, *Revitalizing Historical Urban Quarters*, Architectural Press, Oxford.

11. ODNOWA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ WSPOMAGANA PRZEZ FINANSOWE I ORGANIZACYJNE INSTRUMENTY UE – NA PRZYKŁADZIE GDAŃSKIEGO CENTRUM MUZYCZNO-KONGRESOWEGO

11.1. FINANSOWE I ORGANIZACYJNE INSTRUMENTY UE WSPOMAGAJĄCE PROCESY ODNOWY PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Coraz częściej na przekształcenia przestrzenne miast i regionów mają wpływ nie tylko tradycyjne instrumenty planistyczne, ale również instrumenty organizacyjno-finansowe, dlatego też ich znajomość jest coraz bardziej istotna dla urbanisty. Pozostawiając tę dziedzinę wiedzy specjalistom od instrumentów ekonomicznych bądź prawnych, ograniczamy swój wpływ na skutki przestrzenne działań wykorzystujących wyżej wymienione narzędzia.

11.1.1. Odnowa przestrzeni miejskiej w świetle polityki rozwoju Unii Europejskiej

Ze względu na zasadę subsydiarności polityka miejska nie leży, *sensu stricto*, w kompetencji Unii Europejskiej. Odpowiedzialność za działania na rzecz obszarów zurbanizowanych spoczywa na krajach członkowskich, ich władzach regionalnych i lokalnych (Rząd, 2005, s. 376). Jednakże rozwój regionalny jest w dużym stopniu uzależniony od obszarów zurbanizowanych, gdzie koncentruje się działalność ekonomiczna i społeczna. Na tych terenach znajduje się większość miejsc pracy; są one ośrodkami przedsiębiorczości, innowacji i kultury. Jednocześnie silniejsze są tam tendencje negatywne: wykluczenie społeczne, degradacja środowiska naturalnego, istnienie terenów zdegradowanych czy niekontrolowane rozlewanie się miast. Wyżej wymienione tendencje powodują, że kwestia miejska zajmuje istotne miejsce w politykach wspólnotowych, a zwłaszcza w polityce spójności.

Problematyka miejska jest obecna w wielu dokumentach Komisji Europejskiej, począwszy od drugiego raportu kohezyjnego, wskazującego miasto jako „kluczową lokalizację dla wdrażania strategii spójności i rozwoju zrównoważonego”, poprzez komunikat „W stronę agendy miejskiej w Unii Europejskiej” (*Towards an Urban Agenda in the European Union*), w którym dokonany został przegląd sytuacji obszarów zurbanizowanych, ze szczególnym naciskiem na efektywność inicjatyw na rzecz wsparcia rozwoju obszarów miejskich.

Następstwem tych działań było przygotowanie w 1997 roku przez Komisję Europejską komunikatu do Rady i Parlamentu Europejskiego zatytułowanego „Zrównoważony rozwój miejski w Unii Europejskiej: ramy dla działań”, który wskazuje potrzebę polepszenia efektyw-

ności, koordynacji i koncentracji działań na rzecz zintegrowanego rozwoju obszarów zurbanizowanych. W dokumencie tym zdefiniowano cztery główne cele strategiczne interwencji opartej na funduszach strukturalnych i inicjatywach wspólnotowych:

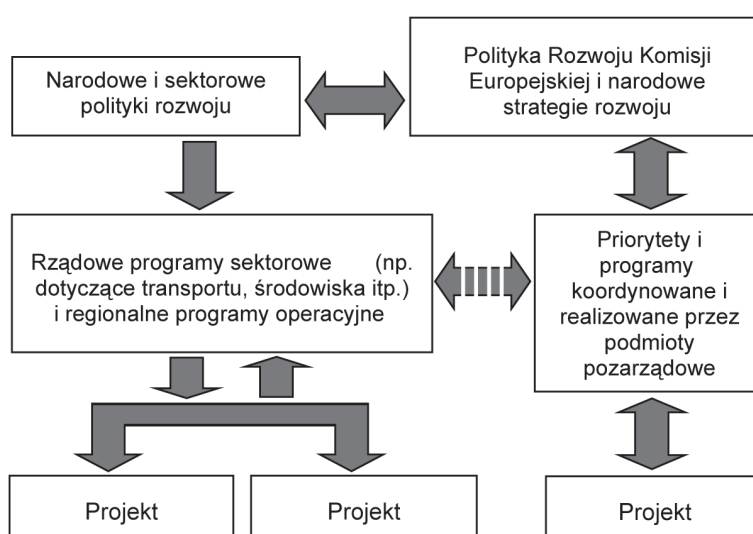
- Tworzenie dobrobytu ekonomicznego i wzmacnianie konkurencyjności – poprawa ekonomicznej żywotności miast, przez wspieranie innowacji i przedsiębiorczości, podnoszenie produktywności i tworzenie nowych miejsc pracy oraz promowanie policentrycznego, harmonijnego, europejskiego systemu osadniczego.
- Redukcja bezrobocia i wykluczenia społecznego – zapewnienie równego dostępu do pracy, edukacji, usług oraz zwiększenie bezpieczeństwa publicznego.
- Fizyczna i środowiskowa regeneracja – zapewnienie wysokich standardów środowiskowych, zrównoważony rozwój miast i dobre warunki życia dla obecnych i przyszłych pokoleń, odnowa przestrzeni miejskiej.
- Zintegrowane zarządzanie (*governance*) – promowanie innowacyjnego, elastycznego procesu decyzyjnego zapewniającego partnerstwo, synergię działań, otwartość i efektywność.

Bezpośrednio do problemu odnowy przestrzeni miejskiej odnosi się komunikat „Polityka spójności i miasta: rola miast i aglomeracji w odniesieniu do wzrostu i zatrudnienia w regionach” z 2006 roku, omawiający zasady i narzędzia zrównoważonego rozwoju miast. Proponuje on kontynuację platformy wymiany doświadczeń i dobrych praktyk w ramach inicjatywy URBACT oraz wdrożenia zintegrowanego podejścia proponowanego przez inicjatywę URBAN.

Inicjatywa ta nie będzie kontynuowana w okresie programowania 2007–2013, a kwestie związane z odnową przestrzeni będą włączone w główny nurt polityki spójności. Sytuacja ta rodzi obawy, że fundusze z tzw. głównego strumienia (*main stream*) nie będą wykorzystywane (ze względu na ograniczone środki i rozległe priorytety) do wsparcia kompleksowych, a więc równocześnie kosztownych programów promujących podejście zintegrowane, które znamy z inicjatywy URBAN. Działania na obszarach miejskich będą współfinansowane głównie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) oraz Funduszu Spójności (FS). Jednocześnie powyższy komunikat wskazuje nowe inicjatywy, które powinny wzmocnić efekt dźwigni dla sektora publicznego poprzez przyciągnięcie zasobów finansowych z sektora prywatnego. Inicjatywa JASPERS (*Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions*) służy przygotowaniu nowych projektów infrastrukturalnych w sektorze transportu i środowiska, które mogą być sfinansowane z funduszy europejskich przeznaczonych na lata 2007–2013. Celem inicjatywy JESSICA (*Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas*) jest promowanie rozwoju miejskiego i rewitalizacji miast oraz zrównoważonych inwestycji na rzecz wzrostu i zatrudnienia na europejskich obszarach miejskich. Dzięki inicjatywie JESSICA państwo członkowskie lub Instytucja Zarządzająca programem operacyjnym może korzystać z wiedzy ekspertów oraz mieć dostęp do kapitału pożyczkowego przeznaczonego na wspieranie rozwoju miejskiego.

11.1.2. Projekt jako podstawowy instrument polityki rozwoju unii europejskiej

Umiejętność programowania rozwoju społeczno-ekonomiczno-przestrzennego i nim zarządzania, w tym umiejętności zarządzania projektami, które są podstawowym instrumentem polityki rozwoju, jest warunkiem brzegowym efektywnego wykorzystania funduszy Unii Europejskiej. Sposób, w jaki wpłyną one na jakość przestrzeni miejskiej, będzie zależał od przygotowania dobrze zdefiniowanych projektów, naszej zdolności absorpcyjnej, skuteczności i efektywności wykorzystania tych funduszy (Rząd, 2006, s. 9–12).



Ryc. 71. Programowanie rozwoju, powiązania pomiędzy politykami, programami i projektami (Project Cycle Management Guidelines, Komisja Europejska, publikacja: www.europa.eu.int, 30 marca 2004).

Rycina 71 przedstawia zależności pomiędzy politykami rozwoju – planowaniem strategicznym, programami wprowadzającymi je w życie i konkretnymi projektami. Dobrze sformułowany projekt powinien wpisywać się w:

- priorytety rozwoju Unii Europejskiej, zawarte w dokumentach strategicznych,
- narodowe strategie rozwoju w tym strategię sektorowe,
- narodowe programy sektorowe (np. dotyczące infrastruktury i środowiska) i regionalne programy operacyjne,

a także uwzględniać cele poszczególnych aktorów zaangażowanych w dany projekt. Równie ważny jest jego wymiar przestrzenny, wpływ na otoczenie i na jakość przestrzeni, w której jest realizowany.

W przypadku projektów, które nie są wdrażane przez sektor publiczny, mamy do czynienia z dwoma sytuacjami. W pierwszym wypadku projekt jest wykonywany w imieniu władz lokalnych lub regionalnych i wpisuje się w cele tego samorządu. W przypadku aktywności podejmowanej przez podmiot prywatny bądź organizację pozarządową, projekt

musi być zgodny z priorytetami rozwoju Unii Europejskiej i narodowymi dokumentami strategicznymi.

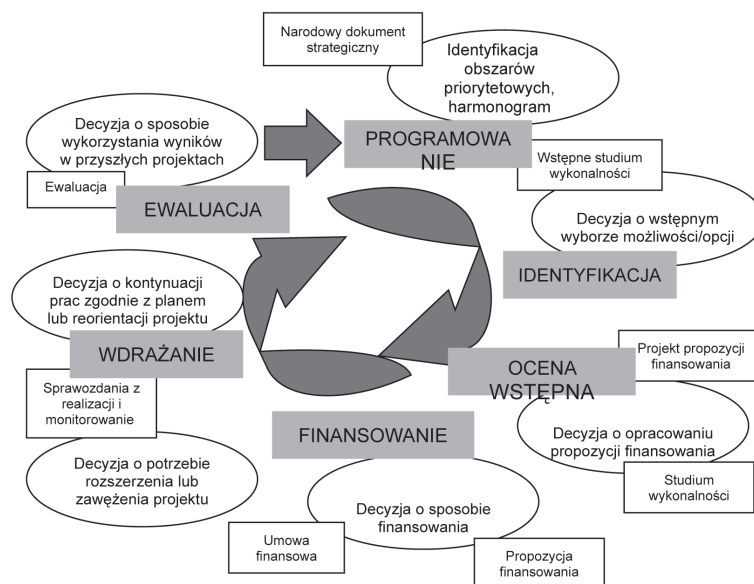
Dla Polski, kraju, w którym jednostki samorządu lokalnego posiadają bardzo szeroki zakres kompetencji, w tym niezależność planistyczną, powyższy schemat zawiera zagadnienia polityki lokalnej. W skali lokalnej projekt powinien wpisywać się również w lokalne dokumenty strategiczne, takie jak: strategia rozwoju gminy bądź miasta, czy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz w programy lokalne, w tym: Lokalny Program Rewitalizacji lub Zintegrowany Program Rozwoju Miejskiego (ZIPROM).

Analizując zależności pomiędzy powyższymi dokumentami widzimy, że skutki przestrzenne, jakie przyniosą projekty przebudowy miast i regionów można przewidzieć i spróbować zaprogramować już w fazie powstawania założeń polityki i dokumentów strategicznych, tylko poprzez integrację planowania strategicznego i przestrzennego na wszystkich poziomach od skali europejskiej poprzez narodową, regionalną i lokalną.

11.1.3. Fazy tworzenia i zarządzanie cyklem projektu

Istotą każdego projektu jest zmiana sytuacji wyjściowej, niezależnie czy będzie to poprawa ekonomiczna, społeczna czy przestrzenna, czy też zagospodarowanie niewykorzystanego potencjału rozwojowego. Dlatego proces zarządzania cyklem programowania rozwoju rozpoczyna się od analizy sytuacji wyjściowej oraz diagnozy: analizy problemów, badania potrzeb, szans, zagrożeń oraz potencjału rozwojowego. Efektywność tego procesu zależy od informacji z systemu monitoringu procesów rozwoju. Następnym etapem jest prognozowanie polegające na symulacji przyszłych rozwiązań, które odbywa się również na podstawie danych z systemu monitoringu, dotyczących uwarunkowań i tendencji rozwojowych oraz priorytetów i celów. Dostęp do tych danych jest niezbędny w początkowych etapach cyklu projektu.

Na rycinie 72 przedstawiono cykl życia projektu wraz z kluczowymi dokumentami i decyzjami. Został on omówiony poniżej na przykładzie realizacji Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego, w którym to projekcie autorka miała możliwość uczestniczenia i który jest szerzej omówiony w dalszej części rozdziału. Rozpoczyna się on od programowania projektu. Na tym etapie przeanalizowano jego spójność z dokumentami strategicznymi i operacyjnymi, po niej następuje konkretyzacja wizji, identyfikacja obszarów priorytetowych, wyznaczane są ramy czasowe. Omawiany projekt wpisuje się w regionalną i lokalną politykę przestrzenną. Jest on zawarty w dokumentach planistycznych i strategicznych, w tym: w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Pomorskiego i Kontrakcie Wojewódzkim dla Województwa Pomorskiego, jak i dokumentach miejskich, między innymi w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego „Ołowianka w Mieście Gdańsku” z 1999 roku. Następnie niezbędne jest sformułowanie celów, identyfikacja metod, działań i środków realizacji, w wyniku czego powstaje wstępne studium wykonalności. W przypadku Centrum Kongresowego szczegółowym celem projektu jest wprowadzenie nowej funkcji do kompleksu dawnej elektrociepłowni i adaptacja obiektów dla funkcji kulturalno-kongresowych, a celami ogólnymi uatrakcyjnienie części miasta, w której zaczęła następować degra-



Ryc. 72. Etapy cyklu projektu wraz z kluczowymi dokumentami i decyzjami (E. Rząd, 2006, na podstawie *Project Cycle Management Guidelines*, Komisja Europejska, publikacja www.europa.eu.int, 30 marca 2004).

dacja ekonomiczno-społeczna, i jej funkcjonalne połączenie z Głównym Miastem (zależności pomiędzy tymi celami są pokazane na ryc. 73).

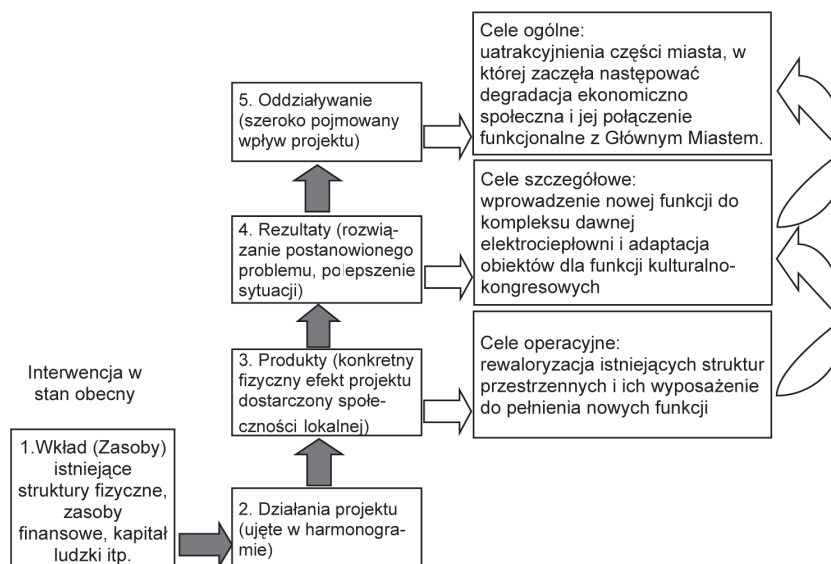
Dwie następane fazy to analiza opcji i wybór optymalnej strategii działania, a następnie wybór sposobu finansowania inwestycji. Polska Filharmonia Bałtycka, która bezpośrednio zarządza projektem i koordynuje wszystkie prace związane z inwestycją, powołała w tym celu specjalną komórkę ds. inwestycji. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego jest jednostką monitorującą zaawansowanie projektu w części finansowanej z Kontraktu Wojewódzkiego i Funduszy Europejskich, która stanowi większość środków przeznaczonych na jego realizację. Ze względu na skalę projektu jak i złożoność i różnorodność problemów występujących na tym terenie, rozpoczynając od zróżnicowanych celów stron zaangażowanych w projekt, poprzez te związane z lokalizacją w ścisłym historycznym śródmieściu, a kończąc na problemach technicznych związanych z zabytkowymi budynkami, projekt podzielony został na poszczególne fazy, które są współfinansowane z różnych programów. Tak więc projekt jest finansowany ze środków europejskich, narodowych i samorządowych, środków prywatnych oraz z dochodów z własnej działalności, a obecnie rozważane jest partnerstwo publiczno-prywatne w celu adaptacji zabytkowej szkoły na drugi w kompleksie hotel. Przedsięwzięcie to jest współfinansowane między innymi ze ZPORR (Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego), priorytet 1. – Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej podniesieniu konkurencyjności regionów, działanie 4 – Rozwój turystyki i kultury. Na zakończenie etapów oceny i finansowania zarówno studium wykonalności, jak i umowa o sposobie finansowania zostały sporządzone i zatwierdzone.

Dalszą fazą jest już sama implementacja, podczas której niezbędny jest regularny monitoring pozwalający na wprowadzenie potrzebnych zmian od razu w momencie wystąpienia ewentualnych problemów. Ostatnim etapem jest ocena projektu, ewaluacja osiągniętych rezultatów oraz decyzja o sposobie wykorzystania wyników w przyszłości.

W praktyce czas trwania oraz znaczenie poszczególnych faz są różne dla różnych projektów i może trwać od kilku tygodni do kilkunastu lat. Ich czas trwania dla analizowanego projektu został omówiony w podrozdziale 2.6. Zapewnienie odpowiednich ilości czasu i zasobów dla pierwszych faz projektu jest kluczowe dla jego powodzenia, gdyż to właśnie one przesądzają o późniejszych rezultatach i oddziaływaniu, w tym skutkach dla przestrzeni miasta czy nawet regionu, w którym dany projekt jest realizowany. W schemacie przedstawionym na rycinie 2 należy zwrócić uwagę na trzy założenia:

- dla każdej fazy obowiązują ściśle określone kryteria i procedury wyboru wraz z podstawowymi informacjami, jakie są wymagane oraz kryteriami i wskaźnikami jakości,
- fazy zaznaczone w diagramie powinny następować po sobie, a przejście do następnej fazy jest możliwe jedynie po tym, jeżeli poprzednia zakończyła się sukcesem,
- nowy okres programowania i identyfikacja nowych celów i nowych projektów powinna opierać się na monitoringu i ewaluacji, rozumianych jako ustrukturalizowany proces wykorzystania doświadczeń z poprzednich projektów oraz rozwoju kadry mogącej w przyszłości poprowadzić nowe projekty.

Jednym z najważniejszych założeń metodologii PMC (*Project Management Cycle*) przedstawionej powyżej jest spójność i przejrzystość przedsięwzięcia. Schemat przedstawiony na rycinie 3 pokazuje wewnętrzną logikę metodologii poprzez zależności pomiędzy otrzymanymi



Ryc. 73. Logika interwencji w funduszach strukturalnych na przykładzie realizacji Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego (oprac. własne na podstawie doświadczeń realizacyjnych oraz *Project Cycle Management Guidelines*, Komisja Europejska, publikacja www.europa.eu.int, 30 marca 2004).

efektami: produktami (konkretny fizyczny efekt projektu dostarczony społeczności lokalnej), rezultatami (rozwiązanie postanowionego problemu, polepszenie sytuacji) i wpływem (szeroko pojmowanym oddziaływaniem projektu, w niektórych sferach niekoniecznie pozytywnym) oraz celami: operacyjnymi, szczegółowymi (zwanymi też bezpośrednimi) i ogólnymi.

11.1.4. Partnerstwo w projektach współfinansowanych z funduszy strukturalnych

Pojęcie partnerstwa weszło już na stałe do słownika planistycznego, widzimy wyraźnie, że w przypadku złożonych wieloaspektowych projektów niezbędna jest współpraca pomiędzy wieloma aktorami. Partnerstwo w projektach współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej jest najczęściej rozumiane jako współpraca podmiotów w ramach przygotowywania i realizacji tego typu projektów; tworzenie porozumień może być konieczne w przypadku braku wymaganego współfinansowania przez jednostkę samorządu terytorialnego lub inną instytucję, która może być beneficjentem. Jednocześnie projekty realizowane z wykorzystaniem tej formy partnerstwa mają z natury większy zakres oddziaływania i mogą często w sposób kompleksowy rozwiązać problemy społeczno-ekonomiczno-przestrzenne na większym obszarze.

W ostatnich dwóch dziesięcioleciach większość kompleksowych projektów, w tym dotyczących procesów rewitalizacji, nie jest przeprowadzana przez jeden podmiot, ale jest owocem partnerstwa. Często jest to partnerstwo prywatno-publiczne, które np. we Francji jest realizowane zwykle poprzez stworzenie spółki o kapitale mieszanym (fr. *société mixte*), których akcjonariuszami są zarówno sektor publiczny, jak i prywatny.

Biorąc pod uwagę jak różne są cele kluczowych uczestników tych procesów, ich motywacja do realizacji projektu, partnerstwo, aby w ogóle zaistniało, musi przynosić konkretną wartość dodaną zarówno dla sektora publicznego, jak i prywatnego. Formalna umowa zawarta dla realizacji zadania i zaangażowanie partnera prywatnego w fazie eksploatacji wzmacnia jego współodpowiedzialność za projekt i zwiększa jego zaangażowanie. Ponadto będzie on skłonny do wniesienia posiadanych technologii i *know-how*, jeżeli dzięki temu będzie w stanie osiągnąć większy zysk. Partner prywatny jest więc zaangażowany w realizację zadań publicznych ze względu na posiadaną wiedzę i technologię, zasoby finansowe i organizacyjne oraz umiejętność osiągnięcia wysokiej efektywności ekonomicznej. Obecność partnera publicznego zmniejsza ryzyko projektu, zwiększa wiarygodność całego przedsięwzięcia i poszczególnych partnerów weń zaangażowanych (Lizakowski, 2006, s. 29-30).

11.1.5. Ogólne kryteria kwalifikacji projektów i monitoring urbanistyczny, a jakość przestrzeni miejskiej

Do ogólnych kryteriów kwalifikacji projektów do dofinansowania z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej należą, oprócz wymagań formalnych, spójność projektu z priorytetami programu, w ramach którego udzielane jest wsparcie oraz z tzw. priorytetami horyzontalnymi UE, na które składają się: rozwój zrównoważony, ochrona środowiska, innowacyjność czy

równość szans kobiet i mężczyzn. Ze względu na duży stopień uogólnienia wyznaczają one jedynie ogólne ramy i nie wpływają bezpośrednio na jakość przestrzeni, dlatego też na skutki przestrzenne, jakie przyniesie dany projekt możemy wpływać głównie poprzez dokumenty planistyczne i strategiczne sporządzone dla obszaru, na którym będzie on realizowany. Są to między innymi: miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, strategie rozwoju, lokalne programy rewitalizacji, czy też nowe narzędzie – zintegrowane programy rozwoju miejskiego. Pomimo że nie są one częścią samego projektu, mają znaczący wpływ na jego kształt i jego przyszłe oddziaływanie oraz wpływ na kształt przestrzeni miejskiej.

Aby możliwe było kształtowanie nowych, lepszych strategii i programów w większym stopniu uwzględniających jakość przestrzeni, niezbędna jest diagnoza obecnej polityki miejskiej. Skutecznym systemem oceny skutków strategii, programów i projektów dotyczących przekształceń miast i regionów jest monitoring urbanistyczny, rozumiany jako system obserwacji, zbierania, przetwarzania i raportowania danych. Jest on jednym z najważniejszych elementów oraz kluczowym czynnikiem jakości procesu zintegrowanego, wielosektorowego i partycypacyjnego programowania rozwoju miejskiego i zarządzania tym rozwojem (Rząd, 2005, s. 402). Jednocześnie jest elementem procesu bieżącego zarządzania środkami publicznymi i ma na celu zapewnienie prawidłowości i wydajności wdrażania programów i projektów finansowanych z tych środków poprzez zbieranie wiarygodnych danych o programach i projektach, porównywanie ich z zakładanymi celami oraz podejmowanie z udziałem partnerów samorządowych, gospodarczych i społecznych decyzji o zmianach w tych programach.

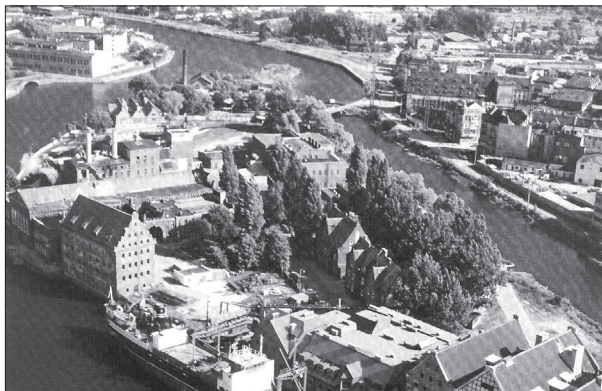
11.2. DZIAŁANIA REWITALIZACYJNE NA PRZYKŁADZIE GDAŃSKIEGO CENTRUM MUZYCZNO-KONGRESOWEGO

11.2.1. Wstęp

W tym rozdziale przedstawiono projekt i realizację, współfinansowanego z funduszy unijnych, Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego, a także wykorzystanie instrumentów organizacyjno-finansowych Unii Europejskiej w tym projekcie. Tereny poprzemysłowe, na których położony jest projekt GCMK odgrywają ważną rolę w przekształcaniach struktur miejskich prowadzących do odnowy krajobrazu miast europejskich coraz większa jest również rola przykładana do tego typu działań w strategiach i programach EU.

Przestrzenie publiczne, kształtowane na posiadających bardzo silną tożsamość terenach, przyczyniają się do zatrzymania w centrach miast ich mieszkańców i przeciwdziałają suburbanizacji, rozumianej jako przenoszenie na obrzeża, zarówno funkcji mieszkaniowych, jak i usługowych. Wyżej wspomniane kulturowe i historyczne dziedzictwo, jak i *genius loci* obecny na tych terenach może sprzyjać wykreowaniu wielofunkcyjnych struktur miejskich mogących konkurować ze zuniformizowaną, jednakową na wszystkich kontynentach przestrzenią kreowaną przez nowoczesne centra handlowe.

Tereny poprzemysłowe i portowe są często jedynymi dogodnymi lokalizacjami dla dużych projektów urbanistycznych w niewielkim oddaleniu od centrów miast. Gdańsk dys-



Ryc. 74. Wyspa Ołowianka w 1996 r. (u góry); elektrociepłownia widok od Motławy, stan z 1997 roku (u dołu) (fot. z materiałów Gdańskiej Filharmonii Bałtyckiej).

ponuje takim terenem w rejonie stoczni, który w przyszłości stanie się miejscem głównych inwestycji miejskich. Jednakże zanim te inwestycje zostaną zrealizowane, minie jeszcze kilka lat, podczas gdy pierwsze etapy realizacji Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego już zakończono, a całość będzie oddana niebawem. Pomimo że skala obu wyżej wymienionych projektów jest inna, to wiele poruszanych zagadnień i problemów, występujących podczas planowania i realizacji, jest zbliżonych: zaczynając od funkcji obiektów, zarówno historycznej jak i nowej, lokalizacji w mieście, w sąsiedztwie ścisłego centrum historycznego, a kończąc na problemach komunikacyjnych.

11.2.2. Lokalizacja i oddziaływanie

Adaptacji kompleksu zabytkowej elektrociepłowni i spichlerza na funkcje kulturalno-rekreacyjne towarzyszy wykreowanie przestrzeni publicznej – promenady nadbrzeżnej i zintegrowanie wyspy z historycznym śródmieściem. Projekt ten wpisuje się w regionalną i lokalną politykę przestrzenną i jest zawarty w regionalnych i lokalnych dokumentach planistycznych

i strategicznych. Przedsięwzięcie jest finansowane ze środków europejskich, narodowych i samorządowych, środków prywatnych oraz z dochodów z własnej działalności.

Trójmiasto jest jednym z najważniejszych ośrodków Polski Północnej i potencjalną metropolią europejską, dlatego nowa siedziba Filharmonii Bałtyckiej oraz Centrum Kongresowe (jedyne tej wielkości w Gdańsku) wzmocnią metropolitalny charakter ośrodka.

Wyspa Ołowianka, położona w śródmieściu Gdańska, jest ściśle powiązana z Głównym Miastem – historycznym sercem portowego miasta. To właśnie dogodne położenie było jednym z najważniejszych czynników, które zadecydowały o lokalizacji Polskiej Filharmonii Bałtyckiej w tym miejscu. Starówka Gdańska jest pełnym życia miejscem o funkcji turystyczno-usługowej, mieszczącym obiekty handlowe, muzea, budynki administracyjne i kulturalne. Powstanie w tym miejscu filharmonii i centrum kongresowego wzmocni ponadlokalny charakter tej przestrzeni. Nowo powstały, wzdłuż Motławy, waterfront będzie odpowiedzią na potrzebę stworzenia, w zasięgu pieszym, przestrzeni kulturalno-wypoczynkowej z elementami zieleni. W sąsiedztwie położone są: Młode Miasto – tereny poportowe, na których powstanie nowa dzielnica śródmiejska skupiona wokół Drogi do Wolności i planowanego Muzeum Solidarności oraz Dolne Miasto – teren o historycznej tkance mieszkaniowej, na którym w najbliższych latach przeprowadzony zostanie projekt rewitalizacji mający na celu poprawę jakości życia mieszkańców, odnowę przestrzeni miejskiej i rozwój tej dzielnicy.

11.2.3. Cele projektu i jego priorytety

Głównym celem projektu jest wprowadzenie nowej funkcji do kompleksu dawnej elektrociepłowni i adaptacja obiektów dla funkcji kulturalno-kongresowych, które są odpowiedzią na potrzeby metropolii trójmiejskiej. Jest to obecnie jedyna sala kongresowa tej wielkości w Aglomeracji Gdańskiej i miejsce większości imprez kulturalnych i kongresowych. Ważnym założeniem projektu jest wielofunkcyjność kompleksu, który oprócz pełnienia swojej głównej funkcji, jest miejscem koncertów muzyki rozrywkowej, seminariów i konferencji. Równie ważne jest osiągnięcie dwóch pozostałych celów: uatrakcyjnienia części miasta, w której zaczęła następować degradacja ekonomiczno-społeczna, i jej połączenie funkcjonalne z Głównym Miastem. Cele te będą spełnione poprzez stworzenie promenady spacerowej na nabrzeżu Motławy, prowadzącej do pobliskiej mariny i połączenie obu brzegów Motławy. Na drugim brzegu rzeki położony jest amfiteatr, którego widownia leży naprzeciwko sceny na Targu Rybnym. Takie usytuowanie sceny pozwala na organizację masowych imprez plenerowych, a woda oddzielająca scenę od widowni, wpływa na atrakcyjność tego miejsca.

11.2.4. Założenia projektowe i kształtowanie struktury przestrzennej

W skład Kompleksu Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego wchodzi, wpisane na listę zabytków: budynek szesnastowiecznego spichlerza i obiekty starej elektrociepłowni, której budynki wzniesione przez berlińską firmę Siemens i Helke w 1898 roku, stanowią w tamtym czasie bardzo nowoczesny kompleks przemysłowy. Budynek, który został poważnie

11. Odnowa przestrzeni miejskiej...

zniszczony w ostatnich miesiącach drugiej wojny światowej, po rekonstrukcji pełnił swoją funkcję do 1996. Po tym okresie powstał projekt przekształcenia niewykorzystywanego kompleksu na funkcje kulturalno-rekreacyjne. W 1993 roku nowy dyrektor Polskiej Filharmonii Bałtyckiej, rozpoczął przygotowania do realizacji projektu, w niedługim czasie teren wraz z zabytkowym założeniem został przekazany przez elektrociepłownię filharmonii.



Ryc. 75. Gdańskie Centrum Muzyczno-Kongresowe – widok ogólny (u góry) oraz budynek główny i spichlerz (u dołu) – stan z 2005 roku (fot. D. Kamrowska-Załużska).

Projekt powierzony został arch. Marcinowi Kozikowskiemu. Obejmował on przeprowadzenie szczegółowych analiz i badań istniejącej struktury, opracowanie metod adaptacji całego kompleksu, renowacji zabytkowych fasad i wprowadzenia zieleni wpisującej się w przemysłowy charakter założenia. Projekt ten ma na celu zachowanie przepięknego, neogotyckiego, ceglanego budynku ozdobionego rozetami, wieżyczkami i dwoma basztami. Elewacja i bryła

budynku pozostały prawie niezmienione, a wprowadzone współczesne detale wydają się dobrze wpisywać w historyczną strukturę. Niestety, nie udało się zachować podziałów przestrzennych wewnątrz ani zachować ich oryginalnego przemysłowego charakteru.

Jednoprzestrzenne hale podzielone zostały stropami i ścianami, co prawdopodobnie spowodowane zostało wymaganiami nowej skomplikowanej funkcji – sali koncertowej¹.

W wyniku tych działań, w sercu starej elektrowni powstała sala dla orkiestry filharmonicznej i ponad 1000-osobowej widowni. Projekt akustyczny przeprowadzony został z dużą dbałością: specjalnie zaprojektowane ruchome ekrany podsufitowe oraz materiały wykończeniowe sali pozwolą na dowolną konfigurację akustyki, nadając sali głównej wielofunkcyjność. Jest ona wnętrzem o planie centralnym, nawiązującym do greckich teatrów, a jego akustyka ma przypominać tę z sali Berlińskiej Filharmonii. Oprócz sali głównej, w skład Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego wchodzić będą dwie sale, każda przeznaczona dla 200 osób, zaplecze, w tym garderoby, sale ćwiczeń dla orkiestry, dwa hotele (w budynku spichlerza i w budynku starej szkoły o pięknej secesyjnej klatce schodowej) restauracje, pub i miejsca parkingowe. Te, ze względów ekonomicznych i panujących stosunków wodnych, zostały zrealizowane na poziomym terenie².

Prace dotyczące głównego budynku były dużym wyzwaniem realizacyjnym ze względu na zły stan konstrukcji i wysoki poziom wód gruntowych. Wymagał on zastosowania podczas rewaloryzacji i adaptacji zindywidualizowanych metod procesu budowlanego polegających między innymi na zwiększeniu nośności gruntu poprzez wzmocnienie go betonowymi palami w celu wprowadzenia nowej funkcji – sali koncertowej – oraz odpowiednie zabezpieczenie fasad na czas robót prawie 20 metrowymi stalowymi kratownicami.

11.2.5. Transport publiczny i kształtowanie przestrzeni publicznych w projekcie

Problem połączenia komunikacyjnego obszaru projektu z miastem, niezbędnego do jego prawidłowego funkcjonowania, nie został jeszcze w pełni rozwiązany. Jest to szczególnie widoczne w odniesieniu do środków transportu publicznego. Obecnie dystans dzielący Gdańskie Centrum Muzyczno-Kongresowe od najbliższego przystanku autobusowego wynosi 400 m, co jest zbyt dużą odległością dla osób przybywających na wieczorny koncert. W celu rozwiązania tego problemu, powstała propozycja uruchomienia nowej linii autobusowej obsługującej filharmonię i otaczającą ją część miasta. Niezbędna będzie również reorganizacja ruchu i modernizacja obu mostów prowadzących na wyspę. Ruch pieszy docierający do wyspy ze stacji kolejowej, może zostać przeniesiony jedynie poprzez często kursujące promy w poprzek Motławy. Pierwotne rozwiązanie, uwzględniające pieszą kładkę, zostało porzucone z powodu przewidywanego w tym rejonie dużego ruchu rzeczno-

Jednym z celów projektu jest stworzenie wielofunkcyjnych przestrzeni publicznych dostosowanych do skali człowieka i jego percepcji, o wysokiej jakości detalu architektonicz-

¹ Dokumentacja wykonawcza inwestycji, KD Kozikowski.

² Materiały niepublikowane i strona internetowa Polskiej Filharmonii Bałtyckiej: <http://www.filharmonia.gda.pl/>, 20 stycznia 2006.

11. Odnowa przestrzeni miejskiej...

nego, małej architektury i starannie zaprojektowanej kompozycji zieleni. Przestrzeń publiczna wykreowana w projekcie powinna mieć ściśle określone funkcje i być tak zaplanowana, aby je spełniać, być przeznaczona dla różnych grup społecznych zgodnie ze swoim celem, którym jest wymiana, kontakt pomiędzy użytkownikami. Niezwykle ważne jest stworzenie systemu przestrzeni publicznych i ich hierarchizacja (przestrzenie ogólnomiejskie, dzielnicowe itd.), jak i wyraźny podział przestrzeni na strefy użytkowania publicznego, sąsiedzkiego (półpublicznego) i prywatnego.



Ryc. 76. Gdańskie Centrum Muzyczno-Kongresowe. Elewacja południowa (u góry) oraz zachodnia (u dołu) – stan z 2005 roku (fot. D. Kamrowska-Zaluska).

Z Wyspy Ołowianki otwiera się, poprzez Motławę, widok na historyczne centrum miasta. Wzdłuż waterfrontu powstanie promenada spacerowa, która prowadzić będzie poprzez nabrzeże przy Muzeum Morskim do pobliskiej mariny jachtowej. Przestrzeń ta, ze względu na zachowanie atrakcyjnego ciągu widokowego, pozbawiona będzie zieleni wysokiej.

Zagospodarowanie przestrzeni zielonych w założeniu stanowiło również wyzwanie projektowe. Typowe dla kompleksów przemysłowych skromne założenia zieleni nie były odpowiednie dla nowej funkcji ze względu na jej reprezentacyjny charakter. W wyniku analiz arch. Bogna Lipińska zaproponowała koncepcję, w której zieleń stanowi jedynie tło dla zabytkowych budynków, a historyczne konotacje tego miejsca pozostają czytelne w odbiorze.

11.2.6. Fazy realizacji

Ze względu na skalę projektu, jak i złożoność i różnorodność problemów występujących na tym terenie, rozpoczynając od zróżnicowanych celów stron zaangażowanych w projekt, poprzez te związane z lokalizacją w ścisłym historycznym śródmieściu, a kończąc na problemach technicznych związanych z zabytkowymi budynkami, projekt podzielony został na poszczególne fazy. Faza wstępna obejmowała programowanie i przygotowanie inwestycji, wykonanie niezbędnych analiz, ekspertyz oraz dokumentacji i trwała do 1996 roku, kiedy to wydane zostało pozwolenie na budowę. Następnie rozpoczęto adaptację spichlerza na Hotel Królewski, części budynku A na funkcje administracyjne i budowę amfiteatru. Kolejna faza obejmowała prace w budynku głównym. Pierwszy koncert w Sali Głównej „na budowie” odbył się jesienią 2003 roku, a jej inauguracja w końcu roku 2005. Adaptacja drugiego hotelu, restauracji i pubu zostaną zakończone do 2008 roku (*Wieloletni...*, 2005).

11.2.7. Model finansowania, zarządzanie i organizacja

Polska Filharmonia Bałtycka, która bezpośrednio zarządza projektem i koordynuje wszystkie prace związane z inwestycją, powołała w tym celu komórkę składającą się ze specjalistów w dziedzinie inwestycji. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego jest jednostką monitorującą zaawansowanie projektu w części finansowanej z Kontraktu Wojewódzkiego i Funduszy Europejskich, która to stanowi większość środków przeznaczonych na jego realizację. Przedsięwzięcie to jest finansowane zarówno przez partnerów publicznych (Unię Europejską, Skarb Państwa i samorząd regionalny), jak i prywatnych (fundacje i przedsiębiorstwa). Z tego 60,5% pochodzi z budżetu centralnego, 23,8% to wkład samorządu regionalnego, a 13,5% z Funduszy Europejskich. Projekt jest współfinansowany ze ZPORR (Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego), priorytetu 1. – Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej podniesieniu konkurencyjności regionów, działanie 4 – Rozwój turystyki i kultury. Przewidywany budżet inwestycji wynosi 73 mln. Do końca 2005 roku zaprogramowane zostało 44,6% środków (*Wieloletni...*, 2005).

Prawdopodobnie ze względu na specyfikę projektu, przedsięwzięcie *low-profit* i funkcję kulturalno-rekreacyjną kompleksu, partycypacja społeczna w projekcie została w dużym stopniu ograniczona do narzędzi biernych: strona internetowa, czy broszury informacyjne opisujące założenia projektu i stan jego zaawansowania. Jednakże podczas prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego przeprowadzone zostały ustawowe procedury, takie jak rozpatrzenie wniosków do planu i dyskusja publiczna.

11.2.8. Efekty

Z urbanistycznego punktu widzenia Wyspa Ołowianka stanowi integralną całość średniowiecznego śródmieścia. Pomimo Motławy, oddzielającej ją od historycznego centrum, po wprowadzeniu połączenia promowego, może ona stać się przestrzenią kulturalno-wypoczynkową, tak potrzebną w tej części miasta. Oddziaływanie projektu nie ograniczy się z pewnością do Wyspy Ołowianki. Wykreowana nowa jakość krajobrazu miejskiego może stać się bodźcem dla poprawienia warunków życia, odnowy fragmentu miasta położonego po tej stronie rzeki i przyczynić się do zmiany jego negatywnego wizerunku.

11.3. PODSUMOWANIE

Trudno przecenić wpływ funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, a szczególnie Regionalnych Programów Operacyjnych i Sektorowych Programów Operacyjnych na przeobrażenia przestrzenne miast i regionów w latach 2007–2013. Ilość środków przeznaczonych na inwestycje jest wielokrotnie wyższa niż w latach ubiegłych, a z dotychczasowych doświadczeń wynika duża skuteczność i efektywność absorpcji tych funduszy, dlatego też, kluczową kwestią jest optymalne ich wykorzystanie. Często zamiast planów strategicznych definiujących wybór kierunków i zakresu działań powstają „listy życzeń” niemożliwe do spełnienia w sytuacji ograniczonych zasobów finansowych, czasowych, merytorycznych i organizacyjnych. Warunkiem brzegowym pozytywnych przekształceń przestrzeni jest integracja planowania strategicznego i przestrzennego rozpoczynając od polityk europejskich i narodowych, a kończąc na planowaniu lokalnym. Projekty współfinansowane z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej często nie konkretyzują kwestii przestrzennych, dlatego też na ich oddziaływanie na obszar, na którym realizowany będzie projekt możemy wpływać poprzez dobre dokumenty planistyczne i strategiczne.

Tylko wieloaspektowa ocena i analiza procesów przestrzennych, której ważnym narzędziem jest monitoring urbanistyczny, pozwoli na ulepszenie polityki miejskiej i regionalnej, a poprzez lepsze i efektywniejsze programy i projekty w ich ramach realizowane oraz na osiągnięcie wyższej jakości struktur przestrzennych i warunków życia.

Literatura

Lizakowski P., 2006, *Oblicza partnerstwa w Unii Europejskiej*, [w:] J. Szymański (red.), *Zarządzanie projektami współfinansowanymi EFRR w ramach ZPORR 2004–2006*, Pomorskie Studia Regionalne Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Ołowianka w Mieście Gdańsku”. Uchwała RMG Nr V/83/99 z dn. 28.01.1999, Dziennik Urzędowy Woj. Pomorskiego Nr 45, poz. 181 z dn. 1999.05.17.

Nowe partnerstwo dla spójności, konwergencja, konkurencyjność, współpraca – Trzeci raport na temat spójności gospodarczej i społecznej, Urząd Publikacji, luty 2004.

- Paterka T., 2005, *Transformacja struktur metropolitalnych w warunkach konkurencji*, [w:] Parteka T. (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, „Biuletyn KPZK PAN”, 223, Warszawa.
- Rząd E., 2005, *Polityki i działania Unii Europejskiej na rzecz zdegradowanych obszarów miejskich*, [w:] Parteka T. (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, „Biuletyn KPZK PAN”, 223, Warszawa.
- Rząd E., 2006, *Zarządzanie projektami współfinansowanymi z funduszy Unii Europejskiej. Metodologia, doświadczenia, rekomendacje*, [w:] J. Szymański (red.), *Zarządzanie projektami współfinansowanymi EFRR w ramach ZPORR 2004–2006*, Pomorskie Studia Regionalne Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Polityka spójności i miasta: rola miast i aglomeracji w odniesieniu do wzrostu i zatrudnienia w regionach*, 2006, Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich do Rady i Parlamentu Europejskiego, KOM (2006) 385, Bruksela, 13 lipca 2006.
- Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Pomorskiego na rok 2005*, 2005, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

MICHAŁ STANGEL

12. PRÓBA REWITALIZACJI TERENU POPRZEMYSŁOWEGO. STUDIUM PRZYPADKU: SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE – TEREN BYŁEJ KOPALNI MICHAŁ

Projekt zagospodarowania terenów byłej kopalni Michał w Siemianowicach Śląskich miał być w założeniach modelowym przykładem rewitalizacji terenów przemysłowych na Śląsku. Z tematem tym związany byłem od początku, najpierw jako współautor koncepcji konkursowej wybranej jako podstawa do opracowania planu miejscowego, następnie jako członek zespołu projektowego a od października 2005 roku kontynuuję prace projektowe jako główny projektant. W prezentowanym przypadku nie opracowano programu rewitalizacji, a proces rewitalizacji miał się odbywać w oparciu o konkurs architektoniczno urbanistyczny, plan miejscowy i działania deweloperskie.

12.1. TEREN BYŁEJ KOPALNI MICHAŁ

Teren opracowania leży w Siemianowicach Śląskich, w dzielnicy Michałkowice. Obszar przemysłowy ma wiele cech typowych dla terenów przemysłowych na Śląsku¹. Kopalnia powstała w połowie XIX wieku, w miejscu zdeterminowanym łatwością eksploatacji węgla i korzystnym pod względem możliwości powiązań komunikacyjnych. Już w krótkim czasie po uruchomieniu, kopalnia „obrosła” zabudową mieszkaniową. Z czasem a zwłaszcza w okresie powojennym część tej zabudowy wymieniano lub modernizowano. Nigdy jednak dotąd nie starano się w tym rejonie o realizację tak potrzebnego w rozwoju społecznym każdej osady, wsi czy miasta centrum usługowego. Nieliczne obiekty o tym charakterze, jak kościół, remiza czy sklepy powstawały w Michałkowicach przypadkowo i w rozproszeniu. Ten brak centrum usługowego wpływał hamująco na rozwój społeczności lokalnej (K. Stangel, 2002). Po blisko półtora wieku użytkowania, na początku lat 90., na skutek złego stanu technicznego obiektów i urządzeń oraz ze względu na kończące się zasoby węgla, kopalnia Michał została w planach restrukturyzacyjnych górnictwa przeznaczona do likwidacji.

¹ Problematyka terenów przemysłowych na Śląsku była przedmiotem wielu opracowań naukowych, m.in. Nina Juzwa: *Kształtowanie przestrzenne przemysłu na obszarach zurbanizowanych*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Gliwice 1988, i Krzysztof Gasidło: *Problemy przekształceń terenów przemysłowych*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Gliwice 1998.

Teren wyróżnia stosunkowo korzystna lokalizacja zarówno w Aglomeracji Górnośląskiej – położenie niecałe 10 km na północ od centrum Katowic – jak i w dzielnicy (bezpośrednie sąsiedztwo funkcji śródmiejskich: osiedla mieszkaniowego, hali widowiskowo-sportowej, usług, oddziału urzędu miasta itp.). Teren jest dobrze uzbrojony w sieci infrastruktury komunalnej i znajduje się na tzw. filarze ochronnym, co oznacza, że poza rutynowymi zabezpieczeniami szybów, nie wymaga innych szczególnych zabezpieczeń związanych ze szkodami górniczymi. Cechą unikalną jest sąsiedztwo doskonale zachowanego parku Górnik. W północno-wschodniej części obszaru znajdują się zabytkowe budynki kopalni, które pełniły wcześniej funkcje socjalne lub technologiczne. Najlepiej zachowany i największą wartość ma objęty ochroną konserwatorską budynek cechowni; charakterystyczne są także konstrukcja nadszybia oraz ceglane budynki maszynowni, komin itp.



Ryc. 77. Budynek maszynowni i nadszybie (z lewej) oraz cechowni (z prawej) – stan z 2006 roku (fot. M. Stangel).

12.2. KONKURS

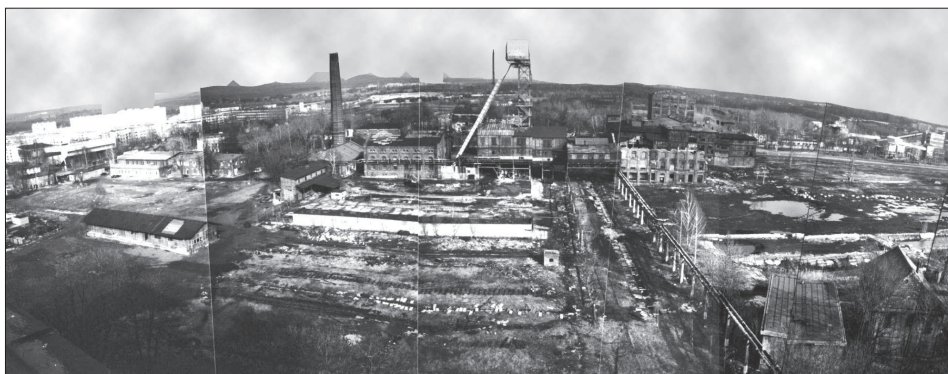
W wyniku porozumienia Zarządu Gminy z Wojewodą Śląskim² pod koniec 2000 roku odbył się konkurs urbanistyczno-architektoniczny SARP na zagospodarowanie terenu byłej kopalni Michał. Miało to być przedsięwzięcie wskazujące, w jaki sposób należy postępować przy przekształcaniu terenów poprzemysłowych położonych w śródmieściach miast śląskich. Konkurs miał za zadanie wyłonić koncepcję rewitalizacji obszaru i wykorzystania go na funkcje mieszkalne, usługowe i w ograniczonym zakresie przemysłowe. Dwa pierwsze miejsca uzyskały projekty opracowane pod kierunkiem tego samego głównego projektanta – dr inż. arch. Krystiana Stangla³. W obydwu projektach za priorytetowe przyjęto wyraźne powiązania funkcjonalno-przestrzenne z sąsiednimi terenami mieszkaniowymi, parkowymi, przemysłowymi i poprzemysłowymi oraz usprawnienie komunikacji publicznej. Zgodnie

² Przy współpracy Stowarzyszenia Architektów Polskich (SARP) o/Katowice, który zorganizował konkurs urbanistyczno-architektoniczny nr 897 na zagospodarowanie terenów pokopalnianych.

³ W koncepcji nagrodzonej (aut. Krystian Stangel, Adrian Gajda, Marek Ligarski, Marek Stępień) zaproponowano duży obiekt usługowy. W toku opracowania planu miejscowego, na wniosek właścicieli terenu zdecydowano jednak o kontynuacji działań planistycznych na bazie projektu wyróżnionego (aut. Krystian Stangel, Wojciech Łoboda, Michał Stangel).

12. Próba rewitalizacji terenu poprzemysłowego...

ze wskazaniem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zaproponowano rewaloryzację szeregu budynków pokopalnianych i adaptację ich na funkcje usługowe (handlowe, gastronomiczne, wystawiennicze itd.).

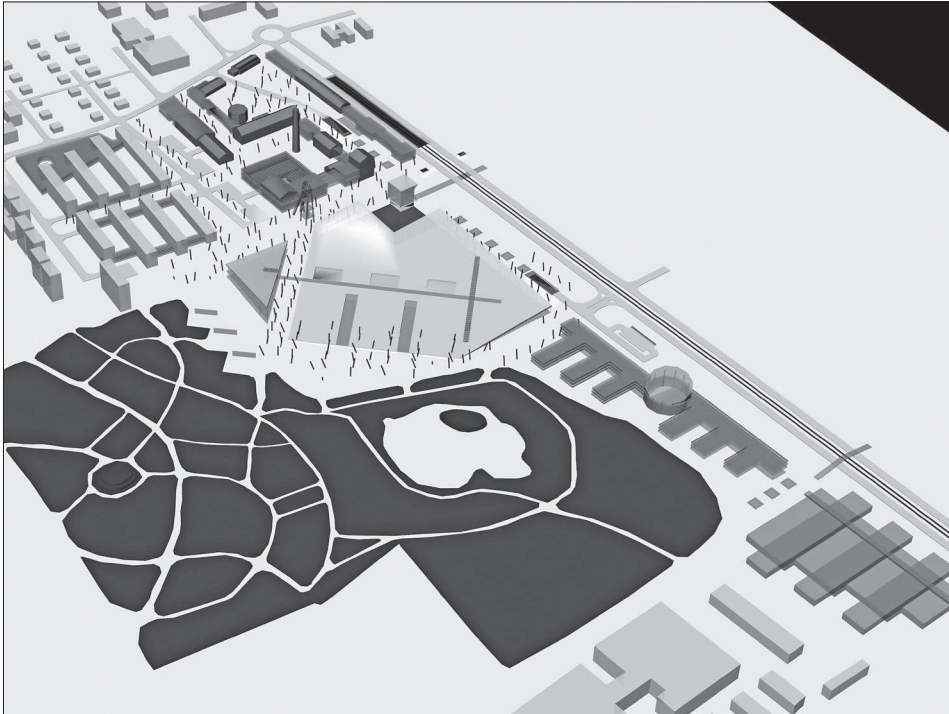


Ryc. 78. Teren byłej kopalni Michał w okresie ogłoszenia konkursu – stan z 2000 roku (fot. M. Stangel).

Różnice między koncepcjami polegały natomiast na zmianie proporcji wielkości proponowanych funkcji. Jak wyjaśnia Krystian Stangel w artykule w „Problemach Ekologii” (2002) „różnice w obu tych projektach polegają na zmianie proporcji wielkości proponowanych funkcji. W koncepcji nagrodzonej, w środkowej części terenu opracowania, w bezpośrednim sąsiedztwie parku „Górnik” zlokalizowano duży obiekt rekreacyjno-sportowy (przystosowany do okazjonalnego wykorzystania jako wystawienniczy), w ramach którego przewidziano też program gastronomiczny. Budynek ten, przykryty zielonym dachem o 10-procentowym spadku, wyrasta z poziomu terenu parku, powiększając w pewnym sensie jego powierzchnię. Przewidziano też budynki mieszkalne (w części północnej) i kompleks biurowo produkcyjny w części południowej. W drugiej koncepcji powiększono znacznie program mieszkaniowy. Sytuacja zdecydowanego braku ładunku przestrzennego w bezpośrednim otoczeniu terenu opracowania spowodowała zaprojektowanie tu takiego zagospodarowania zabudowy centrum, „który dyscyplinuje cały układ przestrzenny i podporządkowuje go zasadzie kwartałowej struktury miejskiej”.

12.3. OPRACOWANIE PLANU MIEJSCOWEGO

Celem konkursu urbanistyczno-architektonicznego – zgodnie z ustaleniami zawartymi w warunkach konkursu – było wyłonienie koncepcji, która miałaby być opracowywana w dalszym etapie w formie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Rzeczywiście, w pół roku po rozstrzygnięciu konkursu, podpisano umowę na sporządzenie planu miejscowego i przystąpiono do jego opracowania, jednak na skutek szeregu okoliczności pozamerytorycznych proces sporządzania planu został opóźniony i spowolniony. „Już wkrótce po podpisaniu umowy, przy sporządzaniu projektu ustaleń, wynikających oczywiście wprost

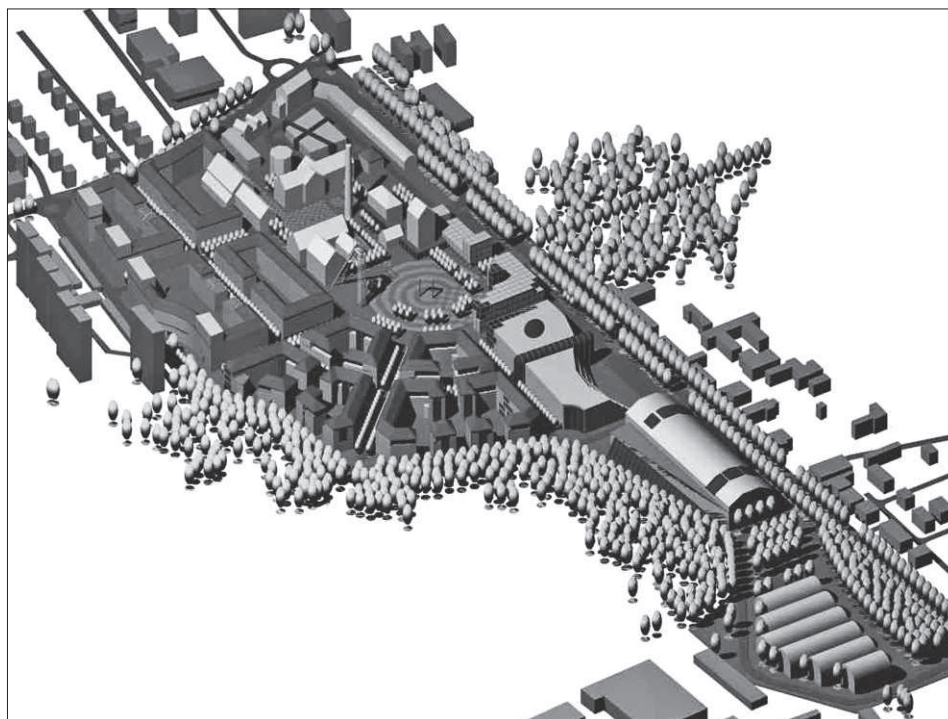


Ryc. 79. Nagrodzona koncepcja konkursowa zagospodarowania terenu po byłej kopalni Michał – wizualizacja (ARCA Biuro Projektów Urbanistyki i Architektury, Krystian Stangel, 2005).

z rozwiązań nagrodzonych w konkursie i z zaleceń sadu konkursowego, okazało się, że współorganizatorzy konkursu i zleceniodawcy opracowania planu, tzn. Zarząd Miasta Siemianowice Śląskie nie do końca zdaje sobie sprawę z powiązań i przełożenia wyników konkursu na ustalenia planu miejscowego. W konsekwencji sprzedania prywatnym inwestorom szeregu działek wchodzących częściowo w skład wspomnianej wyżej, ustanowionej przez WKZ (Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków), Strefy Ścisłej Ochrony Konserwatorskiej, wydano pozwolenia na ulokowanie się na jej terenie różnych instytucji, których charakter działalności nie ma nic wspólnego z ustaleniami dla strefy ochronnej. W rezultacie właściciele ogrodzili swoje działki i uruchomili takie formy działalności gospodarczej jak zakład remontowy, baza sprzętu budowlanego, zakład diagnostyki samochodowej itp. Równolegle trzy pokopalniane obiekty budowlane objęte ochroną konserwatorską uległy zniszczeniu⁴ (K. Stangel, 2002).

W kolejnej fazie opracowania planu miejscowego (po uzgodnieniach, gdy został on już wraz z prognozą przygotowany do wyłożenia do publicznego wglądu), na wniosek właściciela największej z działek położonych na tym terenie, zmieniono założenia, tak by plan oparty był o pracę wyróżnioną w konkursie, która proponowała większy udział zabudowy

⁴ Natomiast kilka budynków przeznaczonych w założeniach konkursu do rozbiórki zostało odnowionych i zaadaptowanych na nowe funkcje.



Ryc. 80. Wyróżniona koncepcja konkursowa zagospodarowania terenu po byłej kopalni Michał – wizualizacja (ARCA Biuro Projektów Urbanistyki i Architektury, Krystian Stangel, 2005).

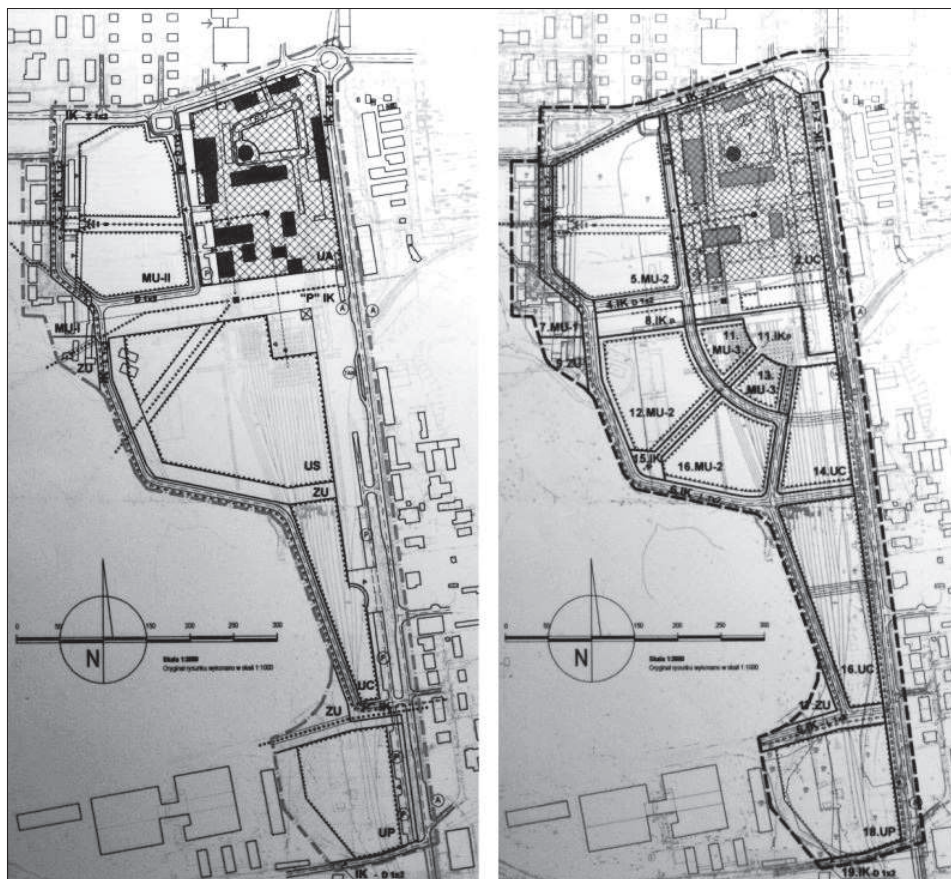
mieszkańczej⁵. Ponadto, zmieniły się realia związane z sąsiednim terenem przemysłowym należącym do zakładu przeróbki odpadów kopalnianych „Haldex”: w koncepcji konkursowej zgodnie z warunkami zakładano rekultywację tych terenów i przekształcenie ich w tereny zielone, powiązane z parkiem; natomiast okazało się, że przedsiębiorstwo jest rentowne i w najbliższym czasie planuje nie tyle zamknięcie, co rozwój. Poza tym, zakład aby funkcjonować zmuszony jest do korzystania z toru kolejowego, który przebiega przez teren innego właściciela w obszarze byłej kopalni. Spór pomiędzy tymi właścicielami był właśnie jedną z przyczyn, z których proces sporządzenia nowej wersji planu został wstrzymany.

W 2005 roku na wniosek miasta powrócono do prac nad planem, modyfikując go tak, by uwzględnić zarzuty i protesty oraz zmienione uwarunkowania. Wydawało się, iż powstała kompromisowa koncepcja godząca większość konfliktów, jednak dla zachowania głównych idei koncepcji konkursowej zaproponowano wykorzystanie budynków zabytkowych na funkcje centrotwórcze oraz stworzenie przestrzeni publicznej „spinającej” teren przed urzędem miasta i teren kopalni. Na sesji rady miasta, na której głosowano o odrzuceniu bądź podtrzymaniu zarzutów okazało się jednak, iż liczni radni nie popierają idei przekształcania terenu kopalni,

⁵ Fakt, iż koncepcja konkursowa, która uzyskała drugie miejsce i która przewiduje większość zabudowy mieszkaniowej była opracowana także pod kierunkiem tego samego autora co koncepcja nagrodzona, wyeliminował pewne problemy związane z prawem autorskim.

co jeden z radnych ujął w słowach: „interes lokalnych przedsiębiorców jest ważniejszy niż wizje architektów”. W tej sytuacji inicjatywa, która miała być wzorcem dla podobnego rodzaju działań na terenach przemysłowych Górnego Śląska, utknęła w martwym punkcie. Pod koniec 2005 roku zaistniało szereg okoliczności, które po raz kolejny umożliwiły wznowienie prac planistycznych, m.in. zakup dalszych, kluczowych fragmentów terenu przez inwestora zainteresowanego rewitalizacją i realizacją zabudowy mieszkaniowej. Niestety, działo się to już w czasie, gdy główny projektant nie był już w stanie kontynuować prac ze względu na ciężki stan zdrowia.

Wznowienie prac projektowych nastąpiło w październiku 2006 roku, po uprawomocnieniu się studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Siemianowice Śląskie, uchwalonego w czerwcu 2006 roku. Do opracowania planu przystąpiono w marcu 2007 roku zgodnie z uchwałą podjętą w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 roku zmiana planu i zaktualizowana koncepcja budynkowa uwzględniła zmiany terenowo-własnościowe, zmiany w zagospodarowaniu terenu wynikające z wydanych pozwoleń na budowę oraz ustalenia studium.

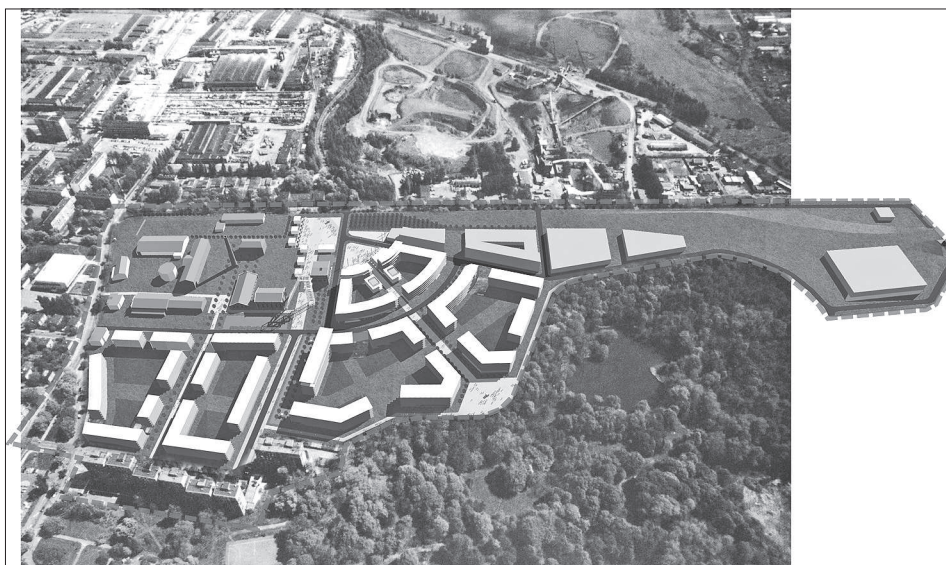


Ryc. 81. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu byłej kopalni Michał – wersje rysunku planu z 2002 roku i po modyfikacjach z 2005 roku (ARCA Biuro Projektów Urbanistyki i Architektury, Krystian Stangel, 2005).

12. Próba rewitalizacji terenu przemysłowego...

Plan kontynuuje generalne założenia koncepcji konkursowej i wcześniejszych wersji projektowych z pewnymi korektami wynikającymi z życzeń władz miasta i właścicieli terenów. Główne zmiany to:

- drobne zmiany przebiegu układu komunikacji,
- zmiana zasięgu strefy ochrony konserwatorskiej,
- korekty zasięgu wyznaczanych przestrzeni publicznych – wynikające z podziałów własnościowych,
- wprowadzenie ciągu pieszo-jezdnego w miejsce ulicy wzdłuż krawędzi parku Górnik,
- dopuszczenie gęstej zabudowy szeregowej w obowiązujących liniach rozgraniczających zamiennie z zabudową wielorodzinną,
- dopuszczenie realizacji „parku tradycji górnictwa i hutnictwa” (inicjatywa ta pojawiła się w końcowej fazie opracowania planu).



Ryc. 82. Wizualizacja koncepcji zagospodarowania terenu byłej kopalni Michał – na podstawie wersji roboczej miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z listopada 2005 roku (ARCA Biuro Projektów Urbanistyki i Architektury, Krystian Stangel, 2005).

Do ostatecznej wersji planu sporządzona została koncepcja kubaturowa, która pokazuje możliwy w oparciu o plan sposób kształtowania zabudowy. Pokazano także sposób kształtowania przestrzeni publicznych tak, by otwierały one teren byłej kopalni i spajały go z miastem. Plan i koncepcja są obecnie podstawą do działań inwestycyjnych, co daje nadzieję na realną rewitalizację tego obszaru w perspektywie kolejnych lat.

12.4. WNIOSKI

Dotychczas przypadek Michałkowic pokazuje trudności rewitalizacji wynikające z szeregu nakładających się czynników: formalnych, organizacyjnych, politycznych i innych. Z przebiegu procesu opracowania planu miejscowego można wysnuć wnioski, iż powodem opóźnień i trudności były:

- Błędna polityka gruntowa – nieprzemyślany podział terenu i sprzedaż prywatnym inwestorom szeregu działek – co stało się podstawową przyczyną późniejszych konfliktów i opóźnień procedury sporządzania planu.

- Zmiany założeń – przekształcenia terenu byłej kopalni winny być realizowane kompleksowo w oparciu o szczegółowe analizy i studia, oraz stworzenie spójnej wizji tych przekształceń. Z perspektywy czasu wydaje się, że być może konkurs architektoniczny nie był wystarczającą podstawą takiej wizji, która powinna być bardziej osadzona w realiach i oczekiwaniach właścicieli działek.

- Brak zintegrowanej, interdyscyplinarnej rewitalizacji – proces rewitalizacji miał przebiegać w oparciu o konkurs urbanistyczno-architektoniczny i plan miejscowy. Wydaje się, że działania przestrzenne są niewystarczające. W obecnych realiach wskazane byłoby opracowanie programu rewitalizacji.

- Zbyt słabe atuty terenu – w momencie organizacji konkursu zakładano, że zabudowania przemysłowe stanowią element lokalnej tożsamości i dziedzictwa kulturowego, które mogą być podstawą rewitalizacji (tak, jak dzieje się to w wielu miejscach m.in. Europy Zachodniej). Z obserwacji zagranicznych i polskich przykładów rewitalizacji terenów przemysłowych wydaje się jednak, iż potrzebny jest cały szereg innych czynników ekonomicznych i kulturowych wspomagających rewitalizację⁶.

- Brak przywództwa politycznego – proces sporządzenia planu przeprowadzony był przy znacznym zaangażowaniu i pomocy Wydziału Architektury Urzędu Miejskiego. Wydaje się jednak, że proces transformacji obszaru kluczowego dla miasta i dzielnicy wymagałby – i mógłby być okazją – do większego zaangażowania polityków lokalnych i regionalnych.

- Opóźnienia procedury – tryb sporządzania planu według ustawy o planowaniu przestrzennym z 1996 roku umożliwiał opóźnienia wynikające z protestów i zarzutów.

Ponowiona procedura sporządzania planu miejscowego po przeprowadzeniu wszelkich niezbędnych procedur i uzgodnień zakończyła się pomyślnie. Rada Miasta Siemianowic Śląskich uchwaliła plan w październiku 2007 roku. Obowiązujący plan może więc stanowić podstawę do faktycznej rewitalizacji zdegradowanego obszaru byłej kopalni. Działania deweloperskie związane z zabudową mieszkaniową zostały wstrzymane ze względu na kryzys w 2008 roku. Równocześnie miasto pozyskało fundusze unijne na zagospodarowanie budynku maszyny wyciągowej na ekspozycję poświęconą tradycjom górniczym i hutniczym Siemianowic, a przy budynku trwa już realizacja „parku tradycji górnictwa i hutnictwa”.

⁶ Między innymi silniejsze powiązanie z obszarem metropolii czy atuty historyczno-kulturowe, jak w przypadku gdańskiego Młodego Miasta czy Zabłocia w Krakowie.

Literatura

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenu byłej kopalni Michał, wersje robocze z lat 2002, 2005. ARCA Biuro Projektów Urbanistyki i Architektury, główny projektant: dr inż. arch. Krystian Stangel, współpraca: dr inż. arch. A. Pancewicz, mgr inż. arch. Michał Stangel; prognoza: dr J. Szczepańska.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego terenu byłej kopalni Michał, październik 2007. ARCA Biuro Projektów Urbanistyki i Architektury, Michał Stangel.

Projekt konkursowy SARP Nr 897. I. Wyróżnienie: arch. K. Stangel, stud. arch. W. Łoboda, M. Stangel., Gliwice 2000.

Projekt konkursowy SARP Nr 897. Nagroda: arch. K. Stangel, stud. arch. A. Gajda, M. Ligarski, M. Stepień., Gliwice 2000.

Stangel K. 200, *Czy Poprzemysłowe Tereny w obszarach śródmiejskich mogą stać się szansą rozwoju miast śląskich?*, „Problemy Ekologii”, 6/2002.

Warunki konkursu SARP Nr 897, SARP o/Katowice, styczeń 2000 r.

CZĘŚĆ V

METODY I INSTRUMENTY WDRAŻANIA PROJEKTÓW I PRZEDSIĘWZIĘĆ REWITALIZACYJNYCH

MICHAŁ STANGEL

13. ODNOWA WYBRANYCH OBSZARÓW ŚRÓDMIEŚCIA OPOLA W KONCEPCJACH KONKURSOWYCH

13.1. WPROWADZENIE

Opole przechodzi w ostatnich latach szereg pozytywnych transformacji przestrzeni miejskiej. Studwudziestotysięczna stolica województwa wskazywana bywa nieraz jak przykład skutecznych działań rewaloryzacyjnych i rewitalizacyjnych w starówce i innych fragmentach miasta, które między innymi sprawiają, że staje się miastem przyjaznym do zamieszkania (*Opole...*, 2007). Opole wykorzystuje z sukcesami różnorodne możliwości formalne i instytucjonalne, w tym dofinansowania z funduszy unijnych. Obecnie rozpoczyna się realizacja „Zintegrowanego Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Opola na lata 2007–2015”. Zagospodarowaniem przestrzennym zajmuje się miejskie Biuro Urbanistyczne, które samodzielnie sporządza analizy, studia i plany zagospodarowania przestrzennego. Jednak w ramach poszukiwania innowacyjnych rozwiązań organizowane są konkursy architektoniczno-urbanistyczne. W latach 2006–2007 zorganizowano trzy takie konkursy, dotyczące zagospodarowania, uporządkowania i rewaloryzacji wybranych obszarów miasta:

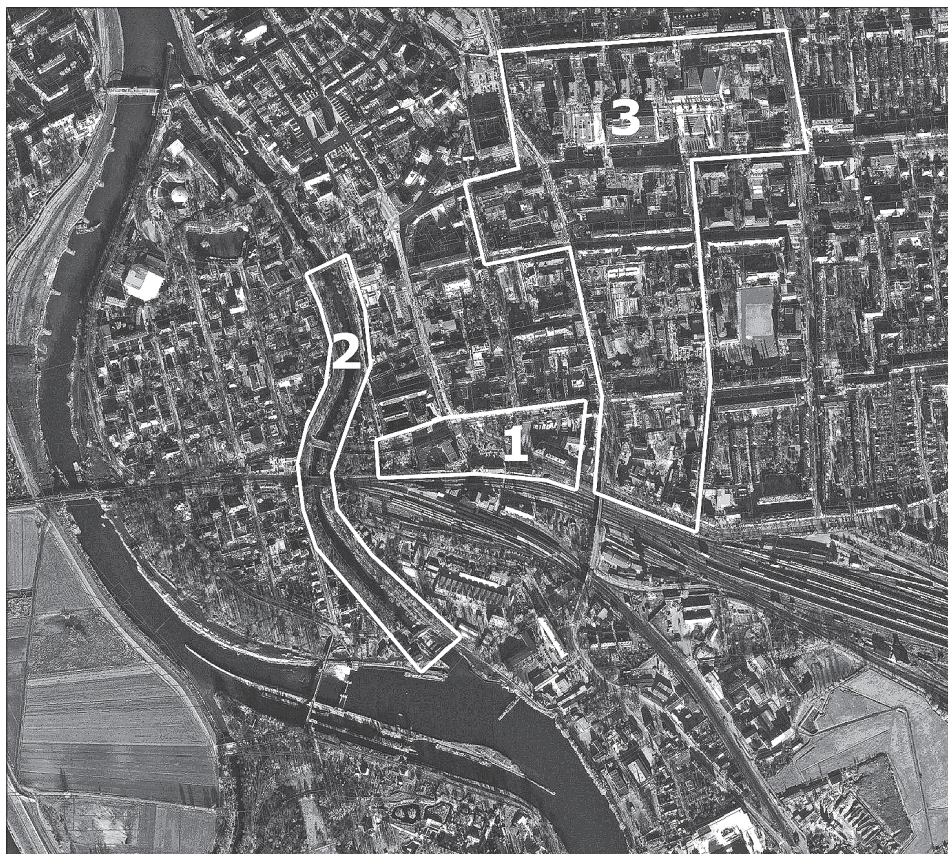
- Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania obszaru placu dworcowego w Opolu (2006), zorganizowany w ramach projektu Europejskiego Korytarza Rozwoju ED-C III „Via Regia”, dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej.
- Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania fragmentów nabrzeża Odry i Młynówki w Opolu (2007); zorganizowany w ramach miejskiego programu zagospodarowania terenów nadrzecznych – „Odra uRzeka w Opolu”.
- Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania terenów miasta Opola, w rejonie ulic: Augustyna Kosnego, Katowickiej, Ozimskiej, Stanisława Dubois, Armii Krajowej, Władysława Reymonta, Podgórznej i placu Mikołaja Kopernika (2007).

Problematyka opracowań konkursowych wiąże się z zagadnieniem odnowy krajobrazu miejskiego oraz z kwestią wyznaczania i rozszerzania obszarów aktywności a także kreowania stref wejściowych – bram – do tych obszarów. Pierwszy z konkursów dotyczył przestrzeni będącej „bramą do miasta” dla podróżnych przybywających do Opola pociągiem lub autobusem. Drugi konkurs zorganizowano w ramach zagospodarowania terenów nad rzekami Odram i Młynówką. Zadanie konkursowe dotyczyło nabrzeża Młynówki zlokalizowanego bezpośrednio po wschodniej stronie zrewitalizowanego śródmieścia i włączenia go „w granice

13. Odnowa wybranych obszarów śródmieścia Opola...

atrakcyjnych przestrzeni rekreacyjnych i turystycznych". Trzeci konkurs miał na celu znalezienie zasad zagospodarowania kilkunastu kwartałów we wschodniej części miasta tak, by podnieść rangę i jakość tej przestrzeni, co doprowadzi do integracji przestrzennej i funkcjonalnej zdegradowanego fragmentu tkanki miejskiej w granicach śródmieścia.

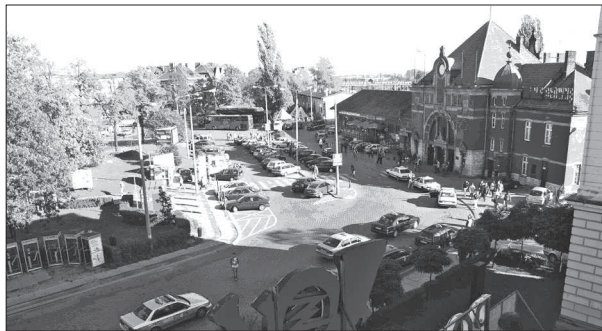
Autor brał udział w tych konkursach wraz z zespołami studenckimi Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej, uzyskując odpowiednio wyróżnienie równorzędne (w konkursie, w którym nie przyznano nagród), pierwsze wyróżnienie oraz pierwszą nagrodę. Poniżej przedstawione zostaną założenia i cele konkursów, i prace wykonywane pod kierunkiem autora, jak również inne nagrodzone i wyróżnione prace. Wydaje się, iż porównanie wyników konkursu, opinii jury i przeprowadzonych procedur i planów wykorzystania wyników konkursów w opracowywanych przez miejskie Biuro Urbanistyczne planach miejscowych może stanowić interesujący materiał do analizy zarówno zagadnień zagospodarowania przestrzeni miasta i krajobrazu miejskiego, jak i możliwości konkursu architektoniczno-urbanistycznego jako narzędzia wykorzystywanego w kreowaniu wizji rozwoju przestrzennego i odnowy krajobrazu miejskiego.



Ryc. 83. Zdjęcie lotnicze śródmieścia Opola z zaznaczonymi obszarami konkursowymi: 1 – plac Dworcowy, 2 – nabrzeże Młynówki, 3 – wschodnia część śródmieścia (GoogleEarth).

13.2. OBSZAR PLACU DWORCOWEGO

Przedmiotem konkursu była koncepcja urbanistyczno-architektoniczna przebudowy placu przed dworcami PKP i PKS w Opolu, na skrzyżowaniu ulic 1 Maja i Armii Krajowej, z przeznaczeniem na plac publiczny. Konkurs był zorganizowany w ramach projektu Europejskiego Korytarza Rozwoju ED-C III „Via Regia”, dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu INTERREG IIIB CADSES (paneuropejski korytarz komunikacyjny C III obejmuje region położony pomiędzy aglomeracjami Berlin-Brandenburgia i tzw. „Trójkątem Saksońskim” ze strony zachodniej, obszarami wielkomiejskimi z miastami Wrocław, Opole, Katowice, Kraków, Rzeszów i Lwów po rejon metropolitalny Kijowa od strony wschodniej). Celem strategicznym projektu jest wzmocnienie korytarza komunikacyjnego „VIA REGIA-C III” jako europejskiej osi rozwoju, w tym integracja węzłów komunikacyjnych i obszarów metropolitalnych. Celem nadrzędnym konkursu było wykreowanie reprezentacyjnego placu dworcowego – „bramy wejściowej” do miasta, scalającej dwa węzły komunikacji kołowej i kolejowej. Ponadto, w warunkach konkursu postulowano wprowadzenie elementu identyfikującego miasto jako Stolicę Polskiej Piosenki (*Regulamin.*, 2006).

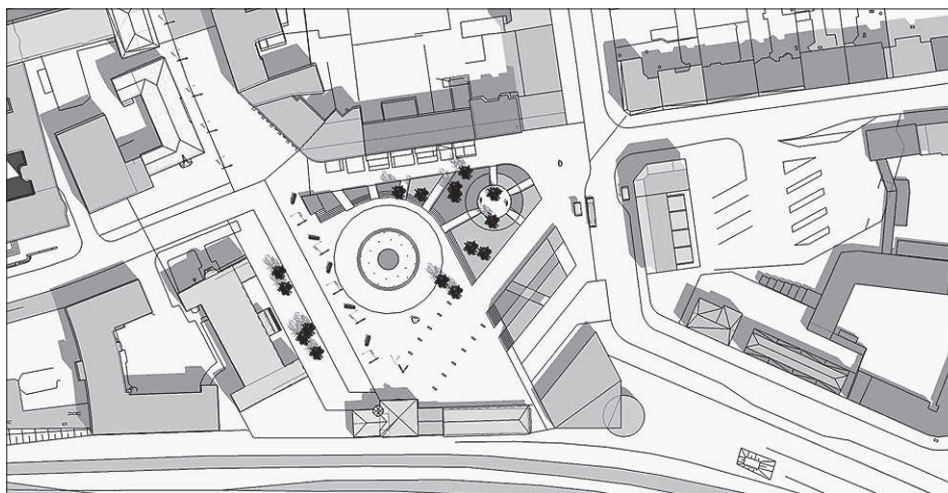


Ryc. 84. Opole. Plac dworcowy – widok obecny (fot. M. Stangel).

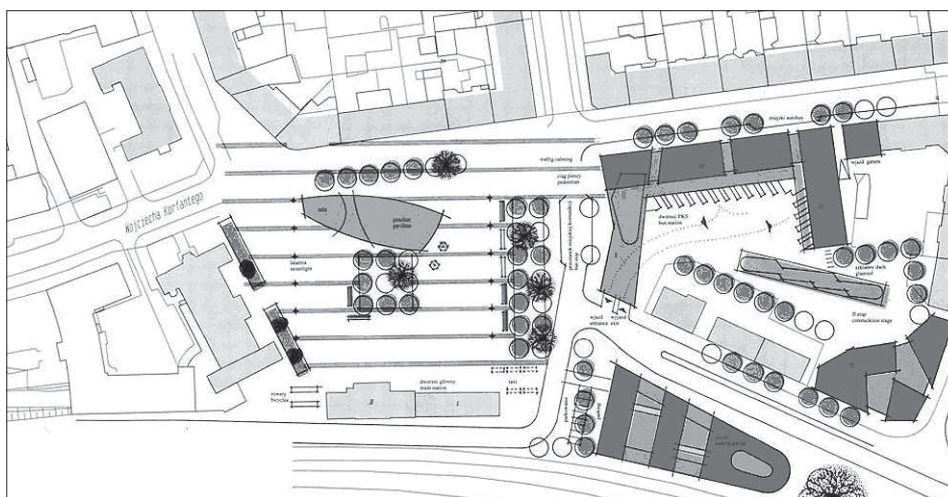
W koncepcji wykonanej pod kierunkiem autora (współautorzy: Anna Buczak, Piotr Mieszkowski, Paweł Loskot, Tomasz Szczepanik) zaproponowano program łączący różne funkcje: placu reprezentacyjnego, punktu węzłowego komunikacji i atrakcyjnej przestrzeni publicznej dla mieszkańców i turystów. Elementy zagospodarowania placu zaproponowano mając na celu stworzenie harmonijnej, przyjaznej przestrzeni dla użytkowników – mieszkańców i turystów. Między innymi na placu zlokalizowano miejsca odpoczynku: ławki, murki do siedzenia, schody amfiteatru itp. – o różnym stopniu intensywności wrażeń – od miejsc pozwalających na obserwację tętniącego życiem placu, po ławki schowane w zieleni (Stangel i in., 2006).

Jako element charakterystyczny, współtworzący tożsamość miejsca, zaproponowano „płytę” – wyodrębnioną kolorem posadzki okrągłą przestrzeń spotkań, koncertów, imprez masowych itp. W środku płyty znajduje się scena, a wokół łukowo, amfiteatralnie ukształtowane schody (widownia). W powierzchni płyty znajduje się fontanna – strumienie wodne

13. Odnowa wybranych obszarów śródmieścia Opola...



Ryc. 85. Opole, obszar placu Dworcowego. Koncepcja wyróżniona 1 (proj. M. Stangel z zespołem).

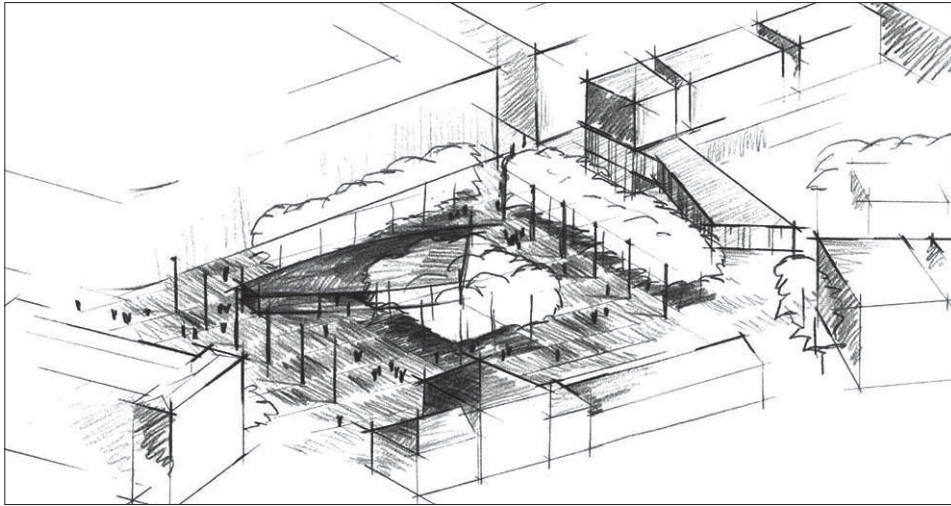


Ryc. 86. Opole, obszar placu Dworcowego. Koncepcja wyróżniona 2 (proj. E. Langner z zespołem).

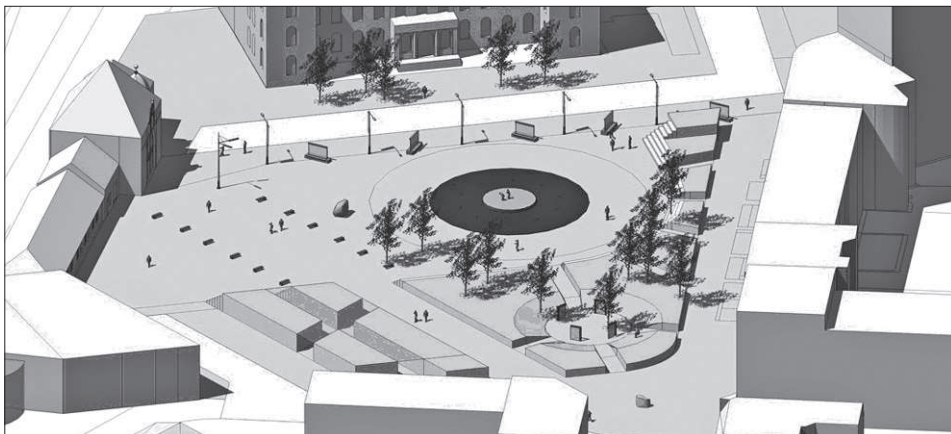
sterowane elektronicznie mogą dawać wrażenie „obracania się płyty”; umieszczenie strumieni wodnych bezpośrednio w posadzce daje możliwość bezpośredniego kontaktu z wodą, co uatrakcyjnia przestrzeń. „Płyta” wraz z pobliskim centrum informacji turystycznej i instalacją multimedialną stanowi element identyfikujący miasto jako „stolicę polskiej piosenki”. Poszerzenie widowni zaproponowano przez schodkowe ukształtowanie brzegów budynków informacji turystycznej i zespołu usługowego. Opcjonalnie zaproponowano też możliwość wykorzystania fontanny zimą jako ślizgawki/mini-lodowiska.

Ponadto zaproponowano różnokolorowe oświetlenie punktowe (diody LED), które na kierunku z dworca PKP do rynku skoordynowane są z wyświetlaczami multimedialnymi, a na powierzchni „płyty” podświetlają strumienie wody potęgując wrażenia. Zapropono-

wano instalacje multimedialne – interaktywne tablice informacyjne poświęcone czołowym przedstawicielom polskiej muzyki; zwłaszcza związanym z Opolem, reagujące na ruch przechodniów. W zachodniej części placu zaproponowano elementy podkreślające główny kierunek ruchu pieszego: lampy uliczne, na których można wieszać plakaty i banery informujące o wydarzeniach w mieście a także ekrany multimedialne prezentujące historię miasta, nagrania festiwali piosenki itp. Elementy te tworzą zdecydowaną linię przeciągniętą w ulicę Krakowską. W ciągu tym w północno-zachodnim narożniku umieszczono punkt informacji turystycznej. Naprzeciwko dworca PKP i w innych kluczowych miejscach, gdzie krzyżują się ciągi piesze umieszczono „drogowskazy” i tablice informacyjne pokazujące odległość do charakterystycznych punktów miasta (rynek itp.) w jednolity sposób oznakowujące zabytki i atrakcje oraz szlaki turystyczne.



Ryc. 87. Opole, obszar placu Dworcowego. Koncepcja wyróżniona 1 (proj. M. Stangel z zespołem).



Ryc. 88. Opole, obszar placu Dworcowego. Koncepcja wyróżniona 2 (proj. E. Langner z zespołem).

13. Odnowa wybranych obszarów śródmieścia Opoli...

W drugiej wyróżnionej koncepcji (aut. Eduard Langner) zaproponowano pawilon oraz zespół zieleni zlokalizowane na środku placu oraz obudowę placu szpalerami drzew. Koncepcja ta została wyróżniona przede wszystkim za ukształtowanie bryły dworca PKP (która w pierwszej koncepcji została przez jury uznana za niesatysfakcjonującą). W obydwu koncepcjach zaproponowano obiekt usługowy z parkingiem wielopoziomowym w południowo-wschodniej części placu (Langner, 2006).

13.3. NABRZEŻE ODRY I MŁYNÓWKI

Przedmiotem Konkursu była koncepcja fragmentów nabrzeża Odry i Młynówki w Opolu, w ramach programu „Odra uRzeka w Opolu”, w tym określenie struktury zabudowy, przestrzeni publicznych oraz wskazanie powiązań z całym nabrzeżem. Wyznaczono trzy obszary do opracowania: (1) Nabrzeże Młynówki od południowego wlotu Młynówki do Mostu Groszowego, (2) Strefa wejściowa na Wyspę Bolko, oraz (3) Kąpielisko Bolko, z których tylko pierwszy znajduje się w śródmieściu (Regulamin..., 2007).

I nagrodę w konkursie uzyskał projekt pracowni architektów Małgorzaty i Antoniego Domiczów. W koncepcji zaproponowano, by lewy brzeg Młynówki (przy ul. Piastowskiej) pozostał ekstensywnie zagospodarowanym pasem zieleni. Z prawej strony natomiast zaproponowano spacerowy bulwar z drewnianą kładką biegnącą tuż nad wodą. „Pomost przeznaczony wyłącznie dla ruchu pieszego będzie wzdłuż rzeki dochodząc w kilku miejscach do brzegu i odchodząc od niego niemal na środek nurtu. To jednoznaczny symbol powiązania miasta z rzeką, a jednocześnie nowa jakość przestrzenna. Z kolejnych punktów na falującej kładce



Ryc. 89. Nabrzeże Młynówki – stan obecny (fot. M. Stangel).

będą otwierać się malownicze widoki na odbijające się w lustrze wody mosty i wiadukty”. Natomiast na drugim brzegu autorzy zaproponowali „uporządkowanie terenów zielonych, oraz ich nocną iluminację, a przede wszystkim uzupełnienie nasadzeń w postaci roślin zielnych o intensywnych zapachach. W ten sposób radykalnie zostaną zmienione walory użytkowe Młynówki również pod względem aromatycznym. Młynówka będzie się kojarzyć z zapachami lawendy, mięty, tymianku, melisy, rozmarynu, rumianku” (Domicz i in., 2007).

Rozwiązanie nabrzeży Młynówki stało się też dla autorów pretekstem do zaprojektowania korekty układu komunikacyjnego śródmieścia, mającej na celu zamknięcie ulicy Krakowskiej dla ruchu kołowego i przedłużenie głównego pasażu pieszego miasta aż do ul. 1-go Maja, a docelowo do dworca PKP.

W koncepcji wyróżnionej zaproponowano, by kluczowym przestrzeniom nadać charakter „tematyczny” – symbolicznie przedstawiający w formach zagospodarowania przestrzennego wyróżniki miejsca: „Opola” jako „miasta nad rzeką”, „stolicy polskiej piosenki”, „stolicy województwa”, itp. Założono zwiększenie atrakcyjności strefy nabrzeżnej Odry i Młynówki, i poprawę jej funkcjonalności przez wprowadzenie elementów małej architektury, posadzki oraz sztuki plenerowej nawiązującej do wybranych wyróżników kulturowych Opola. Strefa ta „stałaby się miejscem nie tylko spacerów czy joggingu, ale również żywą strefą dialogu kulturowego i wyrażenia tożsamości miejsca, co umożliwiłoby podniesienie jej rangi do atrakcji rozpoznawalnej na rynku polskim i międzynarodowym, oddziałującej na ruch turystyczny i wizerunek Opola” (Stangel, 2007).

W rejonie Groszowego i ul. Mozarta zaproponowano „Przystanek Muzyczny”. W posadzce umieszczone motywy i napisy związane z muzyką, daty festiwali opolskich, nazwiska wykonawców itp. Ustawiono rząd interaktywnych urządzeń – latarni wyposażonych w głośniki i ekrany LCD, odtwarzające polskie piosenki (z możliwością „zgrania” utworów na odtwarzacz mp3). Ekspozycję wizualną stanowią nadrukowane „wycinki” plakatów, ilustracji z tytułami i datami najważniejszych koncertów, festiwali opolskich, okładek płyt. Dodatkowe elementy małej architektury nawiązujące do tradycji muzycznych Opola, jako „stolicy polskiej piosenki” to np. „głośnik-membrana”, ławka „pięciolinia” czy ławka „klawiatura fortepianu”. Podobnie „Przystanek Rzeki” – to zlokalizowana w rejonie śluzy w południowym końcu Młynówki ekspozycja edukacyjna przekazująca informacje na temat Odry, Młynówki, zmian korytka rzeki w historii, powodzi, zmian stanu rzeki, regulacji rzeki itp.

Zaproponowano też uzupełniające elementy zagospodarowania: miejsca do siedzenia wkomponowane w murek/skarpę, zastąpienie schodów pochylniami dla ułatwienia przejazdu rowerów i wózków, barierki od strony rzeki, ławki, oświetlenie, przystań dla łodzi turystycznych i spacerowych itp. Dodatkowo zaproponowano nawiązanie do charakteru nabrzeża rzeki w głębi miasta, m.in. rekomendując, by elementy zagospodarowania związane z rzeką – np. interaktywna fontanna pokazująca stan Odry, mała architektura: ławki, latarnie itp. czy wzory posadzki stosowane w nabrzeżu Młynówki – pojawiały się w innych częściach miasta, np. na placu przed dworcem, na Rynku czy przy centrum handlowym Opolanin, stanowiąc wizualne powiązanie tych przestrzeni z rzeką i zaproszenie do strefy nabrzeżnej Odry.

13.4. OBSZAR WSCHODNIEJ CZĘŚCI ŚRÓDMIEŚCIA

Celem Konkursu na koncepcję urbanistyczno-architektoniczną zagospodarowania terenów miasta Opola, w rejonie ulic: Augustyna Kosnego, Katowickiej, Ozimskiej, Stanisława Dubois, Armii Krajowej, Władysława Reymonta, Podgórznej i placu Mikołaja Kopernika było określenie zasad kształtowania funkcjonalno-przestrzennego obszaru opracowania (o powierzchni ok. 35 ha), które doprowadzą do powstania na tym obszarze zespołu zabudowy

13. Odnowa wybranych obszarów śródmieścia Opola...

i zagospodarowania terenu o najwyższych walorach urbanistyczno-architektonicznych (*Regulamin...*, 2007). W nagrodzonej koncepcji (autorstwa Michała Stangela i Piotra Miesz-kowskiego) przyjęto następujące założenia:

- Dążenie do uzyskania wysokiej jakości przestrzeni miejskiej o tradycyjnej strukturze kwartałowej, z wyróżnieniem publicznej przestrzeni ulic i placów, i prywatnej przestrzeni wewnątrz kwartałów.

- Dążenie do maksymalizacji gęstości zabudowy, która w warunkach rynkowych generuje zysk i może sprzyjać powstaniu na obszarze objętym konkursem zespołu zabudowy i zagospo-darowania terenu o najwyższych walorach urbanistyczno-architektonicznych. Dogęszczenie zabudowy przez uzupełnienie kwartałów/pierzei ulic – oraz wprowadzenie dziedzińców – wydłużających „krawędź” kwartału i zarazem zwiększających linię zabudowy.

- Zapewnienie szeregu różnego rodzaju powierzchni handlowych, które docelowo zastąpią substandardowe targowiska.



Ryc. 92. Opole. Substandardowe stoiska handlowe w śródmieściu (fot. M. Stangel).

- Staranne zagospodarowanie przestrzeni publicznych – zarówno głównych placów i skwerów, jak i rozłożonych w terenie „mini-skwerów”.

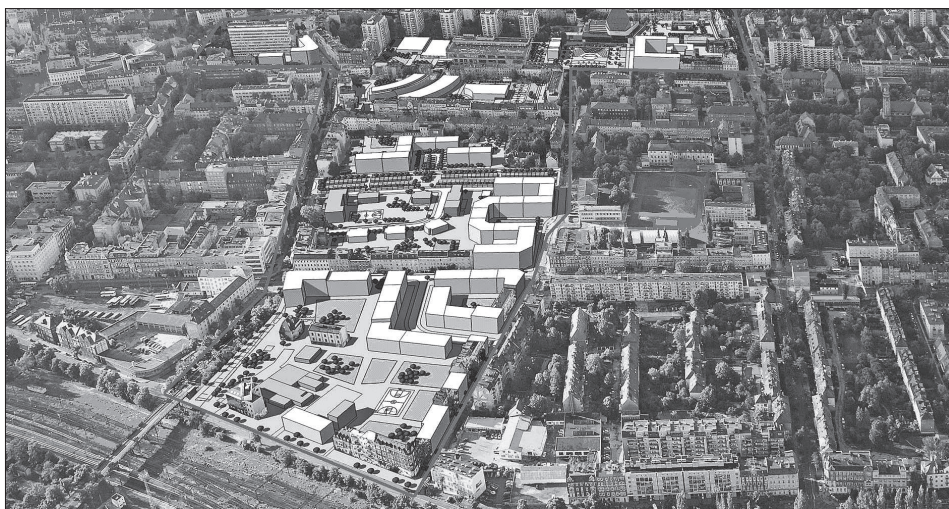
- Wysokiej jakości mała architektura; w pewnym stopniu wyrażająca w formach przestrzennych tożsamość Opola jako „stolicy polskiej piosenki”.

- Usprawnienie powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszaru i z terenami sąsiednimi i zapewnienie miejsc postojowych w wielopoziomowych parkingach podziemnych.

Jako nadrzędną zasadę przyjęto kształtowanie zabudowy w formie obrzeżnej (obudowa ulic), w nawiązaniu do istniejącej i sąsiadującej tkanki miejskiej. Tradycyjna struktura kwartałowa tkanki miejskiej pozwala na uzyskanie wysokiej jakości przestrzeni, z wyróżnieniem publicznej przestrzeni ulic i placów, i prywatnej przestrzeni wewnątrz kwartałów. Przyjęto wysokość zabudowy w nawiązaniu do zabudowy sąsiedniej, ok. 5 do 6 kondygnacji. Istniejące w terenie opracowania kwartały są stosunkowo duże, w ich wnętrzach znajduje się dużo przestrzeni niewykorzystanej. Dlatego w celu bardziej racjonalnego wykorzystania przestrze-

ni – co w warunkach rynkowych generuje zysk i powinno sprzyjać powstaniu na obszarze opracowania zespołu zabudowy i zagospodarowania terenu o najwyższych walorach urbanistyczno-architektonicznych – zaproponowano dogęszczenie zabudowy przez uzupełnienie kwartałów/pierzei ulic oraz wprowadzenie dziedzińców wydłużających „krawędź” kwartału i zarazem zwiększających linię zabudowy (taki historyczny sposób kształtowania „krawędzi kwartałów” istnieje na terenie opracowania) (Stangel, Mieszkowski, 2007).

W przeważającej części terenu zaproponowano klasyczne dla zabudowy śródmiejskiej kwartałowej połączenie funkcji mieszkalnej w wyższych kondygnacjach z usługami handlu,



Ryc. 93. Śródmieście Opola, część wschodnia. Zwycięska praca konkursowa – wizualizacja na zdjęciu lotniczym (proj. M. Stangel, P. Mieszkowski).

gastronomii (restauracje, kawiarnie, bary) i innymi w parterach. W wybranych miejscach zaproponowano budynki czysto usługowe – obudowa placu Jana Pawła II od strony zachodniej, hotel w narożniku ulic 1 Maja i Dubois, obiekty handlowe – pasaż/hala targowa. Wzdłuż nowo projektowanych uliczek wewnętrznych i dziedzińców zaproponowano zabudowę w całości mieszkalną (ewentualnie z dopuszczeniem usług podstawowych dla mieszkańców).

Szczególne miejsce w koncepcji zajmują funkcje handlowe. Istniejące substandardowe i chaotycznie rozłożone stragany zajmują znaczną część terenu opracowania i kwestię wymagającą uporządkowania. W docelowym zagospodarowaniu, zgodnie z założeniem konkursu by doprowadzić do powstania zabudowy i zagospodarowania terenu o najwyższych walorach urbanistyczno-architektonicznych, zaproponowano ich usunięcie i zastąpienie następującymi funkcjami handlowymi:

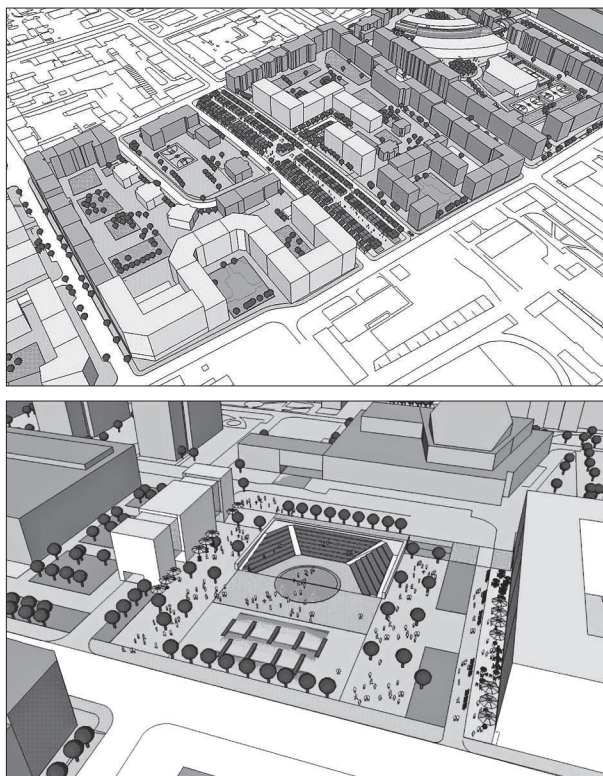
- kryta hala targowa w formie szerokiej przekrytej uliczki – galerii w kwartale, w rejonie skrzyżowania ulic Ozimskiej i Reymonta. W parterze miejsce na stragany i stoiska handlowe, a w 2 kondygnacji wyższej jakości małe sklepiki i lokale gastronomiczne z wglądem na parter z otwartej galerii. Szerokie, przekryte ażurowym dachem wejście od ulicy Ozimskiej.

13. Odnowa wybranych obszarów śródmieścia Opola...

- Długi Targ, równoległy do ul. ulicy Targowej, od strony północnej. Dwa równoległe ciągi piesze, wzdłuż których zlokalizowano stoiska i stragany. Miejsce handlu produktami regionalnymi, pamiątkami, artykułami muzycznymi, stanowiące równocześnie nową atrakcję turystyczną.

- Lokale handlowe w parterach istniejących (adaptowanych) oraz nowych budynków wzdłuż głównych ulic.

Kolejnym elementem koncepcji jest kształtowanie i zagospodarowanie przestrzeni publicznych oraz obszarów – placów miejskich i terenów zielonych. Na placu Jana Pawła II zaproponowano domknięcie wschodniej i zachodniej pierzei placu budynkami z lokalami gastronomicznymi w parterach, otwierającymi się na plac przez tzw. „ogródki”. Takie zagospodarowanie pozwoli na stworzenie „aktywnych krawędzi” tętniącego życiem miejsca. W centralnej części placu zaproponowano ukształtowanie posadzki i ławek w formie amfiteatru, gdzie



Ryc. 94. Śródmieście Opola, część wschodnia. Wizualizacja fragmentu opracowania konkursowego (u góry) oraz placu Jana Pawła II (u dołu) (proj. M. Stangel, P. Mieszkowski).

mogłyby odbywać się przedstawienia plenerowe. Przed sceną i amfiteatrem zaproponowano fontannę – siatka strumieni wodnych wychodzących bezpośrednio z posadzki. Zaproponowano ukształtowanie trawnika przy ul. Ozimskiej w formie muld z wkomponowanymi ławkami

– miejsce rekreacji dla mieszkańców i turystów oraz studentów znajdującego się naprzeciw Uniwersytetu. Na placu zaproponowano też umieszczenie w posadzce mapy świata, na której zaznaczone byłyby miejsca pielgrzymek Jana Pawła II – takie charakterystyczne miejsce może stać się atrakcją wyróżniającą to miejsce i integrującą mieszkańców.

Opisany wyżej „Długi Targ” pełniłby rolę przestrzeni publicznej łączącej funkcje rekreacyjne i handlowe. W środku targu zaproponowano skwer. Zaproponowano też uzupełnienie zieleni niskiej i wysokiej wzdłuż ulic oraz zagospodarowanie zielenców dziedzińców zewnętrznych kwartałów, które będą wzbogacać i uatrakcyjniac przestrzeń ulicy. Zaproponowano też uporządkowanie wnętrza kwartałów – usunięcie substandardowych oficyn, bud, szop itp. i stworzenie lub rewitalizację miejsc odpoczynku i rekreacji dla mieszkańców poszczególnych kwartałów (zieleńce, place zabaw). Ponadto, zaproponowano zazielenienie eksponowanych ścian szczytowych budynków i fragmentów elewacji nowych obiektów – pnącza na siatce aluminiowej.

Podobnie jak w poprzednich koncepcjach, zaproponowano zastosowanie wysokiej jakości elementy małej architektury o współczesnych formach. Ławki, latarnie, kosze na śmieci itp. a także materiały posadzki w pewnym stopniu mogłyby wyrażać tożsamość Opola jako „stolicy polskiej piosenki” – np. ławka „pięciolinia” czy ławka „klawiatura fortepianu”; kosz „głośnik-kolumna”; „interaktywne” latarnie na placu Jana Pawła II, wyposażone w głośniki odtwarzające polskie piosenki (także np. z możliwością podłączenia swoich słuchawek i zgrania utworów na odtwarzacz mp3); w posadzce umieszczone motywy i napisy związane z muzyką, daty festiwali opolskich, nazwiska wykonawców itp.; ekspozycja wizualna – nadrukowane „wycinki” plakatów, ilustracji z tytułami i datami najważniejszych koncertów, festiwali opolskich, okładek płyt.

W opinii sądu konkursowego praca „pokazała oryginalne możliwości i sposoby wprowadzania nowej zabudowy i zagospodarowania terenów do istniejącej tkanki miejskiej i podjęła udaną w wielu miejscach próbę zagospodarowania wnętrza ogromnych kwartałów istniejącej zabudowy w sposób inny niż kontynuacja pierzei. Za szczególnie nowatorskie uznano zaproponowanie szeregu rodzajów przestrzeni handlowych dla różnych rodzajów sprzedawców. Jury doceniło także oryginalny sposób zagospodarowania powierzchni placu Jana Pawła II, który polega na stworzeniu nowej jakości przestrzeni publicznej składającej się z amfiteatru i sfalowanego, dużego trawnika, co pozytywnie odbiega od standardowego traktowania powierzchni placu jako kompozycji posadzki, oraz podjęcie próby identyfikacji przestrzeni publicznych z miastem Opole jako stolicą polskiej piosenki poprzez detale małej architektury”.

13.5. PODSUMOWANIE

Problematyka przedstawionych konkursów dotyczyła odnowy zdegradowanych fragmentów miasta. Zakres i problematyka konkursów była różnorodna, ale w każdym przypadku wskazane było funkcjonalne włączenie ich do centrum, poszerzając granice obszaru atrakcyjnego dla mieszkańców i turystów. W koncepcjach opracowanych pod kierunkiem autora powtarzały się propozycje interpretacji i reprezentacji dziedzictwa kulturowego i tożsamości

miejsca w formach przestrzennych zagospodarowania krajobrazu miejskiego, które zostały docenione w opiniach jury. Wyniki konkursów mają być obecnie podstawą do opracowań koncepcyjnych oraz sporządzanie planów miejscowych przez miejskie Biuro Urbanistyczne, a także występowania o fundusze unijne. W każdym przypadku wyniki konkursów były też okazją do dyskusji publicznej, w formie otwartych dyskusji pokonkursowych, wystaw i publikacji w lokalnych mediach, co wydaje się cenne dla procesu odnowy przestrzeni miejskiej. Natomiast na pełną ocenę wyników tych działań w postaci konkretnych, fizycznych realizacji z pewnością trzeba będzie poczekać co najmniej kilka lat.

Literatura

- Domicz A., Pizio-Domicz M., Pizio M., Franczok J., 2007, *Koncepcja urbanistyczno-architektoniczna fragmentów nadbrzeża Odry i Młynówki w Opolu* – I nagroda, Opole.
- Langner E., 2006, *Koncepcja zagospodarowania obszaru placu dworcowego w Opolu*, Walzbachtal. *Opole miastem do zamieszkania*, „Urbanista”, 2/2007.
- Regulamin konkursu na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania terenów miasta Opola, w rejonie ulic: Augustyna Kosnego, Katowickiej, Ozimskiej, Stanisława Dubois, Armii Krajowej, Władysława Reymonta, Podgórznej i placu Mikołaja Kopernika*, 2007, Urząd Miasta Opole.
- Regulamin konkursu na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania fragmentów nabrzeża Odry i Młynówki w Opolu*, 2007, Urząd Miasta Opole.
- Regulamin konkursu na opracowanie koncepcji zagospodarowania obszaru placu dworcowego w Opolu*, 2006, Urząd Miasta Opole.
- Stangel M., Buczak A., Mieszkowski P., Szczepanik T., Loskot P., 2006, *Koncepcja zagospodarowania obszaru placu dworcowego w Opolu*, Gliwice–Opole.
- Stangel M., Mieszkowski P., 2007, *Koncepcja zagospodarowania terenów miasta Opola, w rejonie ulic: Augustyna Kosnego, Katowickiej, Ozimskiej, Stanisława Dubois, Armii Krajowej, Władysława Reymonta, Podgórznej i placu Mikołaja Kopernika*, Gliwice–Opole.
- Stangel M., 2007, *Koncepcja urbanistyczno-architektoniczna zagospodarowania fragmentów nabrzeża Odry i Młynówki w Opolu*, Gliwice–Opole.

PIOTR LORENS

14. ZAGADNIENIA WDRAŻANIA PROGRAMÓW PRZEKSZTAŁCENIE I REWITALIZACJI ZDEGRADOWANYCH STRUKTUR MIEJSKICH

Sterowanie rozwojem przestrzennym miasta jest realizowane przy pomocy szeregu narzędzi, instrumentów i modeli, których możliwie pełną typologię opisano w tym rozdziale. Na jej podstawie sformułowano rekomendacje do ich zastosowania w określonych projektach i przedsięwzięciach. Następnie zaprezentowano propozycję ułożenia w logicznej kolejności działań służących do realizacji ustalonych zamierzeń, a na tej podstawie przedstawiono możliwy finalny harmonogram realizacji programu rewitalizacji obszaru.

* * *

Przegląd modeli możliwych do wykorzystania przy realizacji poszczególnych przedsięwzięć należy powiązać z omówieniem instrumentów działania jak też tzw. narzędzi polityki publicznej, jako „podstawowych” elementów składowych każdego z instrumentów. Dlatego dokonano odrębnie klasyfikacji:

- narzędzi polityki publicznej – będących bazowymi koncepcjami działania sektora publicznego, które można wiązać ze sobą w bardziej skomplikowane instrumenty zarządzania; oraz
- instrumentów sterowania rozwojem przestrzennym miasta – bazujących na wykorzystaniu jednego lub więcej z zestawu narzędzi polityki publicznej.

Narzędziami polityki publicznej nazywamy tu pojedyncze koncepcje działania sektora publicznego o charakterze uniwersalnym¹, które mogą być w różny sposób łączone w celu realizacji określonego przedsięwzięcia rozwojowego. Natomiast **instrumentem sterowania rozwojem** miasta nazywamy spójny zestaw ściśle ze sobą powiązanych i wzajemnie się uzupełniających narzędzi polityki publicznej, służący realizacji określonego zamierzenia rozwojowego.

Poniżej przedstawiono klasyfikację owych elementów, wraz z przykładowymi instrumentami planistycznymi stosowanymi obecnie w Polsce. Jednak omówienie to rozpocząć

¹ Możliwe do wykorzystania przez różne szczeble administracji, i możliwe do zastosowania przy budowie polityki publicznej w dowolnej dziedzinie będącej w polu zainteresowania sektora publicznego.

należy od określenia zestawu dostępnych narzędzi polityki publicznej (opisanych przez de Monchaux i Schustera, 1997), z wykorzystaniem których budowane są następnie instrumenty sterowania rozwojem. Wymienić tu można pięć podstawowych narzędzi:

- **Bezpośrednie zaangażowanie się gminy** – zapewnienie bezpośredniego zaangażowania się sektora publicznego w proces rozwoju (inwestycji), co obejmować może zarówno zapewnienie funduszy publicznych na realizację i następnie zarządzanie danym projektem inwestycyjnym, jak też wchodzenie rozmaitych instytucji sektora publicznego (np. władz samorządowych) w spółki z kapitałem prywatnym celem realizacji określonego projektu.

- **Regulacja** – tworzenie określonych regulacji, rządzących procesem rozwoju, w tym także upraszczanie lub przeformułowanie już istniejących.



Ryc. 95. Hamburg. Nowe zagospodarowanie terenu dawnego browaru Bavaria (fot. P. Lorens).

- **Zachęty inwestycyjne** – zapewnianie określonych korzyści finansowych dla inwestorów spełniających warunki ich uzyskania. Obejmować one mogą bezpośrednio granty, niskoprocentowane pożyczki i kredyty, a także inne, pośrednie – np. ulgi podatkowe. Zachęty można przyznawać wszystkim spełniającym określone kryteria, jak i w sposób uznaniowy.

- **Transfer i ubezpieczanie praw** – przekazywanie najrozmaitszych praw (w tym własności) w ręce osób trzecich, a także ubezpieczanie praw właścicieli i inwestorów do podejmowania określonych inicjatyw.

- **Informacja** – zapewnianie odpowiedniej informacji na temat możliwości podejmowania określonych działań, a także ich kosztów i oczekiwanych efektów. W tych ramach mieści się m.in. promocja interesujących terenów inwestycyjnych, reklama procesu, publikacje w mediach itp. Informowanie jest także częścią składową marketingu terytorialnego.

Na podstawie omówionych powyżej narzędzi budować można rozmaite instrumenty sterowania rozwojem przestrzennym miasta, bazujące zazwyczaj na wykorzystaniu przynajmniej dwóch elementów z powyższego zestawu. Tworzenie tych instrumentów w dużym stopniu zależy zarówno od sytuacji lokalnej, jak i przedmiotu działania.

Nie jest możliwe pełne opisanie zestawienia wszystkich tych instrumentów – wiążą się one bowiem z różnym rozkładaniem akcentów zależnym od lokalnej specyfiki. Podawane są jednak ich podstawowe kategorie, ujęte także w dokumentach Międzynarodowej Federacji Mieszkalnictwa i Planowania IFHP (patrz: Markowski, 2001). Wymieniają one sześć podstawowych grup owych instrumentów:

- **planistyczne** (np. planowanie strategiczne, planowanie użytkowania terenów, ograniczenia w prawach zabudowy, planowanie przestrzenne – w tym o charakterze pozaustawowym, jak np. strategie rozwoju przestrzennego czy plany koordynacyjne dla przedsięwzięć o charakterze zintegrowanym);
- **rynkowe** (np. nabywanie gruntów na otwartym rynku, wymiana gruntów wraz ze scaleniem, sprzedaż gruntów powiązana z formami użytkowania i przyszłymi przychodami, wchodzenie w partnerstwo publiczno-prywatne na rzecz zagospodarowania terenów, umowy z deweloperami zabezpieczającymi publiczne interesy w zakresie gruntów publicznych i ich zagospodarowania);
- **finansowania rozwoju** (np. studia wykonalności strat i zysków z projektowanego zagospodarowania lub przekształceń zabudowy, tworzenie kapitału ryzyka dla celów zagospodarowania i przekształcania terenów);
- **podatkowe** (np. podatki od nieruchomości *ad valorem* – obejmujące zarówno ziemię jak i budynki, roczny podatek od wartości ziemi, podatek od przyrostu wartości ziemi, podatek od prawa do zabudowy, karny podatek od terenów pozostawionych wolnymi od zabudowy lub użytkowanych nieefektywnie);
- **pozostałe prawne** (np. komunalizacja terenów, ograniczenia w prawach nabywania gruntów i prawach własności, wywłaszczanie na cele publiczne lub – w niektórych przypadkach – pod inwestycje prywatne, prawo pierwszeństwa sektora publicznego w transakcjach obrotu ziemią);
- **wspierania** (np. tworzenie specjalistycznych struktur organizacyjnych, bazy informacji o terenach, szczegółowe programy realizacji polityki użytkowania gruntów).

W powyższej klasyfikacji do grupy instrumentów rynkowych zaliczono zagadnienia odnoszące się do gospodarowania gruntami. Również pojęcie instrumentów wspierania jest bardzo szerokie, do których zaliczyć należy wszelkie zagadnienia związane m.in. z marketingiem nieruchomości i współpracy ze społecznością lokalną. Tabela 10 przedstawia bardziej szczegółowe omówienie poszczególnych instrumentów wraz z konkretnymi ich przykładami.

Niezależnie od powyższej klasyfikacji w odniesieniu do narzędzi i instrumentów zarządzania rozwojem niezmiernie istotnym jest określenie sposobu realizacji zadań wiążących się z zagospodarowaniem poszczególnych obszarów. Nie jest to możliwe bez szczegółowego opisanie czterech podstawowych sposobów (modeli) realizacji zadań związanych z różnym stopniem zaangażowania sektora publicznego (czyli władz gminy i/lub czynników rządowych) w proces.

Wśród występujących **modeli** można wyróżnić:

- bezpośrednie finansowanie,
- przedsięwzięcie publiczno-prywatne,
- strefa specjalnej regulacji,
- program pomocy technicznej i profesjonalnej.

14. Zagadnienia wdrażania i realizacji programów...

Tabela 10. Omówienie przykładowych rozwiązań w obrębie poszczególnych grup instrumentów.

Grupy	Instrumenty		Przykładowe rozwiązania
	Nazwy		
Planistyczne	Planowanie strategiczne.		Planowanie dotyczące wszystkich sfer rozwoju miasta: społecznej, gospodarczej, środowiskowej, przestrzennej, sfery zarządzania.
	Planowanie użytkowania terenów.		Planowanie użytkowania i zagospodarowania terenów o różnym charakterze i skali, w tym: miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
	Ograniczenia w prawach zabudowy.		Ograniczenia zawarte w dokumentach takich jak decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu czy umowy dzierżawy i sprzedaży terenu.
	Planowanie przestrzenne o charakterze pozaustawowym.		Strategie rozwoju przestrzennego, plany koordynacyjne dla przedsięwzięć o charakterze zintegrowanym.
	Tworzenie koncepcji rozwojowych poszczególnych obszarów, zarówno w skali dzielnic jak i poszczególnych miejsc, w tym – prowadzenie studiów architektonicznych i urbanistycznych pozwalających na określenie możliwie najlepszego sposobu wykorzystania i zagospodarowania danej przestrzeni.		Analizy i studia urbanistyczne związane z możliwością rozwoju poszczególnych dzielnic, opracowywane m.in. w trybie konkursów urbanistycznych, analizy rynku inwestycyjnego (tzn. nacisku inwestycyjnego w obrębie poszczególnych typów programu miejskiego) prowadzone w odniesieniu do całego miasta jak i poszczególnych jego fragmentów.
	Określenie priorytetów rozwojowych miasta w odniesieniu do danego miejsca.		Priorytety ujęte zarówno w dokumentach planistycznych, jak i określane w inny sposób – np. na drodze planowania strategicznego, konsultacji społecznych, dialogu ze środowiskiem biznesu itp.
Rynkowe	Nabywanie gruntów na otwartym rynku.		Nabywanie działek przez miasto w miejscach, w stosunku do których istnieje polityka realizacji określonych zamierzeń, także powiększanie komunalnego zasobu gruntów jako rezerwy zabezpieczającej możliwość realizacji polityki przestrzennej miasta w przyszłości.
	Wymiana gruntów wraz ze scaleniem.		Zamiana gruntów o równej wartości rynkowej lub z ewentualnym odszkodowaniem, scalenie i wtórny podział nieruchomości itp.
	Sprzedaż gruntów powiązana z formami użytkowania i przyszłymi przychodami.		Umieszczenie w umowie sprzedaży lub dzierżawy terenu zapisów dotyczących konieczności realizacji określonego programu inwestycyjnego, a także ewentualnego udziału miasta w zyskach z użytkowania nieruchomości.
	Wchodzenie w partnerstwo publiczno-prywatne na rzecz zagospodarowania terenów.		Umowy z partnerami prywatnymi mające na celu podjęcie wspólnych działań inwestycyjnych i realizacji określonego zamierzenia – na drodze wchodzenia przez miasto do spółki lub poprzez umowę dotyczącą realizacji działań o charakterze uzupełniającym przez poszczególnych partnerów (np. miasto zobowiązuje się do zagospodarowania określonych układów przestrzeni publicznej lub realizacji infrastruktury służącej rozwojowi nowych dzielnic czy założeń).
	Umowy z deweloperami zabezpieczającymi interes publiczny w zakresie gruntów publicznych i ich zagospodarowania.		Zagwarantowanie – na drodze umowy – realizacji przez sektor prywatny określonego programu na terenach gminnych, sąsiadujących z obszarem inwestycji; przykładem może być tu wiązanie realizacji nowych części centrów handlowych z przebudową, prowadzących do nich lub powiązanych z nimi, elementów infrastruktury drogowej.
	Tworzenie rezerw gruntowych na potrzeby realizacji priorytetów rozwojowych miasta.		Wykupywanie terenów z rąk prywatnych w celu powiększania komunalnego zasobu gruntów.
	Przygotowywanie gotowych pod zabudowę działek, uzbrojonych, o ustalonym programie użytkowym i o jasnej sytuacji prawnej.		Przygotowywanie działek komunalnych pod zabudowę pod względem formalnym (czyli planistycznym, przygotowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej, wyjaśnienie ewentualnych problemów własności i władania) jak i technicznym (uzbrojenie, wyprzedzające przygotowanie badań archeologicznych, o ile są one wymagane).

Instrumenty		Przykładowe rozwiązania
Grupy	Nazwy	
Rynkowe	Prowadzenie sprzedaży terenów w różnych trybach, gdzie zasadą naczelną nie jest jednorazowy zysk ze sprzedaży terenu, ale długoterminowe efekty dla gospodarki, przestrzeni i środowiska miasta (czyli – kryterium ilości środków pozyskanych ze sprzedaży nie jest tu najważniejsze).	Sprzedaż terenów na drodze przetargów oraz negocjacji z inwestorami, gdzie określone będą kryteria sprzedaży lub dzierżawy, takie jak: cena działki, proponowany przez inwestora program użytkowy, proponowana architektura, realizacja ewentualnych inwestycji publicznych (jak np. mieszkania komunalne lub o niskiej cenie, urządzenie części terenu jako ogólnodostępna przestrzeń publiczna itp.).
Finansowania rozwoju	Studia wykonalności strat i zysków z projektowanego zagospodarowania lub przekształceń zabudowy.	Opracowanie studiów wykonalności dla poszczególnych przedsięwzięć przewidzianych do realizacji zarówno przez miasto jak i przygotowywanych do realizacji przez sektor prywatny. Studia takie pozwalają na weryfikację realności priorytetów rozwojowych miasta oraz jego polityki rozwojowej.
	Tworzenie kapitału ryzyka dla celów zagospodarowania i przekształceń terenów.	Tworzenie specjalnych funduszy gminnych przeznaczonych na wchodzenie gminy we współpracę z sektorem prywatnym przy realizacji określonych przedsięwzięć. Fundusze te mogą być koncentrowane w specjalnie tworzonych korporacjach rozwoju miejskiego, będących partnerem zdolnym do wchodzenia w spółki z kapitałem prywatnym.
	Współpraca z sektorem prywatnym przy realizacji bardziej skomplikowanych lub ważnych dla miasta przedsięwzięć.	Współpraca ta przyjmować może różnorodne formy, częściowo już opisane powyżej (jak partnerstwo publiczno-prywatne, umowy z deweloperami czy tworzenie kapitału ryzyka). Dodatkowo wymienić tu można podejmowanie wspólnych działań planistycznych i promocyjnych, wspólne prowadzenie dialogu ze społecznością lokalną i in.
Podatkowe	Podatki od nieruchomości ad valorem – obejmujące zarówno ziemię jak i budynki.	Podatki od wartości nieruchomości – podatki katastralne.
	Roczny podatek od wartości ziemi	Podatki gruntowe.
	Podatek od przyrostu wartości ziemi.	Renta planistyczna, ustalana na podstawie zmian wartości ziemi powstałych na skutek ustanowienia lub zmian w ustaleniach planu zagospodarowania przestrzennego, a także opłaty adiacenckie związane z uzbrojeniem terenów przez gminę.
	Podatek od prawa do zabudowy.	Podatek naliczony od prawa do zabudowy, w wypadku gdy właściciel terenu nie ma prawa do swobodnego dysponowania swoją nieruchomością.
	Karny podatek od terenów pozostawionych wolnymi od zabudowy lub użytkowanych nieefektywnie.	Naliczanie specjalnego podatku gruntowego od terenów nie zagospodarowanych, wyliczanego na podstawie szacunkowego podatku od wartości nieruchomości zagospodarowanej zgodnie z oczekiwaniami miasta (wyrażonymi m.in. w planie zagospodarowania przestrzennego).
Pozostałe prawne	Komunalizacja terenów.	Komunalizacja terenów należących do Skarbu Państwa. Pod pojęciem komunalizacji rozumie się także często wykup terenów z rąk prywatnych oraz wywłaszczanie na cele publiczne.
	Ograniczenia w prawach nabywania gruntów i prawach własności	Ograniczenia wynikające z zapisów planistycznych oraz z umów zawieranych przy okazji zbywania terenów przez miasto.
	Wywłaszczanie na cele publiczne lub – w niektórych przypadkach – pod inwestycje prywatne.	Wywłaszczanie oznacza przejmowanie za odszkodowaniem terenów przeznaczonych na realizację celów publicznych. Może być także używane jako instrument służący powiększeniu komunalnego zasobu gruntów, co ma na celu umożliwienie realizacji polityki przestrzennej miasta – także w przyszłości.
	Prawo pierwszeństwa sektora publicznego w transakcjach obrotu ziemią.	Prawo pierwokupu zagwarantowane ustawowo lub narzucone przez rozwiązania przyjęte na szczeblu lokalnym.

14. Zagadnienia wdrażania i realizacji programów...

Grupy	Instrumenty	Przykładowe rozwiązania
	Nazwy	
Wspierania	Tworzenie specjalistycznych struktur organizacyjnych, w tym usprawniających współpracę miasta z sektorem prywatnym.	Tworzenie w strukturach urzędów gmin specjalnych komórek związanych z obsługą inwestorów i nakierowanych na ścisłą z nimi współpracę.
	Bazy informacji o terenach.	Bazy te obejmować mogą m.in. aktualną ofertę inwestycyjną miasta jak i informować o skali zjawiska urbanizacji na danym obszarze. Zawierać mogą zarówno dane dotyczące aktualnego stanu prawnego i własnościowego działek jak i zamierzeń inwestycyjnych wyrażanych przez podmioty prywatne czy publiczne.
	Szczegółowe programy realizacji polityki użytkowania gruntów.	Programy te przyjmować mogą postać tzw. planów działania w odniesieniu do poszczególnych obszarów lub np. w stosunku do rozwoju infrastruktury transportowej. Mogą być to zarówno wieloletnie plany inwestycyjne jak i programy rewitalizacji poszczególnych dzielnic.
	Tworzenie specjalnych instytucji wspomagających rozwój przestrzenny, zarówno zorientowanych na realizację określonego projektu jak i na szeroko rozumianą współpracę z sektorem prywatnym.	Mogą być to zarówno spółki komunalne jak i wydzielone jednostki budżetowe, które mają za zadanie realizację określonego przedsięwzięcia. Mogą one w łatwiejszy sposób podejmować współpracę z sektorem prywatnym i koncentrować się na realizacji określonego zadania.
	Współpracę z innymi partnerami, mogącymi wspomóc miasto w tworzeniu zrębów polityki rozwoju przestrzennego, w tym z przedsiębiorcami i placówkami naukowo-badawczymi.	Współpraca ta możliwa jest np. poprzez podejmowanie wspólnych debat, dyskusji i przedsięwzięć studialno-badawczych, mających na celu zgromadzenie wiedzy na temat najlepszych możliwych rozwiązań w danej dziedzinie.
	Rozwinięty marketing urbanistyczny, zarówno w odniesieniu do miasta jako całości jak i poszczególnych dzielnic czy pojedynczych działek.	Marketing terytorialny wiąże się zarówno z działaniami o charakterze informacyjno-promocyjnym o różnym charakterze, nakierowanymi na inwestorów (w odniesieniu bądź to do całego miasta, bądź do poszczególnych jego części), jak i z marketingiem przyjętych rozwiązań wśród społeczności lokalnej.

Każdy z tych modeli omówiono szczegółowo poniżej.

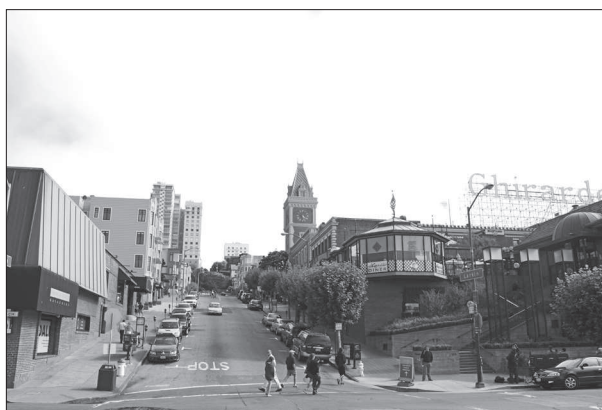
Bezpośrednie finansowanie wiąże się z najwyższym możliwym stopniem zaangażowania sektora publicznego w proces rewitalizacji. Zakłada finansowanie wszystkich wydatków z budżetu państwa lub miasta oraz prowadzenie procesu za pomocą administracji publicznej. Przybierać on może różne formy: zapewnianie bezpośrednich grantów lub nisko oprocentowanych pożyczek, zakładanie i finansowanie korporacji rozwoju miejskiego będących własnością publiczną lub też tworzenie specjalnych agencji finansowanych bezpośrednio z budżetu (poprzez jednorazowe granty lub corocznie).

Przedsięwzięcia publiczno-prywatne oparte są na koncepcji ponoszenia kosztów danej inwestycji zarówno przez sektor publiczny, jak i prywatny. W tym przypadku zaangażowanie sektora publicznego również może przybrać formy bezpośrednich grantów lub pożyczek, lecz zazwyczaj jego rola polega na zapewnieniu innych elementów niezbędnych do pomyślnej realizacji danego przedsięwzięcia: terenu (np. obszaru będącego własnością komunalną), koniecznych prac wstępnych (np. wyburzanie istniejących zdegradowanych struktur lub badania archeologiczne) czy też doprowadzenia niezbędnych systemów infrastruktury technicznej.

Strefy specjalnej regulacji bazują na tworzeniu specjalnych zachęt dla potencjalnych inwestorów (deweloperów), które także mogą być projektowane i wprowadzane w różny sposób. Zestaw potencjalnych działań może zawierać zarówno zachęty finansowe, jak

i niefinansowe. Wśród finansowych wymienić należy określone zwolnienia lub odroczenia podatkowe, które mogą sprawić potencjalny projekt inwestycyjny będzie bardziej atrakcyjny dla inwestorów. Do zachęt niefinansowych zaliczyć można m.in. uproszczenia w procedurze planistycznej i lokalizacyjnej, a także zmniejszenie wymagań w zakresie obowiązkowej informacji statystycznej. Tego typu regulacje nie wymagają ani wydatkowania dużych sum z budżetu publicznego, ani wchodzenia w spółki z prywatnymi korporacjami, tak więc – w rezultacie – nie kosztują dużo.

Programy pomocy technicznej i profesjonalnej mogą zapewnić – przy niskich lub wręcz żadnych kosztach – potrzebne doradztwo i informacje dla potencjalnych kompanii deweloperskich. Jednakże tego typu programy są kierowane do wielu raczej małych inwestorów, co znacznie ogranicza ich użyteczność w sytuacjach innych niż rewitalizacja dzielnicy mieszkaniowej. Choć – z drugiej strony – również w przypadkach dużych zadań inwestycyjnych można sobie wyobrazić ograniczenie roli miasta lub rządu centralnego jedynie do aktywnej promocji obszaru – np. przy okazji targów inwestycyjnych.



Ryc. 96. San Francisco. Zespół Ghirardelli Square (fot. P. Lorens).

W celu dokonania wyboru modelu przekształceń do określonej grupy zadań trzeba odpowiedzieć na dwa podstawowe pytania:

- Jakie rezultaty chcemy osiągnąć i w jakim horyzoncie czasowym?

Jeśli celem sektora publicznego (tzn. dowolnej jego agendy) jest szybka realizacja danego projektu, a brak jest potencjalnych inwestorów gotowych wyłożyć kapitał na jego realizację, konieczne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu finansowania owego projektu z budżetu. Jeśli zaś dany projekt jest jednym z wielu i nie uważa się go za szczególnie priorytetowy, może być realizowany przy użyciu modeli wymagających niższego poziomu zaangażowania finansowego i organizacyjnego sektora publicznego.

- W określonej sytuacji finansowej i prawno-organizacyjnej sektora publicznego, na zastosowanie jakiego modelu nas stać?

Jeśli stać nas na poważne wydatki z budżetu publicznego, możemy rozważyć zastosowanie modeli wymagających aktywnej partycypacji agend rządowych i samorządowych. Jeżeli

14. Zagadnienia wdrażania i realizacji programów...

Tabela 11. Efektywność modelu.

Model „bezpośrednie finansowanie”	
Czynniki, których obecność jest konieczna dla efektywności danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość uzyskania wysokiego finansowania z budżetu władz lokalnych lub ponadlokalnych. • Wysoki poziom kompetencji w zarządzaniu projektami inwestycyjnymi w sektorze publicznym. • Podstawy prawne, umożliwiające agendom publicznym przejmowanie roli dewelopera.
Czynniki, których obecność może obniżyć skuteczność zastosowania danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Brak pieniędzy w budżecie publicznym. • Zła alokacja osiągalnych środków finansowych, ich nadmierne rozproszenie. • Konflikty pomiędzy różnymi agendami sektora publicznego. • Brak długoterminowej wizji rozwoju. • Brak doświadczenia w zarządzaniu projektami inwestycyjnymi w sektorze publicznym.
Najbardziej prawdopodobne rezultaty zastosowania danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Relatywnie szybkie ukończenie kluczowych elementów danego przedsięwzięcia, w szczególności inwestycji infrastrukturalnych. • Stworzenie odpowiednich ram dla dalszych inwestycji, zarówno prywatnych jak i publicznych.
Model „przedsięwzięcia publiczno-prywatne”	
Czynniki, których obecność jest konieczna dla efektywności danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Posiadanie przez sektor publiczny możliwości zapewnienia określonych komponentów danego projektu. • Wysoki poziom kompetencji w zarządzaniu projektami inwestycyjnymi w sektorze publicznym. • System prawny, pozwalający agendom publicznym tworzenie spółek z prywatnymi inwestorami. • Odpowiednia sytuacja na rynku nieruchomości.
Czynniki, których obecność może obniżyć skuteczność zastosowania danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Brak możliwości zapewnienia przez sektor publiczny finansowych i pozafinansowych komponentów projektu. • Brak doświadczenia w zarządzaniu projektami inwestycyjnymi w sektorze publicznym. • Procedury biurokratyczne zniechęcające potencjalnych inwestorów. • Napięcia polityczne i społeczne. • Niekorzystne trendy na rynku nieruchomości.
Najbardziej prawdopodobne rezultaty zastosowania danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Relatywnie szybkie ukończenie całego projektu. • Możliwość realizacji jedynie pojedynczych inwestycji. • Brak ułatwień dla kolejnych potencjalnych inwestorów.
Model „strefy specjalnych regulacji”	
Czynniki, których obecność jest konieczna dla efektywności danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Uwarunkowania prawne umożliwiające nadanie określonym terenom specjalnego statusu (w szczególności podatkowego oraz planistycznego). • Możliwość uzyskania pewnych funduszy na niezbędne inwestycje infrastrukturalne.
Czynniki, których obecność może obniżyć skuteczność zastosowania danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Niekorzystne trendy na rynku nieruchomości. • Konkurencja innych możliwych lokalizacji danej inwestycji.
Najbardziej prawdopodobne rezultaty zastosowania danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Zrealizowanie projektu w dłuższym okresie. • Stworzenie podstawowych elementów projektu, co przyciąga dalszych inwestorów prywatnych.
Model „programy pomocy technicznej i profesjonalnej”	
Czynniki, których obecność jest konieczna dla efektywności danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Odpowiedni stopień kompetencji technicznej i prawno-organizacyjnej przedstawicieli agend publicznych. • Świadoma grupa inwestorów, gotowa do realizacji uzupełniających się wzajemnie przedsięwzięć. • Możliwość zapewnienia finansowania usług specjalistycznych konsultantów z budżetu publicznego.

Czynniki, których obecność może obniżyć skuteczność zastosowania danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Brak odpowiedniej ilości środków finansowych wśród potencjalnych inwestorów. • Brak odpowiedniej wiedzy fachowej w sektorze publicznym. • Tendencje do przerzucania wszystkich kosztów realizacji projektu (także społecznych i politycznych) na sektor prywatny. • Brak chęci współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami procesu.
Najbardziej prawdopodobne rezultaty zastosowania danego modelu	<ul style="list-style-type: none"> • Realizacja projektu w stosunkowo długim czasie. • Brak stosownych ram dla większych inwestorów. • Brak większej poprawy w zakresie systemów infrastruktury technicznej. • Konieczność mobilizacji wielu podmiotów do aktywnej współpracy.

natomiast nasze środki finansowe są ograniczone, jedynie te modele, które nie wymagają znaczących wydatków budżetowych, mogą być brane pod uwagę.

W celu znalezienia odpowiedzi na powyższe pytania należy również zastanowić się nad następującymi kwestiami:

- Czy dysponujemy odpowiednim aparatem administracyjnym i profesjonalną wiedzą, umożliwiającą pomyślną realizację danego zadania?
- Czy dana agenda posiada kompetencje prawne, umożliwiające realizację zadania?
- Czy agenda ta posiada odpowiednie zasoby finansowe i pozafinansowe, umożliwiające aktywny udział w realizacji danego projektu?
- Czy dysponujemy odpowiednim poparciem politycznym i społecznym, umożliwiającym bezkonfliktowe działanie?

W tabeli 11 przedstawiono czynniki wpływające na efektywność poszczególnych modeli oraz możliwe skutki zastosowania każdego z nich do realizacji poszczególnych zadań.

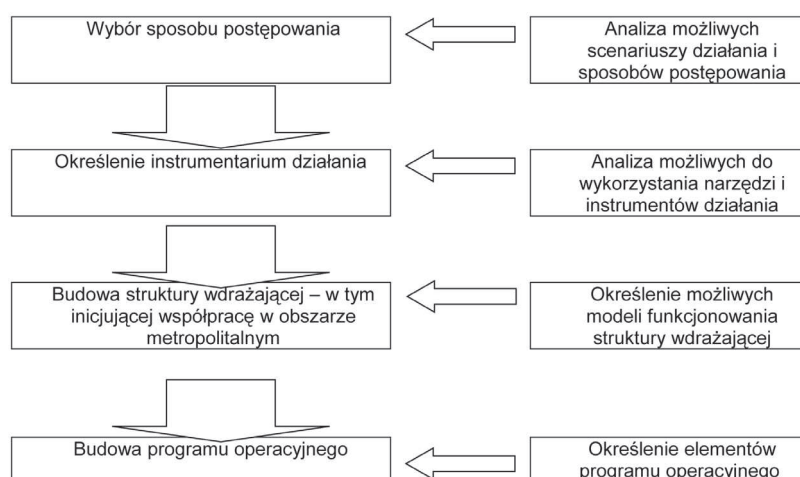
Tworzenie i wdrażanie paradygmatu transformacji obszarów zdegradowanych jest możliwe w oparciu o rozmaite modele instytucjonalne, wśród których wyróżnić można przynajmniej trzy podstawowe kategorie – wiążące się także ze stopniem zaangażowania władz miejskich w proces oraz stopniem wykorzystania poszczególnych instrumentów (w tym – związanych z polityką gruntową oraz zagadnieniami ekonomicznymi) (Lorens, 2000).

Pierwszy z możliwych modeli (o stosunkowo niewielkim poziomie zaangażowania władz publicznych w proces transformacji) opiera się na wykorzystaniu służb *stricte* planistycznych, w tym np. biura planowania rozwoju miasta lub stosownego wydziału w urzędzie miasta, do zarządzania rozwojem przestrzennym. Oznacza to spełnienie szeregu warunków, w tym:

- posiadanie kompetentnych zespołów urbanistycznych, dysponujących całościową wiedzą nt. uwarunkowań i procesów rozwojowych, a także kontrolujących sposób, kolejność i zakres sporządzania dokumentów planistycznych;
- nawiązanie współpracy z innymi wydziałami i/lub instytucjami związanymi z kształtowaniem przestrzeni – w szczególności dotyczy to agend zajmujących się gospodarką gruntami, inwestycjami i infrastrukturą.

Drugi z możliwych modeli (zakładający bardziej znaczące od poprzedniego zaangażowanie się finansowe i organizacyjne sektora publicznego w proces transformacji) wykorzystuje – w uzupełnieniu do elementów wymienionych powyżej – instytucję planowania operacyjnego oraz związane z jej funkcjonowaniem możliwości wspomagania działania innych partnerów. W ramach tego modelu kwestie polityki gruntowej oraz zarządzanie roz-

wojem infrastruktury znajdują się w rękach korporacji rozwoju miejskiego, gdyż elementy te podporządkowane być muszą określonej strategii działania w skali ponadlokalnej. Rolą tej korporacji może być zarówno budowa takiej strategii jak i wdrażanie zamierzonych działań, czy wreszcie współpraca z sektorem prywatnym. Dobrym przykładem może być tu Korporacja Rozwoju Rotterdamu.



Ryc. 97. Sposób postępowania przy budowie programu operacyjnego (oprac. P. Lorens).

Trzeci z możliwych modeli (wiążący się z decentralizacją zarządzania i jednocześnie znaczącym zaangażowaniem środków finansowych i działań organizacyjnych ze strony sektora publicznego) bazuje na tworzeniu – w nawiązaniu do wymienionych elementów – specjalnych korporacji rozwoju poszczególnych obszarów, pomyślanych jako wehikuły dla realizacji określonego zamierzenia i kończące swój żywot wraz z osiągnięciem określonego efektu. Misją tego typu agencji jest realizacja określonych celów rozwojowych w stosunku do danego obszaru, przy zastosowaniu rozmaitych form prawnych. Posiadać one mogą znaczące uprawnienia planistyczne i inwestycyjne, w tym własne budżety. Nierzadko bywają one odpowiedzialne za przygotowanie całego programu przekształceń, przyciągnięcie inwestorów prywatnych, a nawet za realizację całości lub części przedsięwzięcia ze środków publicznych. Przykładem tego typu instytucji są brytyjskie Urban Development Corporations, a także północnoamerykańskie Quasi-Public Development Corporations (Lorens, 2001).

Pamiętać jednak należy, iż transformacja zdegradowanych struktur miejskich nierzadko wymaga koordynacji działań wielu instytucji, w tym o charakterze zarówno publicznym jak i prywatnym. Zagadnienie to jest tym ważniejsze, im bardziej zróżnicowany jest teren naszego działania, i im bardziej kompleksowa jest natura planowanego działania. Dlatego też celowe wydaje się przygotowanie w takich wypadkach szczegółowego programu operacyjnego, mającego na celu koordynację wszystkich podejmowanych działań, także w sferach społecznej i ekonomicznej. Miejsce tak zakrojonego dokumentu określa załączony schemat.

Program operacyjny transformacji danego obszaru może być budowany w różny sposób – zależy to od przyjętych wyborów na wcześniejszym etapie planowania realizacji, a także – od specyfiki samego terenu. Wydaje się jednak zasadnym oparcie jego konstrukcji o zestaw wzajemnie się uzupełniających elementów, takich jak:

- wizja obszaru (wyrażona nie tylko w kategoriach urbanistycznych ale także środowiskowych, społecznych i ekonomicznych);
- analiza możliwości/szans rozwoju przestrzennego danego obszaru, z określeniem możliwie najlepszego scenariusza;
- cele działania/rozwoju powiązane z planem realizacyjnym, uwzględniającym:
 - a) plan rozwoju ekonomicznego (elementy planu);
 - b) regulacje urbanistyczne, jednoznacznie określające przestrzenne ramy działania (w tym wytyczne do sporządzania planów miejscowych, obejmujące zarówno zagadnienie kolejności sporządzania planów jak i ich zakresu tematycznego);
 - c) plan inwestycji publicznych i publiczno-prywatnych (w tym infrastruktury miejskiej);
 - d) koncepcje polityki gruntowej;
 - e) plan komunikacji społecznej;
- implikacje dla dokumentów planistycznych wyższego rzędu i dla planów rozwoju obszarów sąsiadujących, a także dla kształtowania całości struktury miasta.

Programy operacyjne budować można na wiele sposobów, wykorzystując także różne techniki ich realizacji. Nie można jednak podchodzić do zagadnienia w sposób wyrwykowy, bez uwzględniania zdania większości zainteresowanych stron. Trzeba wypracowywać nowe metody podejmowania decyzji, uwzględniające filozofię współpracy i współdecydowania o kluczowych sprawach (pomiędzy sektorem publicznym a prywatnym, a także pomiędzy wybranymi przedstawicielami władzy a szeroko rozumianą społecznością lokalną, a wreszcie – pomiędzy różnymi poziomami władzy publicznej – w tym samorządowej). Metody te obejmować mogą wiele różnych elementów, jak np. uczestnictwo społeczności lokalnych w dyskusowaniu wizji rozwoju, uwzględnianiu jej dążeń w planach rozwoju miasta, konsultowaniu i współwypracowywaniu z sektorem prywatnym elementów, przy realizacji których jego obecność jest konieczna.

Nierzadko celowym jest przygotowanie programu operacyjnego nie dla jednego przedsięwzięcia, ale dla całej ich serii, także dla całych dzielnic miast. Również i w tym przypadku możemy mówić o rozmaitych sposobach i modelach. A jednym z nich jest wykorzystanie tzw. „zarządzania przez projekty”. Model ten zakłada realizację polityki przestrzennej miasta poprzez wdrożenie znaczących projektów – przedsięwzięć o różnej skali i charakterze. Ich konsekwentna realizacja pozwala na kompleksowe przekształcenia znaczących obszarów w mieście mimo punktowości poszczególnych działań. Pamiętać przy tym należy, iż realizacja znaczących, wielkoskalarnych przedsięwzięć inwestycyjnych zabezpiecza miasto przed niekontrolowanym rozpraszaniem się nowego programu miejskiego. Pozwalają one także na kompleksowe wytworzenie nowych, dobrze zorganizowanych elementów struktury miejskiej. Tak więc ich właściwe przygotowanie przyczynić się może w znaczący sposób do realizacji założonych celów polityki rozwoju przestrzennego miasta, obejmującej także transformację obszarów zdegradowanych.

MAGDALENA REMBEZA

15. INICJATYWA WSPÓLNOTOWA URBAN A REWITALIZACJA MIASTA EUROPEJSKIEGO

15.1. WPROWADZENIE

Specyfika nowoczesnego rozumienia rewitalizacji zdegradowanych obszarów miejskich zakłada jej wieloaspektowość w wymiarze przestrzennym, ekonomicznym i społecznym. Rozdział ten dotyczy jednak w głównej mierze aspektu przestrzennego rewitalizacji i przedstawia przykłady rewitalizacji przestrzeni miejskiej podjęte z Inicjatywy Wspólnotowej URBAN II dla Berlina, Lipska i Bristolu. Analiza przypadków europejskich, realizowanych przy wsparciu funduszy strukturalnych, może stać się cennym źródłem doświadczeń przy wdrażaniu programów na gruncie polskim.

Powojenną urbanistykę polską charakteryzowała swoista dychotomia ujawniająca się w planowaniu miasta i formie jego realizacji. Słaba integracja tych sfer była źródłem wielu niepowodzeń. Natomiast o powodzeniu całego procesu decyduje koordynacja dwóch sfer: planowania i realizacji. Urbanistyka przestaje być zatem tylko projektowaniem, a jej współczesne rozumienie związane jest z działaniem. Nie jest to wyłącznie projektowanie przestrzeni ale również projektowanie całego procesu realizacji, urzeczywistnianie wizji, czyli urbanistyka operacyjna. Istotnym elementem tej urbanistyki są dziś fundusze strukturalne UE, które mogą być wykorzystane dla celów rewitalizacji miasta. Posługiwanie się tymi środkami to nie tylko pozyskiwanie funduszy na przebudowę miasta, ale jeden z elementów urbanistyki operacyjnej.

Jednocześnie problematyka rewitalizacji obszarów miejskich, w powiązaniu z kluczowymi zadaniami inicjatyw wspólnotowych (URBAN, URBACT, INNTERREG, EQUAL), staje się ważnym tematem badawczym, w szczególności w odniesieniu do sytuacji miast polskich. Miastom polskim brakuje środków na sferę inwestycji publicznych, a we współczesnym planowaniu przestrzennym w Polsce ujawnia się wiele problemów przestrzennych, społecznych i ekonomicznych w trakcie przygotowania i realizacji programów rewitalizacji zdegradowanych obszarów miejskich. Dotyczy to w szczególności tych procesów rewitalizacji, które planuje się przy wsparciu z funduszy unijnych, zgodnie z polityką strukturalną Unii Europejskiej. Jest to problematyka, która stanowi aktualny temat w rozważaniach dotyczących rozwoju miast w Polsce.

15.2. REWITALIZACJA ZDEGRADOWANYCH STRUKTUR MIEJSKICH W KONTEKŚCIE POLITYKI STRUKTURALNEJ UE

W wielu miastach europejskich odnajdujemy przypadki rewitalizacji, które są współfinansowane ze środków europejskich. Są to zarówno przypadki rewitalizacji zdegradowanych obszarów śródmiejskich (np. w Berlinie, Lipsku), a także obszarów nie leżących w obrębie ścisłego centrum miasta (np. w Bristolu), czy wreszcie obszary przemysłowe (w Turynie, Dortmundzie, Bilbao), lub powojenne. W Polsce również możemy zaobserwować działania rewitalizacyjne miast, podejmowane przy udziale środków unijnych (np.: Lublin, Warszawa, Kraków, Wrocław, Gdańsk).

Rozumienie regulacji Wspólnoty, w zakresie korzystania z funduszy unijnych na rewitalizację, jest zatem szczególnie ważne dla polskich miast, które stały się równoprawnymi beneficjentami UE.

Mimo iż regulacje Wspólnoty, w dziedzinie kształtowania zagospodarowania przestrzennego w państwach członkowskich, nie są obowiązujące (Jędraszko, 2005, s. 138), ilustrują one ogólną filozofię Unii, która następnie ulega przekształceniu w konkretne polityki. Nie są to jedynie deklaracje, Unia dysponuje potężnymi środkami finansowymi, które – jak w każdej organizacji międzynarodowej – są przyznawane według ustalanych przez nią zasad i priorytetów. Te z kolei są zmienne w czasie i zależą od problemów wymagających rozwiązania, które występują w danym okresie w państwach Unii (Jędraszko, 2005, s. 138). Korzystanie z funduszy strukturalnych na rozwój miast wymusza wręcz pewne zachowania przestrzenne, decyzje planistyczne podejmowane na różnych szczeblach zgodnie z zasadą partnerstwa (władze miejskie – UE, samorząd – społeczność lokalna, sektor prywatny – sektor publiczny) (Lizakowski, 2006 s. 29).

Jak zatem należy rozumieć rewitalizację w pojęciu europejskim?

Komisja Europejska zaleca, by programy rewitalizacji obszarów miejskich wspierały ich zrównoważony rozwój, przy zachowaniu czterech głównych celów:

- a) wzmocnienia ożywienia gospodarczego,
- b) promowania równości szans, integracji społecznej oraz rewitalizacji najwrażliwszych obszarów miejskich,
- c) ochrony i poprawy środowiska miasta (środowiska naturalnego oraz infrastruktury socjalnej, gospodarczej i technicznej),
- d) wsparcia dobrego zarządzania miastem, co oznacza:
 - promowanie uczestnictwa mieszkańców w opracowaniu i realizacji projektów, które ich dotyczą,
 - wzmocnienie zdolności mieszkańców do działania na rzecz rozwoju lokalnego (partycypacja społeczna)¹.

Podejście takie zakłada, po pierwsze, stworzenie zintegrowanych projektów rozwoju obszarów miejskich, które powinny brać pod uwagę wymiar gospodarczy, środowiskowy, miejski oraz ludzki danego terenu. Jednocześnie projekty te powinny oddziaływać na dwóch

¹ A. Brouwer, *Rewitalizacja*. Prezentacja w ramach niemiecko-francuskiego projektu bliźniaczego: „Przygotowanie do wdrażania EFRR”, www.erdf.edu.pl.

poziomach: miejskim lub aglomeracji miejskiej oraz na poziomie obszaru miasta (dzielnicy) objętego rewitalizacją. Bardzo ważnym aspektem w tych projektach jest także promowanie integracji społecznej, zawodowej oraz zatrudnienia.

Rewitalizacja w pojęciu europejskim to rozwiązywanie problemów miasta w sferze przestrzennej, społecznej i ekonomicznej. Wspierana przez fundusze strukturalne, między innymi w ramach inicjatyw wspólnotowych, skłania do refleksji, w jaki sposób wpływa na przestrzeń miejską. Należy zaznaczyć, że wykorzystanie funduszy strukturalnych na rewitalizację odbywa się w ściśle określonym środowisku i pod określonymi warunkami. To właśnie te warunki, na podstawie których uzyskiwane jest dofinansowanie na projekty rewitalizacji, stwarzają problem przestrzenny (architektoniczny). Jeżeli środki te mają być przeznaczone na odnowę najbardziej zdegradowanych części miasta, to tylko przy zachowaniu określonych reguł. Należy tutaj podkreślić, że wpływa to na inną jakość projektowania i działanie wieloaspektowe procesu rewitalizacji.

15.3. REWITALIZACJA MIAST W PROGRAMACH UNII EUROPEJSKIEJ

Ponieważ rewitalizacja miasta stanowi przedmiot zainteresowania polityki regionalnej Unii Europejskiej, przeznaczane są na ten cel coraz większe środki europejskie. Są one kierowane między innymi poprzez inicjatywy wspólnotowe takie jak URBAN, które służą rozwojowi obszarów miejskich, programy Celu 1 i Celu 2 funduszy strukturalnych oraz w nowym okresie programowania 2007–2013: JESSICA i JEREMI.

Dotychczas w sześciu państwach członkowskich Unii zintegrowana koncepcja rozwoju miasta została w szerszym stopniu uwzględniona w planach programów unijnych funduszy strukturalnych. Państwami tymi są: Holandia, Grecja, Hiszpania, Belgia, Wielka Brytania oraz Niemcy. W innych państwach członkowskich udział przedsięwzięć służących rozwojowi obszarów miejskich w ramach funduszy strukturalnych jest poniżej przeciętnej lub marginalny (Niessler, 2004, s. 24). Planowana wysokość wydatków na rozwój obszarów miejskich, w ramach programów Celu 1 w Holandii, Grecji, Hiszpanii oraz Wielkiej Brytanii, waha się pomiędzy 42% (Holandia) i 13% (Wielka Brytania, Hiszpania) w stosunku do całości wydatków. W ramach Celu 2 sytuacja wygląda podobnie: Holandia, Wielka Brytania, Belgia, Niemcy oraz Hiszpania przewidują na rozwój obszarów miejskich środki w wysokości od 15 do 25% łącznych wydatków.

W programach celowych, służących rozwojowi obszarów miejskich, uwzględnia się przede wszystkim działania związane z rozwojem centrów miast, rynku pracy, podnoszenia kwalifikacji oraz środowiska naturalnego. Często podejmuje się także działania służące zacieśnianiu współpracy z terenami podmiejskimi, wspieraniu małych i średnich przedsiębiorstw oraz turystyki, a także działania związane z polepszeniem komunikacji miejskiej. Zagadnienie marginalizacji społecznej w programach celowych podejmowane jest stosunkowo rzadko.

W latach 2007–2013 miasta Europy będą mogły skorzystać w szerokim zakresie z instrumentów, inicjatyw i narzędzi polityki spójności (*Working...*, 2008, s. 18–19). Około 21,1 mld euro, czyli 6,1% całego budżetu polityki spójności UE przeznaczono na rozwój obszarów miejskich w latach 2007–2013. Z tego 3,4 mld euro to środki na rekultywację terenów

poprzemysłowych i skażonych gruntów, 9,8 mld euro na projekty z dziedziny rewitalizacji obszarów miejskich i wiejskich, 7 mld euro na ekologiczny transport miejski, a 917 mln euro na budownictwo mieszkaniowe (*Working...*, 2008, s. 18).

Problemy rozwoju obszarów miejskich w dużym stopniu uwzględniono we wszystkich programach regionalnych i krajowych wspieranych przez fundusze strukturalne oraz Fundusz Spójności.

Kolejny przykład stanowi inicjatywa JESSICA na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, wprowadzona wspólnie przez Komisję Europejską, Europejski Bank Inwestycyjny i Bank Rozwoju Rady Europy. Jej celem jest ułatwienie finansowania odnowy obszarów miejskich i rozwoju miejskiego przez łączenie subwencji i kredytów. Inicjatywa JEREMIE wesprze z kolei wzrost, zatrudnienie i integrację społeczną w miastach Unii Europejskiej objętych programami Funduszy Strukturalnych. Oczekuje się, że ta inicjatywa wywoła efekt dźwigni ze strony innych instytucji finansowych, krajowych i europejskich (*Perspectives...*, 2006, s. 13).

Zagwarantowana również została wymiana dobrych praktyk i nawiązywanie kontaktów między urbanistami i innymi lokalnymi ekspertami w postaci drugiej edycji programu URBACT II.

Inicjatywa Wspólnotowa URBAN jest instrumentem polityki spójności Unii Europejskiej skierowanej do obszarów w sytuacji kryzysowej, wymagających rewitalizacji. Oprócz działań podjętych w ramach programu Celu 1 i Celu 2 funduszy strukturalnych, służących częściowo zwiększaniu konkurencyjności lokalizacji miejskich, Inicjatywa Wspólnotowa URBAN za bezpośredni cel stawia sobie wsparcie dotkniętych kryzysem dzielnic za pomocą rozwiązań kompleksowych (Niessler, 2004, s. 2004). W ramach programu URBAN dofinansowywane są działania związane z rewitalizacją miast Unii Europejskiej powyżej 100 tys. mieszkańców. Program ten jest jedną z czterech inicjatyw w ramach Europejskich Funduszy Strukturalnych i tak jak trzy pozostałe inicjatywy, URBAN jest finansowany tylko przez jeden fundusz strukturalny. Program URBAN jest całkowicie finansowany z EFRR (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) a na jego realizację w latach 2000–2006 przeznaczono 700 mln euro.

Programy URBAN proponują nową filozofię w kulturze planowania przestrzennego. Realizują one zasadę ścisłej integracji projektów wyprowadzonych ze sfer inwestycyjnych, społecznych i ekonomicznych, widząc w tym optymalny instrument do przezwyciężania sytuacji kryzysowej. Inicjatywę URBAN zwykło się nazywać programami społeczno-ekonomicznymi, mimo iż obejmują również problemy ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego, poprawę bezpieczeństwa, zagadnienia związane z partycypacją, aktywizacją i integracją społeczną (*Podręcznik...*, 2003, s. 95).

Strefy miejskie ubiegające się o pomoc z programu URBAN muszą spełniać co najmniej trzy warunki z niżej wymienionych:

- wysoka stopa bezrobocia,
- mała aktywność ekonomiczna,
- zdegradowane środowisko,
- niska stopa edukacji,
- konieczność przekształceń wynikająca z trudności ekonomicznych i socjalnych,
- wysoka przestępczość,

15. Inicjatywa wspólnotowa URBAN a rewitalizacja...

- duża liczba imigrantów oraz mniejszości etnicznych.

Za pośrednictwem tej Inicjatywy Wspólnotowej realizowane są następujące zadania:

- renowacja budynków (celem jest tworzenie możliwości zatrudnienia, integracja społeczności lokalnej i poprawa poziomu życia na obszarach miejskich z poszanowaniem zasad ochrony środowiska);

- rozwój przyjaznych dla środowiska sieci komunikacji miejskiej;

- inicjatywy lokalne tworzenia miejsc pracy związanych z kulturą, usługami dla ludności oraz ochroną środowiska (dodatkowo celem jest zapewnienie równego dostępu do miejsc pracy);

- wprowadzenie programów edukacyjnych i szkoleń zawodowych dla ludzi odrzuconych przez społeczeństwo.

Przy wdrażaniu programów URBAN obligatoryjne są reguły nazywane obecnie „metodą URBAN” („Aquis Urban” – *The Aquis...*, 2005). Są to przede wszystkim: działania zintegrowane, wysoka intensywność pomocy i orientacja na obszary ograniczone przestrzennie; zdecydowane położenie nacisku na partnerstwo regionalne, a tym samym otwarcie na mieszkańców miast; pośredni wybór terenu objętego pomocą, przy czym dla terenów URBAN zachowane są kryteria krajowe jak i wspólnotowe.

Pierwsza edycja Inicjatywy Wspólnotowej URBAN (URBAN I) trwała od 1994 do 1999 roku. Zaangażowanych w nią zostało 118 miast europejskich a całkowita suma przeznaczona z EFRR wyniosła 900 mln euro. Znaczna część wydatków – 38% – dotyczyła głównie fizycznej rewitalizacji i przywracania pierwotnego stanu środowiska, 32% przeznaczono na rozwój gospodarki i zatrudnienie, a 23% na integrację społeczną. Zaledwie 2% wydatków przeznaczono na zagadnienia takie jak telekomunikacja i technologie informacyjne lub transport (Niessler, 2004, s. 25).

W ocenie retrospektywnej stwierdzono, że już URBAN I silnie wpłynął na zmianę procesów i przebiegu rozwoju obszarów miejskich. Oprócz polepszenia współpracy pomiędzy różnymi działaniami wewnątrz danej administracji miejskiej udało się także lepiej skoordynować współpracę z partnerami ekonomicznymi oraz z instytucjami społecznymi i organizacjami ekologicznymi. Stało się to katalizatorem dalszych działań i pociągnęło za sobą dodatkowe inwestycje po stronie publicznej i prywatnej (Niessler, 2004, s. 25). Analiza wyników programu URBAN pokazała, że po raz pierwszy główną odpowiedzialność za planowanie i wdrażanie działań ponosiły władze samorządowe, a także, że programy te zostały dobrze przyjęte przez mieszkańców.

Przy dużym poparciu Parlamentu Europejskiego, wznowiono program URBAN na lata 2000–2006 pod nazwą URBAN II. Obecnie istnieje 70 programów URBAN II w miastach Unii Europejskiej, które obejmują powierzchnię zajmowaną przez około 2,2 mln mieszkańców. Tereny te stanęły przed znacznymi wyzwaniami gospodarczymi i społecznymi, na co wskazuje wysokie bezrobocie i przestępczość, duży udział imigrantów oraz brak obszarów zielonych. Środki przewidziane na realizację tych programów to 730 mln euro, całkowite inwestycje dają w sumie 1600 mln euro.

W programie występują trzy istotne obszary interwencji:

- odnowa fizyczna i środowiskowa (co stanowi 40% całkowitych wydatków z programu URBAN),

- walka z wykluczeniem społecznym w postaci działań promujących równość szans skierowanych na określone grupy, takie jak kobiety, imigranci i uchodźcy (21% wydatków),
- promocja przedsiębiorczości i zatrudnienia (21% wydatków).

Pozostałe wydatki zostały przeznaczone głównie na transport i społeczeństwo informacyjne (*Program...*, 2002, s. 4). Jak podaje Komunikat Komisji UE z dnia 14 lipca 2002 roku pod względem typologii, z 70 terenów URBAN – 31 to obszary wewnątrz miast, 27 to dzielnice peryferyjne, 4 to dzielnice mieszane, natomiast w 8 przypadkach programem zostało objęte całe miasto. Wykaz miast biorących udział w programie URBAN II 2000–2006 przedstawia tabela 12

Tabela 12. Miasta biorące udział w Inicjatywie Wspólnotowej URBAN II w latach 2000-2006.

Państwo	Miasto	Liczba miast
Belgia	Bruksela, Antwerpia, Samberville	3
Dania	Arhus Gellerup	1
Niemcy	Berlin, Bremerhaven, Dessau, Dortmund, Gera, Kassel, Kiel, Lipsk, Luckenwald, Mannheim/Ludwigshafen, Saarbrücken, Neubrandenburg	12
Grecja	Iraklion (Kreta), Parama (Korfu), Komotin	3
Hiszpania	S.Cristobal de la Laguna, Pamplona, Orense, Gijon, Teruel, S. Adrià de Besos Jaen, S. Sebastian-Pasaia, Caceres, Granada	10
Francja	Clichy-Montfermeil, Le Mantois, Grigny/Viry, Val-de-Seine, Bastia, Le Havre, Strasburg, Grenoble, Bordeaux	9
Irlandia	Ballyfermot	1
Włochy	Carrara, Caserta, Crotone, Genua, Mediolan, Misterbianco, Mola di Bari, Pescara, Taranto, Turyn	10
Holandia	Amsterdam, Rotterdam, Heerlen	3
Austria	Wiedeń, Graz,	2
Portugalia	Amadora, Lizbona, Porto Gondomar	3
Finlandia	Helsinki/Vantaa	1
Szwecja	Goteborg	1
Wielka Brytania	West Wrexham, Belfast, Bristol, Burnley, Halifax, Hetton & Muton, Normanton (Derby), Peterborough, Stockwell, Thames Gateway, Clyde Waterfront	11

Cechą charakterystyczną Inicjatywy URBAN jest wysoki stopień zaangażowania szczebla lokalnego. W większości przypadków to lokalne władze odpowiedzialne są za wdrażanie programów przy jednoczesnym poparciu społeczności lokalnej. Jest to jedna z mocnych stron programu, o którym mówi się, że jest innowacyjny pod względem partnerstwa. Uczestniczą w nim bowiem państwa członkowskie, władze lokalne, partnerzy prywatni i stowarzyszenia mieszkańców, stwarzając w ten sposób warunki dla nowej formy zarządzania na szczeblu lokalnym. Jest to również innowacyjne podejście pod względem zintegrowanych polityk rozwoju a także nowe podejście w zakresie gromadzenia i przekazywania wiedzy. Inicjatywa URBAN ma również swoje słabe strony. Należą do nich między innymi trudności w połączeniu polityk różnych uczestników życia publicznego. Uczestnicy projektów, szczególnie ci z małych miast nie zawsze mają wystarczająco duże kompetencje i możliwości w procesie wdrażania

programu. Trzeba również zaznaczyć, że finansowanie Wspólnoty jest ograniczone w stosunku do potrzeb, szczególnie na cele odnowy miast, a budżet programu URBAN jest niewielki w porównaniu do spraw, z którymi borykają się miasta. Ogranicza to efekty programu w zakresie nowych form zarządzania. Trudno jest również zachęcić do współpracy partnerów niejednorodnych o nierównym wkładzie do programu.

Dodatkowo program URBAN jest wspierany przez program URBACT czyli Europejską Sieć Wymiany Doświadczeń, ułatwiającą przeprowadzenie programów w danych miastach.²

Program Inicjatywy Wspólnotowej URBACT został powołany przez Komisję Europejską w 2003 roku. Główną misją programu jest organizowanie sieci współpracy miast europejskich. Natomiast jego celem jest zwiększenie skuteczności działań w zakresie niwelowania ekonomicznych, społecznych i środowiskowych problemów występujących w miastach. W programie szczególnie nacisk kładzie się na rozpowszechnianie wiedzy na temat zintegrowanego zarządzania miejskiego i wymianę doświadczeń w tym zakresie. Program ten wspomagany jest finansowo z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), jednak nie dysponuje on środkami na inwestycje i projekty operacyjne w miastach. Wszystkie projekty podejmowane w ramach URBACT' u muszą mieć wymiar europejski. Oznacza to, że angażują one miasta z co najmniej trzech różnych państw członkowskich. Od 1 maja 2004 roku w programie URBACT może uczestniczyć również Polska. Program ten dotyczy miast liczących ponad 20 tys. mieszkańców i koncentruje się na czterech podstawowych kierunkach, takich jak:

- sieci tematyczne,
- działalność kwalifikowana (programy szkoleń dotyczących zintegrowanego rozwoju miast),
- grupy robocze,
- badania i inne inicjatywy.

Największą wagę przykłada się do pierwszego działania, czyli do rozwoju sieci tematycznych. Jego adresatami są urzędy miejskie, ich partnerzy społeczni i gospodarczy oraz przedstawiciele społeczności lokalnych miast. W sieciach tematycznych mogą oni uczestniczyć jako partnerzy lub w charakterze ekspertów.³ Do zadań sieci należy sprawdzanie i analizowanie pozytywnych działań odnowy gospodarczej i społecznej. Całość programu bazuje na gromadzeniu ważnych doświadczeń, które następnie będą analizowane i rozpowszechniane. Istotne jest, że tworzenie sieci posiada logikę tematyczną, a nie geograficzną. W skład każdej sieci wchodzi co najmniej pięć zbiorowości o charakterze miejskim, należących do trzech różnych krajów. Połączone są one wspólnym zainteresowaniem danym tematem, niezależnie od różnych kontekstów instytucjonalnych, kulturowych, społecznych czy gospodarczych. W ramach URBACT I utworzono trzynaście sieci tematycznych grupujących ponad 120 miast i regionów, w tym 12 z nowych państw członkowskich.⁴

Warto na koniec zaznaczyć, że gdyby nie program URBACT, inicjatywa URBAN mogłaby być postrzegana jedynie jako program „ekonomiczny”. Poprzez ową „platformę wymiany

² Więcej na ten temat w Internecie pod domeną: www.urbact.org

³ Porównaj ze stroną internetową: www.urbact.org

⁴ Więcej na ten temat na stronie internetowej: www.urbact.org

doświadczeń”, jaką stanowi URBACT, inicjatywa URBAN nabiera nowego wymiaru. Staje się ona nie tylko narzędziem ekonomicznym, ale jak już wcześniej wspomniano, nową filozofią w kulturze nowoczesnego planowania miast.

15.4. INICJATYWA WSPÓLNOTOWA URBAN II – STUDIA PRZYPADKÓW

Wszystkie niemieckie programy URBAN II (w sumie 12) są realizowane dzięki finansowaniu z funduszy europejskich oraz innych środków przeznaczonych na wspieranie rozwoju, pochodzących z budżetu federalnego, krajów związkowych i miast. Dzięki innowacyjnemu, zintegrowanemu i wymagającemu współpracy podejściu przywracają atrakcyjność i dynamizm zdegradowanym dzielnicom miejskim. Przykładem tego są Berlin i Lipsk.

15.4.1. Program URBAN II dla Berlina: „Usunięcie barier”

Inicjatywa Wspólnotowa URBAN II w Berlinie (2000–2006) pod nazwą „Usunięcie barier” obejmuje aktualnie dzielnice Lichtenberg i Friedrichshain-Kreuzberg. Obie dzielnice graniczą na południu ze Śródmieściem (5 km na południe od centrum miasta) i należą do obszaru Celu – 1 Berlina (Berliner Zeil – 1-Gebiet). Dzielnice te, w odniesieniu do swojej struktury urbanistycznej całkowicie różnią się od siebie. W skład dzielnicy Lichtenberg wchodzi duża jednostka mieszkaniowa Frankfurter Allee-Süd, oryginalna Victoriastadt oraz tereny wokół Weitlingstrasse z jego mieszaną zabudową przed- i powojenną. Po stronie Friedrichshain-Kreuzberg dominują oryginalne XIX-wieczne rezydencje oraz zakłady przemysłowe w Oberbaumcity. Stacja metra Ostkreuz spina oba tereny projektu. Obszar programu jest zamieszkały przez około 30 tys. mieszkańców, co stanowi mniej niż 1% całkowitej liczby mieszkańców Berlina (3,4 mln mieszkańców) i 2,3% mieszkańców obszaru Celu 1. Całkowity obszar programu to około 425 ha, z czego 95 ha to obszar kolejowy.

a) Opis obszaru objętego programem⁵

Poszczególne kwartały obszaru URBAN były przez różne okresy przebudowywane i zagospodarowywane. Wskutek tego nie wykazują one jednolitości w swojej strukturze zabudowy. Victoriastadt oraz część obszaru przy Weitlingstrasse są najstarszymi kwartałami tej części miasta. W porównaniu ze śródmieściem Berlina, obszary te wykazują rozluźnioną zabudowę a gęstość zaludnienia dochodzi do 400 mieszkańców na hektar. Dzielnica Frankfurter Allee-Süd jest to duża jednostka mieszkaniowa, z zabudową blokową z lat 60. i 70. Również tutaj gęstość zaludnienia wynosi od 350 do 400 mieszkańców na hektar.

⁵ Opis obszaru objętego programem sporządzono na podstawie dokumentu programowego: *Barrieren...* (2001), s. 19–22.

15. Inicjatywa wspólnotowa URBAN a rewitalizacja...

Budynki na terenie Nöldnerplatz – południowa Lückstrasse, w dużej części powstały w latach 1900–1930. Teren przy Weitlingstrasse i Victoriastadt jest od wielu lat wyznaczany jako teren do sanacji (Sanierungsgebiete). Widoczne są tutaj pierwsze wysiłki na rzecz odnowy miejskiej zabudowy mieszkaniowej.



Ryc. 98. Berlin. Ulica Weitlingstrasse (po lewej) oraz okolice dworca Lichtenberg (po prawej) (fot. M. Rembeza).

Obszar Friedrichshain składa się z różnych, pod względem strukturalnym i funkcjonalnym, części:

1) „Stralauer Kiez” – część terenu rozwojowego Rummelsburger Bucht pomiędzy obwodnicą i Markgrafendamm,

2) „Revaler Drei- und Viereck” – pomiędzy linią szybkiej kolei miejskiej, ulicą Revaler, jak również terenu pomiędzy dworcem, Gürtelstrasse i obwodnicą w kierunku północnym.

Podczas gdy zachodnia część obszaru – Oberbaumcity – jest ukształtowana jako zamknięty zespół pod ochroną konserwatorską o nowej funkcji użytkowej (wcześniej obszar industrialny), to dalej przechodzi ona w tereny poprzemysłowe, podzielone liniami kolejowymi.

Na południu obszaru, pomiędzy ulicami Corinth i Persiusstrasse a Aleją Stralauer nakłada się zabudowa mieszkaniowa z epoki grynderstwa⁶, monostrukturalna zabudowa blokowa z lat 80. i zabudowa z lat 60., podczas gdy fragmentaryczna zabudowa przemysłowa pozostaje nienaruszona.

Sytuacja przestrzenna w dzielnicy Friedrichshain-Kreuzberg, w ramach URBAN II, jest zdominowana przez duże współistniejące przestrzenie zabudowane i przestrzenie zagospodarowane wzdłuż Szprewy i przy dworcu kolejowym Ostbahnhof.

Zniszczenia wojenne, praktyki wyburzeniowe, budowa ulic i budowa Muru Berlińskiego kształtują do dzisiaj obraz tej dzielnicy. Od pozostałej części Friedrichshain, obszar objęty

⁶ Niem. Gründerzeit – styl grynderki, okres i styl będący następstwem zniesienia cechów w XIX wieku, idący w parze z wyrastaniem nowych fortun w przemyśle i handlu dzięki zakładaniu wielu kwitnących firm w Niemczech, szczególnie po 1871 roku. Okres ten poszukiwał swego wyrazu w sztuce przez odrzucenie reguł klasycznych i przejście do ciężkiego i pompatycznego neobaroku. Styl grynderki należy do historyzmu XIX w.

programem oddzielony jest przez tory kolejowe trasy wschód–zachód. Obecnie teren ten, na południe od dworca kolejowego, sprawia wrażenie terenów niezagospodarowanych. Zabudowa na północ od dworca Ostbahnhof ukształtowana jest jako zabudowa mieszkaniowa z lat 70. (typowe NRD-owskie osiedle z wielkiej płyty).

Na uboczu centrum można zauważyć wysiłki zmierzające do stworzenia tam nowego punktu rozwoju i wprowadzenia starej funkcji. Na miejscu wcześniejszych zakładów OSRAM, później NARVA (fabryki żarówek), powstaje nowe miejsce. Projekt „Oberbaum City” zajmuje dużą przestrzeń pomiędzy Ostkreuz a Warschauerstrasse. W miejscu tym powstają nowoczesne przestrzenie biurowe tzw. lofty dla nowego świata mediów. Jest to udany przykład przekształcenia przestrzeni industrialnej w nowoczesne przestrzenie usługowo-biurowe.

Dzielnica Lichtenberg leży na wschód od centrum Berlina. Podobnie jak w przypadku Friedrichshain, na tę część obszaru od dziesięciu lat wpływa kondycja przemysłu. Obecna, zła sytuacja społeczna i gospodarcza jest spowodowana przez drastyczne zmiany społecznej struktury, w szczególności przez wzrost liczby „złych przybyszów” i obcokrajowców oraz wysoki stopień liczby bezrobotnych.

W porównaniu z innymi miastami europejskimi i przestrzeniami aglomeracji miejskich Niemiec, w szczególności tych, które przechodziły zmiany swego stanu podczas rewolucji przemysłowej, dzielnica Lichtenberg ukształtowana jest heterogenicznie.

Funkcjonalna struktura miasta została ukształtowana przez arterie komunikacyjne i infrastrukturę techniczną, które podzieliły miasto często ze szkodą dla przestrzeni życiowej swoich mieszkańców.

b) Cele, priorytety i działania programu

W celu zrozumienia struktury programu rewitalizacji URBAN II w Berlinie, należy przywołać Piramidę Celów (Zielpyramide des URBAN-Programms), zamieszczoną w dokumencie programowym (*Barrieren...*, 2001, s. 65). Ukazuje ona, w jaki sposób cele strategiczne programu zostaną przełożone na cele operacyjne, a te z kolei, na cztery podstawowe priorytety i konkretne działania. Głównym przesłaniem programu, który funkcjonuje pod hasłem „Usunięcie barier”, jest długotrwałe wzmocnienie endogennych potencjałów gospodarczych i społecznych tej części Berlina.

Zadaniem programu jest podniesienie jakości przestrzeni miejskiej, a także spowodowanie wzrostu lokalnej konkurencji gospodarczej oraz spójności społecznej. Nie bez znaczenia pozostaje też fakt scalenia trenów objętych programem z sąsiedztwem kwartałów miejskich poprzez zintegrowane działanie.

Główne cele strategiczne opierają się na triadzie przestrzenno-społeczno-gospodarczej zmierzającej do utrzymania dziedzictwa kulturowego, długotrwałego rozwoju ekologicznego i polityki równych szans. Należą do nich:

- wzmocnienie rozwoju gospodarczego i wzrost zatrudnienia,
- wspieranie wzrostu jakości życia społecznego poprzez politykę równych szans, integrację z mniejszościami etnicznymi, redukcję różnic, wzmocnienie identyfikacji mieszkańców z miejscem,

– ochrona i długotrwała poprawa środowiska oraz dbanie o prawidłowe zużycie dóbr naturalnych,

- poprawa konkurencyjności, funkcjonowania i atrakcyjności terenu,
- dalsze pobudzanie rozwoju historycznie cennych funkcji i infrastruktury.

Te cele strategiczne wyznaczają cztery podstawowe priorytety, z których każdy składa się z dwóch lub trzech działań. Do podstawowych, tematycznych priorytetów zalicza się:

- Priorytet 1 – „Pokonywanie barier gospodarczych i barier przy zatrudnieniu”,
- Priorytet 2 – „Pokonywanie barier przestrzennych i ekologicznych”,
- Priorytet 3 – „Pokonywanie barier społecznych, etnicznych i kulturowych”,
- Priorytet 4 – „Pomoc techniczna” (organizacja, poradnictwo, ocena i kontrola programu).

mu).

Działania w ramach Priorytetu 1: „Pokonywanie barier gospodarczych i barier przy zatrudnieniu”, mają za zadanie spowodowanie wzrostu gospodarczego na obszarze URBAN II. Z jednej strony, priorytetem jest rewitalizacja terenów miejskich, w tym przemysłowych oraz kreowanie innowacyjnych miejsc pracy, z drugiej strony, rozwój zasobów ludzkich. Zaplanowane zostało wsparcie dla aktywnej polityki rynku pracy oraz lokalnych inicjatyw związanych z zatrudnieniem. Szczególna uwaga zostanie poświęcona reintegracji zawodowej kobiet i mężczyzn długo pozostających bez pracy oraz stwarzaniu możliwości pracy dla ludzi młodych. Efektem tych działań ma być również wzrost liczby małych i średnich przedsiębiorstw (SME-s).

Głównym działaniem związanym z Priorytetem 2 „Pokonywanie barier przestrzennych i ekologicznych”, będzie przekształcenie i reurbanizacja publicznych przestrzeni miejskich, placów, które obecnie są wykluczone z miejskiego układu. Poprzez spójną sieć projektu ekologicznego „Grünes Band”, zawierającą place zabaw dla dzieci i otwarte przestrzenie, zostanie osiągnięta nowa jakość życia. Poprawiona zostanie również sytuacja ekologiczna i transportowa terenu, dzięki stworzeniu nowych tras komunikacyjnych, opartych na aktualnych potrzebach, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb pieszych i rowerzystów.

W ramach Priorytetu 3 zostanie przygotowana infrastruktura i oferta związana ze spędzaniem wolnego czasu, zostaną stworzone miejsca spotkań oraz urządzenia sportowe. Priorytet ten ma za zadanie stworzenie struktur koordynujących, przekształcających inicjatywy i idee zainicjowane przez mieszkańców i lokalnych przedsiębiorców (aktorów). W ten sposób wprowadzona zostaje zasada prywatno-publicznego partnerstwa (PPP).

c) Realizacja i finansowanie programu Urban II w Berlinie

Program Urban II w Berlinie został ustanowiony na lata 2000–2006. W połowie 2003 roku została przeprowadzona ewaluacja programu przez konsultantów z zewnątrz (PLS Ramboll)⁷, która przebiegła pomyślnie. W 2005 analiza projektu wykazała, że wprowadzanie programu przebiegło według głównych założeń. Ponadto analiza wykazała poprawę jakości życia mieszkańców na terenie objętym programem Urban II.

⁷ PLS Ramboll - niezależna firma consultingowa przeprowadzająca analizy projektów.

Zespół wdrażający program połączył z powodzeniem lokalne, społeczne instytucje i zarządza w otwarty sposób. Strukturami koordynującymi są: Komitet Monitorujący, Grupa Sterująca, grupy robocze i grupy koordynujące. Lokalny sekretariat jest zarządzany przez prywatną firmę. Jej zadaniem jest zaangażowanie lokalnej społeczności w proces rewitalizacji.

Koszt projektu w Berlinie wyniósł ponad 20 mln euro, z czego 75% były to pieniądze z EFRR, natomiast różnicę pokryło państwo i instytucje federalne.

Koszty rozłożono na poszczególne priorytety:

- zatrudnienie i wzrost przedsiębiorczości – 4,57 mln euro,
- fizyczne i ekologiczne priorytety – 4,68 mln euro,
- społeczne i kulturowe priorytety – 9,32 mln euro.



Ryc. 99. Berlin. Zabudowa mieszkaniowa z lat 70., dzielnica Friedrichshain (z lewej) oraz widok na Türschmidtstrasse, Victoriastadt, Lichtenberg (z prawej) (fot. M. Rembeza).

e) Ocena programu⁸

Miasto Berlin było dwukrotnym beneficjentem Inicjatywy Wspólnotowej URBAN. Jednak jak podkreślają w swoich artykułach Güntner i Halpern, występowały znaczące różnice w zarządzaniu i wdrażaniu programu pomiędzy dwoma edycjami URBAN I i URBAN II w tym mieście. Pierwszą różnicę dało się obserwować na poziomie Senatu, ponieważ URBAN II jest zarządzany przez tę samą jednostkę, która jest odpowiedzialna za koordynowanie programu „Die Soziale Stadt”. Po drugie, tym razem zespół wdrażający z powodzeniem zintegrował lokalne instytucje i zarządzał w otwarty sposób z zachowaniem zasad partycypacji (*The European...*, 2006, s. 60).

URBAN II obejmuje dwie dzielnice Friedrichshain i Lichtenberg. Rozciąga się on wzdłuż czterech różnych terenów sąsiedzkich i jest „przestrennie, ekonomicznie i społecznie podzielony a celem programu operacyjnego jest pokonywanie barier” (Güntner, Halpern, 2004, s. 10). Jak zauważa Güntner, obszar jest strategicznie „skrojony” i nie odzwierciedla przestrzeni życiowej, jako że każda z tych części ma własną, silną tożsamość (Güntner, 2003, s. 6). W ten

⁸ Na podstawie: *The European...* (2006).

sposób teren ten jest „wyprodukowany”, stworzony na potrzeby inicjatywy wspólnotowej. Konkluduje, że „zmaganie się z fizycznymi barierami wprowadzi zmiany do życia mieszkańców, które powinny zostać poddane mediacji, bo bariery te były swoistego rodzaju przewodnikiem w przestrzeni i wyznaczały lokalną tożsamość.”

15.4.2. Program URBAN II dla części zachodniej Lipska

Po zmianach politycznych w 1990 roku, Lipsk stał się miejscem koncentracji problemów natury socjologicznej i ekonomicznej na skutek rozpoczynających się tendencji suburbanizacji i zmian strukturalnych w gospodarce.

Po połączeniu Niemiec wschodnich z zachodnimi populacja miasta, w wyniku emigracji, zmniejszyła się z 530 do 460 tys. mieszkańców. Równocześnie nastąpił znaczny wzrost bezrobocia na skutek redukcji w sektorze rzemieślniczym i braku wzrostu zatrudnienia w sektorze usługowym. Proces wyludniania miasta, połączony z procesem suburbanizacji (*urban sprawl*) przejawiał się między innymi w powstawaniu nowych, często nieplanowanych inwestycji mieszkaniowych. W szczególności negatywne procesy takie jak spadek liczby ludności, niski rozwój gospodarczy, degradacja zabudowy dotknęły robotnicze kwartały śródmiejskie.

Miasto Lipsk wraz z instytutem badawczym Empirica, rozwija długofalową strategię dla przestrzennej, społecznej i kulturowej odnowy, opartej na różnych źródłach finansowych. Przykładem takiego programu odnowy jest program Inicjatywy Wspólnotowej URBAN II 2000–2006.⁹

Miasto Lipsk, podejmując program URBAN II, wykorzystało istniejące podejście do rozwoju urbanistycznego, wykorzystując wiedzę opartą na projektowaniu miejscowych planów urbanistycznych, planów dzielnic, doświadczeń przy wdrażaniu projektu pilotażowego „Neue Gründerzeit”¹⁰ czy poprzez uczestnictwo w programie „die Soziale Stadt”¹¹.

a) Opis obszaru objętego programem

Obszar projektowy zlokalizowany jest w zachodniej części śródmieścia (centrum miasta) Lipska. Teren ten, przestrzennie zdominowany przez kwartały z okresu grynderstwa oraz przestrzenie przemysłowe, został dotknięty przez odpływ ludności i gospodarczą restrukturyzację. Obszar projektowy składa się z kwartałów: Plagwitz, Lindenau/Alt Lindenau oraz części Kleinzschocher oraz Leutzsch. Kwartały te charakteryzują się zabudową poprzemysłową i przestrzeniami strukturalnie zróżnicowanymi, pochodzącymi z okresu grynderstwa.

⁹ Na podstawie informacji zawartych na stronie internetowej : <http://urbact.eu>

¹⁰ Projekt pilotażowy „ Neue Gründerzeit” był również wspierany przez fundusze strukturalne EU.

¹¹ Program „die Soziale Stadt” to program odnowy miast niemieckich, który rozpoczął się w 1999 roku. Obejmuje on swym zasięgiem 489 obszarów miejskich w 318 miastach. Głównym celem programu jest poprawa warunków zamieszkania, w sensie przestrzennym, gospodarczym i społecznym. Więcej na stronie internetowej: www.sozialestadt.de



Ryc. 100. Lipsk. Goetz Strasse – widok z Lindenauer Markt (z lewej) oraz Lindenauer Markt z targowiskiem (z prawej) (fot. M. Rembeza).

Wielkość terenu objętego programem to około 800 ha (czyli 2,8% terenu miasta), zamieszkanego przez około 31 tys. mieszkańców. Struktura wieku charakteryzująca teren projektowy nie różni się znacząco od struktury wieku w całym mieście.¹² Tak jak w całym mieście liczba dzieci jest stosunkowo niska a liczba urodzeń malejąca. Liczbę ludności na tym terenie zwiększają natomiast studenci oraz obcokrajowcy, których przyciągają tu niskie opłaty za mieszkanie.

Pod względem struktury przestrzennej obszar składa się z zabudowy przemysłowej i mieszkaniowej z okresu grynderstwa. Część południowa obszaru charakteryzuje się zabudową poprzemysłową, podczas gdy część północna zdominowana jest przez zabudowę mieszkaniową, w której dziedzińcach mieszczą się małe warsztaty i sklepy.

Na sytuację przestrzenną zachodniej części Lipska składają się także nieużytki, opuszczone domy, mała ilość terenów zielonych oraz przestrzeni rekreacyjnych. Obszar ten połączony jest w wystarczający sposób z centrum miasta, natomiast brak jest satysfakcjonującego połączenia z narodową siecią autostrad.

W omawianym obszarze występują ponadto torowiska, linie kolejowe, które prowadziły kiedyś do fabryk. Zostaną one w przyszłości przekształcone w ścieżki rowerowe oraz ciągi dla pieszych a ich funkcja komunikacyjna pozostanie.

Liczba przestrzeni zielonych i rekreacyjnych, w szczególności placów zabaw jest nie wystarczająca. Ponadto istniejące przestrzenie zielone i rekreacyjne nie są odpowiedniej jakości. Uciążliwy ruch kołowy, brak otwartych przestrzeni, problemy związane z odpadami w wybranych częściach obszaru wpływają niekorzystnie na środowisko.

¹² Struktura wieku: około 16,5% populacji w wieku 18 lat i poniżej, około 16,3% populacji w wieku 65 lat i powyżej; procent mieszkańców na zasiłku: około 10, imigrantów: około 4,3.

b) Cele, priorytety i działania programu

Celem programu URBAN II w Lipsku jest zintegrowany projekt rewitalizacji terenów zdegradowanych jako reakcja na zaistniałą sytuację. Piramida celów, podobnie jak w przypadku URBAN II w Berlinie, buduje strukturę programu w oparciu o cele strategiczne, poprzez główne priorytety aż do określonych działań. Główne działania programu łączą różne projekty i idee, które mają służyć rozwojowi terenu objętego programem. W programie wyróżnia się cztery podstawowe priorytety, stanowiące o istocie programu. Są to: (1) Gospodarka i zatrudnienie, (2) Jakość terenów miejskich, (3) Jakość życia społecznego oraz (4) Wsparcie techniczne. Każdemu z tych priorytetów towarzyszą działania, które skierowane są do określonej, docelowej grupy odbiorców i mają za zadanie osiągnięcie zamierzonego celu.



Ryc. 101. Lipsk. Wächterhaus na Odermannstrasse Strasse (z lewej) oraz Karl-Heine Kanal – widok z mostu König-Albert Brücke (z prawej) (fot. M. Rembeza).

(1) **Priorytet: Gospodarka i zatrudnienie** ma na celu poprawę sytuacji gospodarczej i rynku pracy oraz promocję równych szans (koszt całkowity 7,878 mln euro, w tym 5,909 mln z EFRR). W skład priorytetu pierwszego wchodzi cztery działania.

Działanie 1.1: „Rozwój i ożywienie zdegradowanych terenów i zabudowy; wspieranie przedsiębiorczości”. Działanie to ma na celu spowodowanie zmian zmierzających do ożywienia zdegradowanych terenów. Z jednej strony, warunki wstępne mają pozwolić na komercjalizację nieużytków, z drugiej strony, wybrane koncepcje ożywienia tych terenów mają służyć długofalowemu rozwojowi terenu. Dodatkowo, lokalny biznes ma zostać ustabilizowany poprzez indywidualne granty dla określonych celów. W trakcie trwania działania ma zostać rozwinięta koncepcja komercjalizacji nieużytków. Obszary handlowe znajdujące się na tym terenie zostaną zanalizowane pod kątem ich komercjalizacji. Zidentyfikowane zostaną wymagania dotyczące profilu potencjalnych przedsięwzięć. Docelową grupę odbiorców stanowią małe i średnie przedsiębiorstwa, w szczególności przedsięwzięcia zorientowane na technikę oraz firmy usługowe.

Działanie 1.2: „Wspieranie i rozwój lokalnej przedsiębiorczości w dziedzinie handlu i sektorze usługowym”. Działanie to związane jest z długoterminowym wzmocnieniem lokal-

nego handlu, a także z tworzeniem usług zorientowanych na mieszkańca dzielnicy. Celem tego działania jest zachowanie i rozwój funkcji kształtujących centrum dzielnicy. Działanie zapewnia tworzenie różnych aktywności, które są ze sobą powiązane przez koordynatora. Wsparciu podlega głównie rzemiosło, sektor usługowy, a także firmy związane z tworzeniem nowych technologii.

Działanie 1.3.: „Młodzież i przedsiębiorczość – zakładanie firm młodzieżowych”.

Działanie wykorzystuje wewnętrzne potencjały ekonomiczne dzielnicy poprzez pobudzenie inicjatywy, odpowiedzialności, a także ducha przedsiębiorczości wśród młodych ludzi mieszkających na terenie projektowym. Działanie jest wspierane przez lokalne szkoły, jak również instytucje promujące wiedzę na temat ekonomii. Poprzez szkolenia, programy, naukę w realnych warunkach uczniowie mogą wzmacniać swoje zdolności związane z przedsiębiorczością.

Działanie 1.4.: „Pomoc dla bezrobotnych i mieszkańców dzielnicy korzystających z opieki społecznej. Zapobieganie długotrwałemu bezrobociu”. Działanie ma na celu poprawę warunków życia w dzielnicy, społeczną integrację różnych grup społecznych.

(2) **Priorytet: Jakość terenów miejskich** – wzmacnianie lokalnej tożsamości i więzi społecznych w dzielnicy oraz rozwój jakości terenów miejskich (koszt całkowity 7,478 mln euro, w tym 5,609 mln z EFRR). W skład priorytetu drugiego wchodzi trzy działania.

Działanie 2.1.: Projekt utworzenia „URBAN – Competence Centre” jednostki doradczej; stworzenie instrumentów do konsultacji na odległość. Projekt ten ma celu zmianę polityki rozwoju miejskiego na tym terenie – z polityki zorientowanej na inwestorów na zwróconą w stronę lokalnych aktorów (właścicieli, mieszkańców) oraz lokalną gospodarkę. Lokalni aktorzy są zachęceni do inwestowania w historyczną zabudowę, w modernizację terenów mieszkaniowych.

Przykładowe rozwiązania obejmują np.: tworzenie organizacji „Teren” (inaczej „Dom i ziemia”) by ustalić i rozwinąć społeczne projekty modelowe na obszarze projektu czy powołanie panelu projektowego URBAN (do koordynowania działalności prywatnych i publicznych inwestorów) oraz tworzenie koncepcji rozwoju dzielnicy jak również konsultacje na odległość.

Docelową grupę odbiorców stanowią małe firmy oraz osoby prywatne z terenu projektowego, które zajmują się nieszkodliwą dla środowiska renowacją budynków. Rezultatem ma być większa liczba odnowionych budynków, zwiększenie liczby właścicieli, rozwój krajobrazu miejskiego oraz dzielnica mieszkaniowa, która stanie się bardziej atrakcyjna do zamieszkania. Jednocześnie bardzo duże znaczenie będzie miał sposób odnawiania zabudowy, by był jak najmniej szkodliwy dla środowiska.

Działanie 2.2.: „Wprowadzenie zintegrowanego zarządzania dzielnicą i usług dzielnicowych”. System zintegrowanego zarządzania dzielnicą ma pozwolić mieszkańcom na identyfikację, nazwanie i rozwiązywanie problemów związanych z dzielnicą. W ten sposób wzmacniany jest potencjał dobrego sąsiedztwa, ustabilizowane zostają więzi społeczne i odpowiedzialność za dzielnicę. Ponadto miasto Lipsk chce wprowadzić ten system jako praktyczny test w zintegrowanym zarządzaniu dzielnicą.

Działanie 2.3.: „Projektowanie terenów zielonych i poprawa sytuacji ekologicznej”.

Z jednej strony, działaniem to ma na celu poprawę sytuacji ekologicznej oraz wzrost warunków życia głównie poprzez poprawę jakości przestrzeni publicznych. Z drugiej strony,

15. Inicjatywa wspólnotowa URBAN a rewitalizacja...

działanie to nakierowane jest również na aspekty społeczne poprzez tworzenie wspólnych przestrzeni otwartych, placów zabaw dla dzieci, ekologicznych połączeń komunikacyjnych. Efektem tych działań ma być wzrost wartości rekreacyjnych obszaru oraz jego bezpieczeństwo. W tym celu należy odpowiednio projektować obszary zielone, wprowadzić ścieżki rowerowe oraz ciągi pieszkie. Docelową grupę odbiorców stanowią wszyscy mieszkańcy dzielnicy. Poprawa warunków życia i wzrost jakości przestrzeni publicznych ma zahamować ujemną migrację z tego terenu.

(3) **Priorytet: Jakość życia społecznego** – budowanie infrastruktury społecznej oraz tej związanej ze spędzaniem czasu wolnego (koszt całkowity 3,484 mln euro, w tym 2,612 mln euro z EFRR).



Ryc. 102. Lipsk. Wystawa Stadthalten – widok od Kulturstrasse (z lewej) oraz Centrum Nowych Technologii GaraGe (z prawej) (fot. M. Rembeza).

Działanie 3.1: „Dostarczanie alternatywnych miejsc do spędzania czasu wolnego dla różnych grup wiekowych”. Działanie to jest związane z tworzeniem infrastruktury społecznej dla różnych grup wiekowych a głównym celem integracja społeczna.

Działanie 3.2: „Tworzenie miejsc dla rekreacji, spędzania wolnego czasu”. Celem działania jest stwarzanie możliwości do rozwoju infrastruktury związanej z rekreacją oraz zwiększenie bezpieczeństwa publicznego. W wyniku tego działania projektowane tereny nabierają wyższej wartości jako tereny mieszkaniowe, które są przeznaczone dla rodzin, dzieci i nastolatków.

Działanie 3.3: „Rewitalizacja niewykorzystanej, historycznej zabudowy”. Głównym celem działania jest przywracanie świetności zdegradowanej, historycznej zabudowy. Odnowa i ochrona historycznej zabudowy odbywa się poprzez określenie profilu wymagań, analizę potencjałów istniejącej zabudowy, koncepcję marketingową zabudowy w ramach programu „Kultura w dzielnicy”. Promowana jest również w ten sposób sztuka i kultura na danym terenie.

(4) **Wsparcie techniczne** – przeznaczone dla lepszego przygotowania, funkcjonowania, ewaluacji i kontroli programu URBAN II w Lipsku (koszt całkowity 0,987 mln euro, w tym 0,74 mln z EFRR). Wsparcie techniczne składa się z dwóch działań:

Działania 4.1.: „Organizacja, realizacja, wsparcie” oraz

Działania 4.2.: „Informacja i rozpowszechnienie”.

c) Realizacja i finansowanie programu

Jednostką odpowiedzialną za wdrażanie i przeprowadzanie programu jest Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Saxonii. Zwołany Komitet Sterujący składa się z reprezentantów lokalnych, regionalnych i narodowych władz, biorących udział w programie, jak również z ekonomistów i partnerów socjalnych z organizacji pozarządowych, szczególnie tych, którzy są aktywni w sektorze środowiska.

d) Ocena programu

Mocną stroną programu URBAN II w Lipsku jest fakt, że wpisuje się on w długofalową strategię odnowy przestrzennej, społecznej, gospodarczej i kulturowej miasta. Nie stanowi on zatem wyrwykowego programu rewitalizacji wybranego fragmentu miasta, ale łączy się w spójną całość z pozostałymi działaniami związanymi z rozwojem Lipska.

Wszystkie projekty, w ramach URBAN II w Lipsku, wpisują się w określone Priorytety ze sfery gospodarczej, przestrzennej i społecznej stanowiąc zintegrowany program. Na uwagę zasługuje szczególnie Priorytet 2: „Jakość terenów miejskich”, który oprócz działań przestrzennych ma także na celu wzmacnianie lokalnej tożsamości i więzi społecznych w dzielnicy. Przekłada się to na projekty związane między innymi z odnową głównych przestrzeni publicznych tej części miasta (np.: projekt wystawa „Stadthalten”, Karl-Heine Strasse jako bulwar kulturalny i inne).

Istotnym czynnikiem jest również partycypacja społeczna w programie.

15.4.3. Program URBAN II dla Bristolu: „Nasza praca, nasze miejsce, nasza przyszłość”

Bristol jest regionalną stolicą południowo-zachodniego regionu Wielkiej Brytanii, o liczbie mieszkańców 381 tys.¹³ Jest to ósme co do wielkości miasto w Anglii. Bristol jest centrum intensywnie rozwijającego się hrabstwa a wzrost ten jest widoczny w powstających nowych dzielnicach mieszkaniowych, przestrzeniach biurowych, sklepach, infrastrukturze związanej z rekreacją.¹⁴

Głównymi gałęziami przemysłu miasta są; przemysł lotniczy, elektronika, inżynieria elektryczna, przemysł drukarski, usługi finansowe, biznesowe. Wizytówką miasta jest kreatywność i innowacja, ponieważ miasto to posiada silne badawcze i rozwojowe podstawy oparte na działalności dwóch uniwersytetów. Bristol jest również miejscem, gdzie zlokalizowany jest biznes mediów. Port w Bristolu posiada największe w Wielkiej Brytanii nabrzeże do importu samochodów.¹⁵

¹³ Dane z Urban Audit ze strony internetowej: www.urbanaudit.org/CityProfiles.aspx.

¹⁴ „Bristol – city centre draft local plan”, opracowany przez Wydział Planowania Miasta w Bristolu.

¹⁵ Dane z Urban Audit ze strony internetowej: www.urbanaudit.org/CityProfiles.aspx.

Do mocnych stron całego regionu należy zaliczyć nowoczesną bazę przemysłową i handlową, uniwersytety, dobre połączenia transportowe z pozostałymi częściami Anglii, korzystne warunki życia i sprzyjające środowisko. Do słabości regionu zaliczyć należy rosnące przeciążenie układów ulicznych oraz liczne miejsca ubóstwa i nędzy. Miasto zalicza się bowiem do tych obszarów Wielkiej Brytanii, które wykazują dużą koncentrację zróżnicowanych obszarów ubóstwa. Mimo to, miasto postrzegane jest jednak jako dobrze prosperujące, przestrzennie atrakcyjne i ekonomicznie silne.

Nie oznacza to, że również w Bristolu, jak w wielu innych europejskich miastach, nie występują tereny zdegradowane wymagające rewitalizacji. Bristol jest jednym z dziesięciu miast w Wielkiej Brytanii, które uczestniczy w Inicjatywie URBAN II, której zadaniem jest sanacja obszarów miejskich. Pozostałymi miastami objętymi Inicjatywą Wspólnotową w Anglii są: West Wrexham, Belfast, Burnley, Halifax, Hetton & Mutton, Normanton (Derby), Peterborough, Stockwell, Thames Gateway, Clyde Waterfront.

a) Opis obszaru objętego programem

Obszar projektowy jest zamieszkały przez 37 041 mieszkańców i obejmuje obszar sześciu okręgów (dzielnic) w południowym Bristolu: Bishopsworth, Filwood, Hartcliffe, Hengrove, Knowle and Whitchurch Park.

Bishopsworth to dzielnica położona na granicy miasta, z dwóch stron otoczona przez otwarte przestrzenie. Jak większość dzielnic zlokalizowanych przy granicy miasta, stanowi dzielnicę strefy podmiejskiej, zbudowaną na przełomie lat 60. i 70. Dzielnicę tę cechuje znaczna ilość otwartych przestrzeni, jednak tylko nieliczna ich część została zalesiona lub stanowi zieleń parkową (*Bishopsworth...*, 2006).

Filwood, druga z dzielnic objętych programem URBAN II (*Filwood...*, 2006), wykazuje wszystkie klasyczne symptomy dzielnicy z poważnymi problemami społecznymi (patologie społeczne, alkoholizm, słaby profil zdrowotny mieszkańców skutkujący wysokim stopniem przedwczesnych zgonów). Jednocześnie jest to dzielnica, która posiada uznane centrum medialne (Knowle West Media Centre¹⁶) oraz centrum społeczno-naukowe (The Mede Community & Learning Centre¹⁷). Filwood stanowi jedną z trzech dzielnic w Bristolu, w której funkcjonuje centrum zdrowego życia.

Dzielnica Hartcliffe została zbudowana w latach 60. w odpowiedzi na wzrastającą liczbę ludności Bristolu oraz wzrastające dążenie mieszkańców do życia w strefie podmiejskiej miasta (*Hartcliffe...*, 2006). Hartcliffe leży przy południowej granicy miasta w dolinie Dundry Hill. Charakterystyczną cechą tej dzielnicy jest mieszkaniowa zabudowa blokowa w większości stanowiąca własność prywatną. Zlokalizowany jest tu także projekt Hartcliffe Campus, który stanowi część projektu rewitalizacji południowego Bristolu i ma w planach budowę ponad

¹⁶ Knowle West Media Centre to centrum, które stanowiło przez wiele lat ostoję kreatywności Filwood, angażując mieszkańców w działania artystyczne przy użyciu technik multimedialnych, fotografii itp.

¹⁷ The Mede Community & Learning Centre jest przykładem działalności rewitalizacyjnej o szerokim spektrum, która jest sponsorowana przez rząd oraz przez fundusze strukturalne UE.

240 domów, budynków kampusu edukacyjnego z zapleczem sportowym i miejscami do wypoczynku.

Hengrove, czwarta z dzielnic objętych programem URBAN II, przechodzi obecnie ogromne zmiany związane z realizacją zabudowy mieszkaniowej, zaplecza biznesowego, tworzeniem parków krajobrazowych, infrastruktury sportowej, a także tej do spędzania wolnego czasu oraz budową długo oczekiwanego szpitala dla południowego Bristolu (*Hengrove...*, 2006).

Kolejna dzielnica Knowle, mimo iż posiada relatywnie małą liczbę parków i zielonych przestrzeni, należy do niej bardzo znany cmentarz Arnos Vale Cemetery, z jego wyróżniającymi się pomnikami. Większość zabudowy w dzielnicy, to zabudowa wiktoriańska oraz zabudowa z początku XX wieku, składająca się w większości z domów będących własnością prywatną (*Knowle...*, 2006).

Ostatnia dzielnica Whitchurch Park jest położona na południowych krańcach miasta i jest geograficznie podzielona na część złożoną z zabudowy mieszkaniowej prywatnej i komunalnej, zbudowanej przez lokalne władze (*Whitchurch...*, 2006). Tak jak sąsiadujące dzielnice, Whitchurch Park cierpi z powodu problemów społecznych. Natomiast liczba lokalnych miejsc pracy, w porównaniu z resztą miasta wypada pozytywnie. Warunki środowiska są zadawalające z uwagi na bliskie sąsiedztwo otwartych przestrzeni.

b) Cele, priorytety i działania programu¹⁸

Program oparty jest na dokumencie „The Community Implementation Programme” (CIP). Program zbudowany jest na czterech podstawowych priorytetach: (1) Nasza praca, (2) Nasze miejsce, (3) Nasza przyszłość oraz (4) Wsparcie techniczne.

Głównym celem priorytetu „Nasza praca” jest zwiększenie dostępności pracy poprzez likwidację barier przy zatrudnieniu, społecznemu wykluczeniu oraz podnoszeniu kwalifikacji i zapewnieniu możliwości zatrudnienia dla młodych ludzi. Działanie to będzie wykorzystywać nowe szanse na zatrudnienie, które stanowi rozwój terenów zdegradowanych, jak również dalszy wzrost istniejącego sektora w większym regionie. Program ten ma również za zadanie wspieranie samotnych rodziców oraz ludzi narażonych na wykluczenie społeczne. Główny nacisk zostanie jednak położony na ludzi młodych, poniżej 30. roku życia.

Celem drugiego priorytetu „Nasze miejsce” jest stworzenie bezpiecznego, atrakcyjnego i zdrowego środowiska zamieszkania. Priorytet ten wpisuje się w ogólne założenia rewitalizacji zmierzającej do poprawy lokalnego środowiska oraz stworzenia przestrzeni dla młodych ludzi. Niska jakość środowiska zamieszkania jest między innymi wynikiem konfliktów pomiędzy młodymi ludźmi a dorosłymi. Na obszarze tym obserwuje się również niską aktywność ekonomiczną obszaru oraz małe zainteresowanie inwestorów. Priorytet ten będzie promował lokalny obszar jako teren o dużym potencjale, sprzyjającym rozwojowi lokalnej gospodarki.

Priorytet „Nasza przyszłość” ma zagwarantować, że młodzi ludzie będą stanowić rozwiązanie, a nie problem w procesie rewitalizacji. Głównym pomysłem będzie zaangażowanie

¹⁸ Opis sporządzono na podstawie dokumentu programowego „The Community Implementation Programme” oraz danych z Regional Policy Info regio: www.ec.europa.eu/

młodych ludzi jako współtwórców programu. To pionierskie rozwiązanie ma ułatwić tworzenie projektów, z którymi będą się utożsamiać młodzi mieszkańcy terenu objętego inicjatywą URBAN II dla Bristolu.

c) Realizacja programu i finansowanie

Zarządzaniem programem zajmuje się ogólnie Departament Transportu, lokalny samorząd i władze regionalne. Natomiast na co dzień zarządzaniem zajmuje się Biuro Zarządzania Regionu Południowo-Wschodniego (The Government Office for the South West). Zaangażowanie środków unijnych to 10, 647 mln euro w okresie od 2000 do 2006 roku.

d) Ocena programu

Program URBAN II, wspierający procesy rewitalizacji w Bristolu odnosi się do poprawy sytuacji związanej z zatrudnieniem, z tworzeniem bezpiecznego, atrakcyjnego i zdrowego środowiska oraz z projektami przeznaczonymi dla młodych ludzi. To co odróżnia program w Bristolu od opisywanych wcześniej programów, to *community-led initiative*, czyli zaangażowanie dzieci oraz młodych ludzi (w wieku od 10 do 30 lat), którzy mają wpływ na decyzje przy tworzeniu projektów. Tworzą oni stowarzyszenie pod nazwą UPG (Urban Partnership Group), które wspólnie z profesjonalistami podejmuje decyzje i ma wpływ na rozwój Programu. W ten sposób mobilizuje młodych ludzi i dodaje im wiary, że mogą mieć wpływ na zmiany w swojej dzielnicy oraz że ich zdanie się liczy.

15.5. PODSUMOWANIE

Realizacja wszystkich omówionych projektów, w ramach Inicjatywy Wspólnotowej URBAN II zależy od funduszy unijnych. Wymaga to nowych form kooperacji i koordynacji wszystkich partnerów z jednoczesnym uwzględnieniem innowacyjności i wyjątkowości projektów. Europejskie miasta, z jednej strony, dostosowują się do wymogów funduszy UE, z drugiej strony, zasada współuczestnictwa ERDF, pozostawia pewną przestrzeń dowolności w okresie programowania (*The European...*, 2006, s. 63).

Zastosowanie wspólnotowych i przejrzystych kryteriów ramowych UE przy doborze obszarów w Berlinie, Lipsku i Bristolu, pozwoliło na wybór terenów najbardziej potrzebujących. Jednocześnie postępowanie wieloetapowe pozostawiło pewną swobodę i możliwość wyboru obszarów zgodnych z krajowymi i regionalnymi priorytetami.

Poprzez ustalenie minimalnego progu wsparcia wynoszącego 500 Euro na mieszkańca na czas pomocy do roku 2006 udało się uniknąć rozproszenia działań (Niessler, 2004, s. 26).

W omawianych przypadkach partnerstwo oraz zaangażowanie obywateli przyjęte zostały jako warunek wstępny, co stanowi również o istocie wszystkich programów URBAN. Istotnym jest fakt, że programy rewitalizacji finansowane ze środków unijnych, budowane są

Tabela 13. Zbiorcze zestawienie programów URBAN II dla Berlina, Lipska, Bristolu (oprac. autor).

Miasto	Program	Przykładowy rezultat	Koszt całkowity (kwota z EFRR)
BERLIN	Program pod hasłem „Usunięcie barier”	<ul style="list-style-type: none"> – Rewitalizacja publicznych przestrzeni miejskich, placów, – sieć „Zielonych Przestrzeni”, – poprawa sytuacji ekologicznej oraz transportowej terenu poprzez stworzenie nowych tras komunikacyjnych opartych na aktualnych potrzebach, – wspieranie kultury, tworzenie miejsc spotkań, powstanie urządzeń sportowych, – wzrost liczby małych i średnich przedsiębiorstw. 	19,842 mln euro (14, 870 mln euro z EFRR) 75% dofinansowania
LIPSK (część zachodnia)	Program pod hasłem „Jakość terenów miejskich.”	<ul style="list-style-type: none"> – Odnowa kanału Karl-Heine, – nowe tereny zielone w miejscu terenów poprzemysłowych, – wprowadzenie innowacyjnego systemu wynajmu terenów, – mikro przestrzenie publiczne. 	19,827 mln euro (14,870 mln euro z EFRR) 75% dofinansowania
BRISTOL (część południowa)	Program pod nazwą „Nasza praca, nasze miejsce, nasza przyszłość”	<ul style="list-style-type: none"> – Stworzenie bezpiecznego, atrakcyjnego i zdrowego środowiska zamieszkania, – stworzenie przestrzeni dla młodych ludzi, – zaangażowanie młodych ludzi jako współtwórców programu – zwiększenie dostępności do zatrudnienia. 	22,427 mln euro (10,647 mln euro z EFRR) 47% dofinansowania

w oparciu o projekty związane z fizyczną poprawą przestrzeni, jak też w oparciu o projekty tzw. „miękkie”, związane ze społecznością lokalną. Przykłady programów i projektów realizowanych w Berlinie, Lipsku i Bristolu wskazują na promowanie projektów na mniejszą skalę, jednak z dużym udziałem i poparciem społeczności lokalnej.

To właśnie owa społeczność, potencjalni użytkownicy i mieszkańcy danej przestrzeni, są bardzo ważnymi aktorami w procesie rewitalizacji obszarów zdegradowanych. Nawet wyjątkowo spektakularne projekty nie przyniosą oczekiwanego rezultatu, jeżeli zabraknie akceptacji i partycypacji społecznej (Rembeza, 2007). Przykłady niemieckie wskazują na bardzo duże zaangażowanie społeczności lokalnej w projekty rewitalizacji. Wystarczy przywołać w tym miejscu programy URBAN realizowane w Berlinie czy Lipsku, aby zrozumieć, że dobre programy rewitalizacji to te, które łączą w sobie elementy przestrzenne, społeczne i ekonomiczne.

Reasumując, siła programów URBAN II w Berlinie, Lipsku i Bristolu polega między innymi na koncentracji działań na stosunkowo małych i wyraźnie zarysowanych obszarach, zintegrowanym rozwiązaniu i na sile regionalnego partnerstwa. W ramach Celu 1 i 2, programy URBAN stanowią idealne uzupełnienie działań podejmowanych przez zasadniczy, główny program (Mainstream – Programms).

Analiza powyższych przykładów dowodzi między innymi, że wprowadzenie kompleksowych programów odnowy miejskiej (URBAN) zmniejsza ryzyko inwestowania w dzielnicach śródmiejskich i zapobiega efektowi złego sąsiedztwa. Pojedynczy właściciel nie będzie podejmował działań mających na celu poprawę standardu swojej nieruchomości, w sytuacji gdy będzie zachodziła obawa, że sąsiedzi nie będą inwestować w swoje nieruchomości. Istnienie

w sąsiedztwie kilku zaniedbanych nieruchomości może położyć się cieniem na całej dzielnicy, powodując zaniechanie inwestycji i w efekcie jej dekapitalizację (tzw. dylemat więźnia – *prisoner's dilemma*) (Polko, 2007, s. 148–155). Programy URBAN poprzez swoje zintegrowane podejście znacznie zmniejszą to ryzyko.

Literatura

- Barrieren überwinden- Gemeinschaftsinitiative URBAN II Operationelles Programm 2000–2006*, Berlin Lichtenberg- Friedrichshain. 2001, Berlin August 2001.
- Barrieren überwinden, Bildungsförderung bei Urban II. 2005*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat IV B Soziale Stadt, Berlin, Dezember 2005.
- Gemeinschaftsinitiative URBAN II Leipzig Bundesrepublik Deutschland Operationelles Programm für 2000–2006*, Leipzig, October 2001.
- Halbzeit URBAN II, Werkstattbericht. 2003*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat IV B Soziale Stadt, Berlin, Dezember 2003.
- Hartcliffe*, 2006, Ward Profile, Bristol City Council, Bristol.
- Hengrove*, 2006, Ward Profile, Bristol City Council, Bristol.
- Jędraszko A., 2005, *Zagospodarowanie przestrzenne w Polsce – drogi i bezdroża regulacji ustawowych*, Warszawa.
- Knowle*, 2006, Ward Profile, Bristol City Council, Bristol.
- Lizakowski P., 2006, *Oblicza partnerstwa w Unii Europejskiej*, [w:] J. Szymański (red.), *Zarządzanie projektami współfinansowanymi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004–2006*, Pomorskie Studia Regionalne, UMWP, Gdańsk.
- Niessler R., 2004, *Rozwój obszarów miejskich w europejskich funduszach strukturalnych (Urban development and european structural funds)*, [w:] Dziekoński O. i Baczyński K. (red.), *Rewitalizacja miast*, Poznań.
- Perspectives on urban development*, „nforegio panorama”, 19, kwiecień 2006.
- Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, 2003, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Deutsche Gessellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, Warszawa.
- Polko A., 2007, *Ekonomiczne aspekty rewitalizacji dzielnic śródmiejskich*, [w:] Lorens P. (red.), *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*, „biblioteka urbanisty”, Urbanista, Warszawa, s. 148–155.
- Program URBACT 2002–2006*, inicjatywa wspólnotowa URBAN II, Decyzja 2002 UE 16 0 PC 001, 20 grudnia 2002.
- Rembeza M., 2007, *Analiza wybranych projektów rewitalizacji w Polsce, finansowanych z funduszy strukturalnych UE, w pierwszym okresie programowania 2004–2006*, [w:] Lorens P. (red.), *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*, „biblioteka urbanisty”, Urbanista, Warszawa.
- South Bristol URBAN II Action Plan: South Bristol: Our Work, Our Work, Our Future*, Bristol, November 2004.

The "Aquis URBAN" using Cities' Best Practises for European Cohesion Policy, 2005, Common Declaration of URBAN cities and players at the European Conference "URBAN Future" on June 8th and 9th., Saarbrücken.

The European URBAN Experience seen from Academic Perspective, study report, Humboldt Study Team, September 2006.

Whitchurch 2006, Ward Profile, Bristol City Council, Bristol.

Working for Regions. EU Regional Policy 2007–2013, 2008. Ana-Paula Laissy, European Commision, Directorate – General for Regional Policy, january 2008.

Program URBACT 2002–2006, inicjatywa wspólnotowa URBAN II, Decyzja 2002 UE 16 0 PC 001, 20 grudnia 2002.

INFORMACJE O AUTORACH:

Dorota KAMROWSKA-ZAŁUSKA, mgr inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

Sławomir LEDWONŃ, dr inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

Piotr LORENS, dr hab. inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

Justyna MARTYNIUK-PĘCZEK, dr inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

Izabela MIRONOWICZ, dr inż. arch.

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Katedra Planowania Przestrzennego, ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław

Łukasz PANCEWICZ, mgr inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

Magdalena REMBEZA, dr inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

Michał STANGEL, dr inż. arch.

Politechnika Śląska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, ul. Akademicka 7, 44-100 Gliwice

Daniel ZAŁUSKI, dr inż. arch.

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	3
CZĘŚĆ I. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE	
1. Pojęcia podstawowe (Piotr Lorens)	7
1.1. Pojęcie rewitalizacji	7
1.2. Cele rewitalizacji	8
1.3. Wymiary procesu rewitalizacji	9
2. Współczesne tendencje rozwoju struktur miejskich. Znaczenie procesów przekształceń i rewitalizacji (Piotr Lorens)	10
2.1. Kontekst międzynarodowy	10
2.2. Rewitalizacja urbanistyczna jako element cyklu przemian współczesnego miasta	13
2.3. Rewitalizacja a konkurencyjność miast	15
2.4. Zagadnienia wiążące się z rewitalizacją struktur miejskich w Polsce	17
2.5. Podsumowanie	19
CZĘŚĆ II. SPECYFIKA PRZEKSZTAŁCEŃ I REWITALIZACJI OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH	
3. Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich (Piotr Lorens)	23
3.1. Wprowadzenie	23
3.2. Zróżnicowanie obszarów zdegradowanych	23
3.3. Podatność obszarów na poszczególne typy degradacji	33
3.4. Podsumowanie	33
4. Przekształcenia obszarów śródmiejskich z udziałem funkcji handlowej (Sławomir Ledwoń)	36
4.1. Charakterystyka centrów handlowych	36
4.2. Projekty przekształceń terenów śródmiejskich z udziałem centrów handlowych	45
4.3. Podsumowanie w postaci wytycznych projektowych centrów handlowych	55
5. Problemy przekształceń terenów pokolejowych PKP SA na nowe funkcje miejskie (Daniel Załuski)	58
5.1. Wstęp	58
5.2. Ogólna charakterystyka nieruchomości kolejowych w Polsce	58
5.3. Tereny pokolejowe jako szczególny przypadek terenów przemysłowych	60
5.4. Formy dalszego użytkowania terenów pokolejowych	61
5.5. Możliwości przekształceń budynków pokolejowych	62
5.6. Tendencje przekształceń terenów pokolejowych na nowe funkcje miejskie	66
5.7. Strategie rewitalizacji według wiodącej funkcji użytkowej	67
5.8. Problemy przekształceń polskich nieruchomości pokolejowych	68
5.9. Główne wytyczne przekształceń polskich terenów pokolejowych	71
5.10. Prawne możliwości działań PKP SA w zakresie przekształceń terenów pokolejowych	72
5.11. Zrealizowane i planowane przekształcenia śródmiejskich nieruchomości kolejowych w Polsce	75
5.12. Podsumowanie	82

CZĘŚĆ III. ZAGADNIENIA PRZYGOTOWANIA PROJEKTÓW I PROGRAMÓW PRZEKSZTAŁCEN I REWITALIZACJI

6. Metoda budowy programów przekształceń i rewitalizacji zdegradowanych struktur miejskich w warunkach polskich (Piotr Lorens)	89
6.1. Wprowadzenie	89
6.2. Strategie i metody planowania i realizacji działań rewitalizacyjnych – próba przeglądu	94
6.3. Poszczególne projekty i zamierzenia jako podstawa planowania i realizacji programów rewitalizacji	95
6.4. lasyfikacja projektów i przedsięwzięć	96
6.5. Wnioski	100
7. Przekształcenia struktur miejskich – projekty i realizacja (Izabela Mironowicz)	102
7.1. Wstęp	102
7.2. Londyn – przebudowa dawnych doków	105
7.3. Lille – projekt Euralille	121
7.4. Rewitalizacja Bilbao	128
7.5. Podsumowanie	135
8. Możliwości technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) w procesach rewitalizacji miast (Michał Stangel)	139
8.1. Miasto w cywilizacji informacyjnej	139
8.2. Możliwości ICT w zakresie aktywizacji przestrzeni miejskiej	146
8.3. Miasta Nowego Wieku	150
8.4. Potencjalne zastosowanie ICT w procesach rewitalizacji	159

CZĘŚĆ IV. WYBRANE STUDIA PRZYPADKÓW

9. Rewitalizacja przestrzeni publicznej przy udziale światła sztucznego (Justyna Martyniuk-Pęczek)	167
9.1. Tło problemu	167
9.2. „Ożywienie miejsc odzyskanych”	168
9.3. Kompleksowa wizja – „miasto światła”	173
9.4. Rewitalizacja dzielnic mieszkaniowych – aspekty społeczne	178
9.5. Podsumowanie	182
10. Rewitalizacja dzielnicy śródmiejskiej w oparciu o funkcje turystyki i kultury na przykładzie Temple Bar w Dublinie (Łukasz Pancewicz)	184
10.1. Wstęp	184
10.2. Rewitalizacja Temple Bar na tle światowych trendów tworzenia dzielnice kultury	185
10.3. Lokalizacja i historia Temple Bar	186
10.4. Lata powojenne i degeneracja dzielnicy oraz plany jej wyburzenia	187
10.5. Temple Bar pod zarządem CIÉ – od stacji autobusowej do programu rewitalizacji	187
10.6. Montaż finansowy i organizacja procesu inwestycyjnego	189
10.7. Temple Bar Lives – konkurs na koncepcję urbanistyczną dzielnicy, opracowanie planu zagospodarowania terenu	191
10.8. Dekada 1991–2001 – realizacja projektu	192
10.9. Działania po 2001 roku	194
10.10. Temple Bar jako dzielnica turystyczna	195
10.11. Podsumowanie	196
11. Odnowa przestrzeni miejskiej wspomagana przez finansowe i organizacyjne instrumenty UE – na przykładzie Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego (Dorota Kamrowska)	198
11.1. Finansowe i organizacyjne instrumenty UE wspomagające procesy odnowy przestrzeni miejskiej	198

11.2. Działania rewitalizacyjne na przykładzie Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego	205
11.3. Podsumowanie	212
12. Próba rewitalizacji terenu poprzemysłowego – studium przypadku: Siemianowice Śląskie – teren byłej kopalni Michał (Michał Stangel)	214
12.1. Teren byłej kopalni Michał	214
12.2. Konkurs	215
12.3. Opracowanie planu miejscowego	216
12.4. Wnioski	221

CZĘŚĆ V. METODY I INSTRUMENTY WDRAŻANIA PROJEKTÓW I PRZEDSIĘWZIĘĆ REWITALIZACYJNYCH

13. Odnowa wybranych obszarów śródmieścia Opola w koncepcjach konkursowych (Michał Stangel)	225
13.1. Wprowadzenie	225
13.2. Obszar placu dworcowego	227
13.3. Nabrzeże Odry i Młynówki	230
13.4. Obszar wschodniej części śródmieścia	233
13.5. Podsumowanie	237
14. Zagadnienia wdrażania programów przekształceń i rewitalizacji zdegradowanych struktur miejskich (Piotr Lorens)	239
15. Inicjatywa wspólnotowa URBAN a rewitalizacja miasta europejskiego (Magdalena Rembeza)	250
15.1. Wprowadzenie	250
15.2. Rewitalizacja zdegradowanych struktur miejskich w kontekście polityki strukturalnej UE	251
15.3. Rewitalizacja miast w Programach Unii Europejskiej	252
15.4. Inicjatywa Wspólnotowa URBAN II – studia przypadków	257
15.5. Podsumowanie	270

