

Agnieszka KONIOR*

„NOWY DUCH” W STARYM PORCIE - REWITALIZACJA STAREGO PORTU W REYKJAVIKU

A “NEW SPIRIT” IN AN OLD HARBOR - THE REVITALIZATION OF THE OLD HARBOR IN REYKJAVIK

NR DOI: 10.25167/sm2017.028.13 s. 207-223

ABSTRAKT: Artykuł dotyczy rewitalizacji Starego Portu w Reykjavíku, obszaru niezwykle ważnego dla mieszkańców Islandii, zarówno ze względów strategicznych, jak i z uwagi na ochronę dziedzictwa kulturowego kraju. Celem niniejszego artykułu, o charakterze studium przypadku, jest opis przebiegu procesu rewitalizacji – przekształcenia obszaru z przestrzeni przemysłowej w tętniące życiem miejsce o różnorodnych funkcjach, skierowanych zarówno do mieszkańców, jak i do turystów. Artykuł opiera się na analizie danych zastanych, wywiadach z właścicielami terenu i ekspertami z działających w porcie instytucji oraz na obserwacji bezpośredniej prowadzonej w Reykjavíku od maja do lipca 2014 r. W tekście starano się dowieść, że rewitalizacja Starego Portu w Reykjavíku może być uznana za dobry przykład działań podejmowanych przez prywatnych inwestorów, dotyczących ożywienia obszaru postindustrialnego oraz połączenia nowych funkcji z zachowaniem przykładów świadczących o dawnym przeznaczeniu terenu.

SŁOWA KLUCZOWE: dziedzictwo, rewitalizacja, Reykjavík, Stary Port

ABSTRACT: The article concerns the revitalization of the Old Harbor in Reykjavík, an area which is extremely important for all citizens of Iceland, for strategic reasons, but also taking into consideration protection of the national heritage. The aim of the case study is to present the revitalization process which was carried out in the Old Harbor – from a post-industrial space to a vibrant area designed for tourists and citizens, with mixed-use of the space. The article is based on an analysis of existing data, interviews with people involved in the revitalization process and direct observation conducted in Reykjavík from May to July 2014. The author attempts to prove that the revitalization process of the Old Harbor in Reykjavík can be regarded as a good example of activities taken by private investors to revitalize a post-industrial space and connecting new functions with protection of elements indicating historical functions of the area.

KEY WORDS: heritage, Old Harbor, revitalization, Reykjavík

* Uniwersytet Jagielloński, e-mail: a.pudelko@doctoral.uj.edu.pl

Wprowadzenie

Stary Port w Reykjavíku to miejsce ważne dla wszystkich mieszkańców Islandii. Zarówno ze względów historycznych, jak i z uwagi na fakt, że od najdawniejszych czasów rybołówstwo było podstawowym zajęciem Islandczyków. Po relokacji przedsiębiorstw przemysłowych z dawnych terenów portowych na wschód miasta zaistniała konieczność rewitalizacji Starego Portu. Niekoordynowane początkowo działania z czasem stawały się coraz bardziej planowe i mobilizowały do aktywności podmioty działające w tym miejscu. Dziś port w centrum Reykjavíku jest przestrzenią kreatywną, gwałtownie się rozwijającą, przyciągającą nie tylko turystów, ale także mieszkańców. Jest to miejsce, które odzyskało swój pierwotny charakter – gwarne obszaru w samym centrum miasta.

Rewitalizacja jako sposób na odnowę przestrzeni portowych

Pierwsze działania związane z rewitalizacją przestrzeni miejskiej zaczęły być prowadzone w USA w latach 50. XX w. Początkowo nie przyczyniały się one do ożywienia terenu, jednak po zacieśnieniu współpracy z innymi podmiotami, takimi jak przedsiębiorstwa prywatne czy mieszkańcy, na przełomie lat 70. i 80. XX w. zaczęły przynosić spodziewane efekty (Lorens 2009). Rewitalizację zdefiniować można jako skoordynowany proces prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem polityki rozwoju i mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej i zjawiskom kryzysowym, pobudzanie rozwoju miast i zmian jakościowych, poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju (Ziobrowski, Domański 2010).

Pojęcie rewitalizacji powinno być więc zarezerwowane dla kompleksowych procesów, mających charakter społeczno-ekonomiczno-przestrzenny, wykraczających daleko poza remont budynków i infrastruktury (Lorens 2010). W procesie rewitalizacji udział powinny brać różne grupy interesariuszy – wśród nich należy wymienić przede wszystkim: władze lokalne, mieszkańców, przedsiębiorców, organizacje pozarządowe, instytucje edukacyjne i kulturalne – funkcjonujących na danym terenie. Przy planowaniu należy także wziąć pod uwagę użytkowników potencjalnych, takich jak: turyści, przedsiębiorcy, którzy w przyszłości chcieliby ulokować swoją firmę na odnowionym terenie, a także organizacje, które będą chciały się włączyć w proces rewitalizacji społecznej. Eksperci podkreślają, że najtrudniejszym etapem realizacji programu rewitalizacji jest osiągnięcie pewnej „masy krytycznej”, dzięki której początkowe sukcesy zmobilizują kolejne podmioty do zaangażowania się w proces rewitalizacji, przez co

odnowa obszaru będzie mogła być kontynuowana z jeszcze większym powodzeniem, przy jednoczesnym zmniejszeniu interwencji publicznych (Grabski 2014).

Jednym z typów terenów, jakie mogą być poddawane rewitalizacji, oprócz obszarów zdegradowanych ekologicznie, centrów miast, terenów przemysłowych, skupisk budynków wielorodzinnych (blokowisk) i krajobrazu miejskiego, są nadbrzeża (ang. *waterfronts*) (Bryx, Jadach-Sepioło 2009). Ułatwieniem w rewitalizacji obszarów poportowych, w stosunku do innych zmarginalizowanych terenów, jest ich centralne położenie, przez co mogą one przejąć funkcje metropolitalne (Lorens 2009). Wśród sposobów na rewitalizację można wymienić wykorzystanie kultury i dziedzictwa obszaru, które włączone w realizację innych projektów mogą przyczynić się m.in. do podniesienia jakości życia na danym terenie, aktywizacji mieszkańców oraz pojawienia się nowych podmiotów, głównie z branży kreatywnej (Pudełko 2016).

Metodologia badań

Celem niniejszego artykułu o charakterze studium przypadku jest opis przebiegu procesu rewitalizacji Starego Portu w Reykjavíku. W tekście starano się odpowiedzieć na następujące pytania badawcze: Jaki był przebieg procesu rewitalizacji? Jakie podmioty przyczyniły się do ożywienia przestrzeni Starego Portu i jak wyglądała współpraca pomiędzy nimi? Jaką rolę w całym procesie odegrały kultura i lokalne dziedzictwo? Jakie szanse i zagrożenia występują w związku z procesem rewitalizacji Starego Portu?

Podstawę artykułu stanowi analiza dokumentów zastanych, szczególnie o charakterze formalnym – planów rewitalizacji terenów portowych znajdujących się w centrum Reykjavíku (East Harbor Masterplan..., Reykjavik Municipal Plan..., Masterplan of downtown revitalization..., The Old Harbour..., Graeme Massie Architects...). Analiza została uzupełniona serią 10 wywiadów przeprowadzonych z ekspertami pracującymi w wybranych instytucjach znajdujących się w porcie¹ oraz właścicielami terenu². Zgodnie z metodologią badań jakościowych przeprowadzono wywiady częściowo ustrukturyzowane (przed wywiadem przygotowana została lista pytań, która była rozszerzana w zależności od przebiegu rozmowy, wywiad został nagrany), niestandardowe (kolejność pytań zależała od kontekstu rozmowy) (Gudkova 2012). Py-

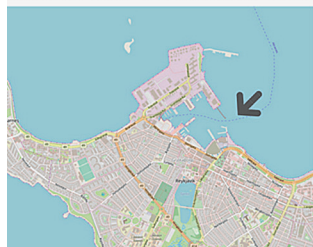
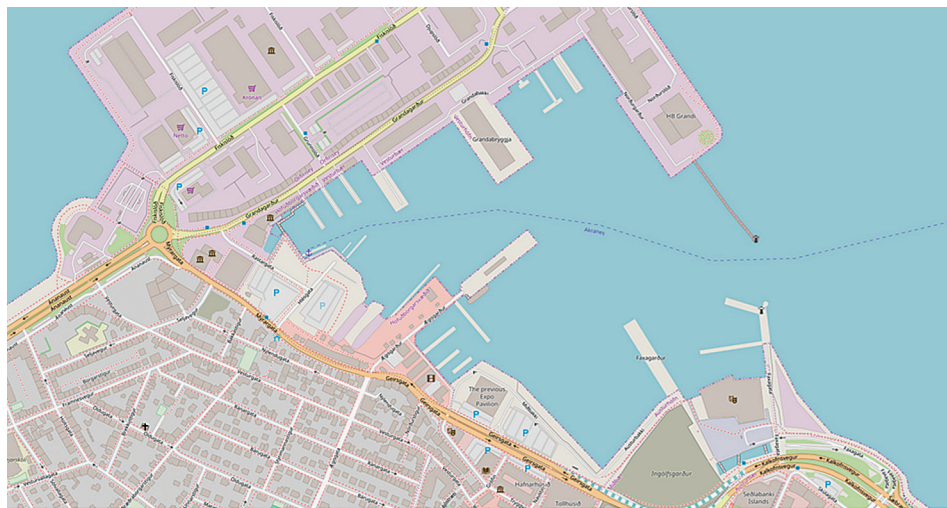
¹ Wywiady zostały przeprowadzone z reprezentantami następujących instytucji i organizacji znajdujących się w Starym Porcie: (W_01, W_02) Centrum konferencyjno-kongresowe Harpa, (W_03) Muzeum Zorzy Polarnej, (W_04) Muzeum Sztuki w Reykjavíku, (W_05) Festiwal Morza, (W_06) Reykjavik Miasto Literatury UNESCO, (W_07) Cinema No2, (W_08) Muzeum Miejskie w Reykjavíku.

² Przeprowadzono również wywiady z reprezentantami podmiotów będących właścicielami portu: (W_09) Stowarzyszenie Portów Islandzkich, (W_10) Urząd Miasta Reykjavík – Departament Środowiska i Planowania.

tania dotyczyły przebiegu rewitalizacji, roli, jaką w tym procesie odegrała dana instytucja, wykorzystania dziedzictwa kulturowego w podejmowanych przez siebie akcjach, współpracy z innymi organizacjami, identyfikowanych problemów oraz obserwowanych zmian, jakie zaszły w porcie w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Kolejną z wykorzystanych metod była obserwacja bezpośrednia, polegająca na obserwowaniu codziennych sytuacji odbywających się w badanym miejscu z pozycji gościa, w trakcie której na bieżąco prowadzone są notatki oraz zbierana dokumentacja (Ciesielska, Wolanik-Bostrom, Ohlander 2012). Obserwacja bezpośrednia prowadzona była w okresie od maja do lipca 2014 r. w Starym Porcie w Reykjavíku.

Historia Starego Portu w Reykjavíku

Islandia została zasiedlona ok. 874 r., kiedy to norweski wiking Ingólfur Arnarson przybył na wyspę. Nazwał nowo odkryte miejsce Reykjavík – od obłoków pary ze źródeł termalnych unoszących się nad zatoką. Wyspa rozwijała się bardzo powoli, jeszcze na początku XVII w. zamieszkiwało ją 48 mieszkańców, z czego w głównej osadzie żyło 21 osób. Z uwagi na bliskość morza od



↑ Mapa badanego obszaru - Starego Portu w Reykjavíku

← Umiejscowienie Starego Portu na planie Reykjavíku

Ryc. 1. Mapa Starego Portu w Reykjavíku

Źródło: Open Street Map...

początku ryby były głównym pożywieniem osadników, a rybołówstwo dominującym zajęciem. Jednak metody połowu do końca XIX w. pozostawały przestarzałe, a brak portu uniemożliwiał rozwój kraju i oparcie jego gospodarki na zasobach naturalnych. W 1913 r. duński wykonawca rozpoczął budowę pierwszego portu, ukończoną w 1917 r. (Karlsson 2000).

Z roku na rok infrastruktura portowa zaczęła się coraz bardziej rozwijać, aż w końcu zabrakło już miejsca na nowe inwestycje. Na początku lat 60. XX w. podjęto decyzję o stopniowym przenoszeniu przemysłu do nowo budowanej wschodniej części portu i pozostawieniu części zachodniej na cele administracyjne. Z czasem również biura zaczęto przenosić w nowe miejsce. Powstał problem, co zrobić z tak dużym obszarem, ulokowanym w samym centrum miasta, o dużym znaczeniu zarówno z punktu widzenia strategicznego, jak i kulturowania dziedzictwa kraju (ryc. 1).

Początki rewitalizacji – wizjonerskie plany i sztuka w starych magazynach

Pierwsze propozycje dotyczące ulokowania w Starym Porcie instytucji kultury pojawiły się w latach 80. XX w. W 1984 r. w Londynie odbył się koncert zorganizowany przez Vladimira Ashkenazego (rosyjskiego kompozytora, który odegrał ważną rolę w historii muzyki islandzkiej), w trakcie którego zbierano pieniądze na budowę hali koncertowej. Donatorami byli m.in. książę Karol i księżna Diana, prace zostały jednak wstrzymane (Sigurdardóttir 2013).

W 1997 r. miasto Reykjavík wykupiło od Stowarzyszenia Portów Islandzkich (Faxaflóahafnir) połowę jednego z budynków administracyjnych, który wcześniej był przeznaczony na magazyny i biura dla zarządu portu. W momencie budowy, w latach 1932–1939, był to jeden z największych budynków na Islandii. Gmach został przeznaczony na kolekcję sztuki współczesnej Muzeum Sztuki w Reykjavíku (ryc. 2). Architekci projektujący



Ryc. 2. Muzeum Sztuki w Reykjavíku

Źródło: fotografia autorki.

przestrzenie wystawiennicze starali się zachować pierwotny charakter budynku. Surowe, przemysłowe przestrzenie doskonale komponują się z prezentowaną w nich sztuką współczesną, często tworzoną w nurcie *site-specific*, czyli z myślą o precyzyjnie określonym miejscu. Obecnie w tym oddziale muzeum zwanym Hafnarhús (Domem Portowym) mieści się sześć osobnych przestrzeni wystawienniczych, w których prezentowane są ekspozycje czasowe i stałe (m.in. kolekcja słynnego artysty Erró, tworzącego w nurcie pop-artu), a także kawiarnia i sklep muzealny (Reykjavik Art Museum...). Warto zwrócić uwagę na wejście do muzeum – znajduje się ono tylko od strony miasta, po stronie portu w fasadzie budynku wykute są jedynie dwa dużej wielkości okna. Przedstawiciel muzeum uznał ten fakt za znaczący: „Nasze wejście jest od strony miasta, nie od strony morza, ponieważ w tym czasie ludzie nie myśleli o nadbrzeżu jako o przestrzeni kulturalnej” (W_04).

Początkowo Stowarzyszenie Portów Islandzkich było niechętnie decyzji współdzielenia budynku i wprowadzania nowych funkcji do zatoki. Planowano raczej zamknięcie portu ze względów bezpieczeństwa. Mimo tego w trakcie dyskusji wypracowano wspólne stanowisko mówiące, że port jest tak ważnym elementem życia Islandczyków, że nie można pozbawić ich dostępu do niego. Należy jednak podjąć wszelkie starania zmierzające z jednej strony do rewitalizacji obszaru i nadania mu nowych funkcji, z drugiej do utrzymania dawnego charakteru terenu i pozostawienia kilku instytucji świadczących o związkach miejsca z rybołówstwem.

W efekcie tych dyskusji na początku XXI w. w porcie zaczęły pojawiać się pierwsze firmy specjalizujące się w organizacji wypraw w celu obserwacji wielorybów i natury. Dzięki temu zwiększył się ruch turystyczny, co wpłynęło również na stworzenie nowych miejsc pracy dla mieszkańców.

Lokalne dziedzictwo jako podstawa działań – Muzeum Morskie

Ważnym aspektem wykorzystywanym jako podstawa wszelkich działań rewitalizacyjnych stało się lokalne dziedzictwo. To na nim mieszkańcy budują swoją tożsamość, jest to także czynnik wyróżniający dane miejsce, a tym samym zachęcający turystów do jego poznania. Kluczową instytucją, która prowadzi działania mające na celu propagowanie dziedzictwa obszaru, jest Muzeum Morskie w Reykjavíku (Sjóminjasafnið) (ryc. 3).

Instytucja ulokowana jest w budynku należącym niegdyś do fabryki mrożonych filetów rybnych, działającej w latach 1947–1985. Po 20 latach od zaprzestania produkcji, w 2005 r., muzeum otwarło swoje podwoje i na nowo przypomniało historię tego miejsca. Ekspozycja prezentowana w muzeum ukazuje nie tylko rozwój technologii związanych z połowem czy działaniem portu w Rey-

kjavíku, wskazuje również na nierozzerwalne związki Islandczyków z morzem i to, jak wpłynęło ono na wytworzoną przez nich kulturę. Na wystawę składają się ekspozycje stałe i czasowe, prezentujące historię żeglugi i rozwój kraju – od ubogich czasów pierwszych osadników po dostatek lat współczesnych, czego symbolem są wielkie kompanie działające w branży logistycznej i przetwórstwa rybnego. Muzeum Morskie udostępnia także do zwiedzania statek należący do straży nadbrzeżnej nazwany Odin. Przy specjalnych okazjach istnieje możliwość zwiedzenia jednostki z osobami, które do niedawna na nim pracowały (Maritime Museum...).



Ryc. 3. Muzeum Morskie w Reykjavíku

Źródło: jak w ryc. 2.

Harpa – nowy symbol dzielnicy

Zmiany zachodzące w Starym Porcie w Reykjavíku polegały nie tylko na prezentowaniu dziedzictwa obszaru, ale także na jego kreatywnym przetwarzaniu i generowaniu nowej jakości. Plany dotyczące budowy centrum koncertowego powróciły na przełomie XX i XXI w. W 1999 r. władze miejskie i państwowe podpisały porozumienie dotyczące wspólnej budowy sali koncertowej. Trzy lata później swoją działalność rozpoczęło prywatne przedsiębiorstwo, którego udziałowcem w 54% było państwo, a w 46% miasto Reykjavik. Postanowiono, że budynek powinien nie tylko stanowić doskonale zaplecze dla międzynarodowych wydarzeń kulturalnych, ale także poprzez swój wygląd i spektakularność ściągnąć oczy całego świata na stolicę Islandii. Zdecydowano się także na nietypową procedurę wyłonienia zwycięskiego projektu. Porzucono tradycyjną metodę konkursową, zastępując ją formą negocjacji, w trakcie których zamawiający odpowiadali na pytania oferentów dotyczące specyfikacji, by lepiej dopasować projekt do potrzeb. W konsultacjach wzięli udział nie tylko przedstawiciele przedsiębiorstwa, które miało zająć się budową i zarządzaniem obiektem, ale także eksperci i artyści, którzy w przyszłości mieli występować w centrum koncertowym nazwanym Harpa. Procedura spotkała się z międzynarodowym zainteresowaniem. Ostatecznie w 2005 r. wyłoniono zwycięzców – biuro projekto-



Ryc. 4. Harpa – centrum koncertowe i konferencyjne

Źródło: fotografia Weroniki Pokojskiej.

we Henning Larsen Architects, które stworzyło również koncepcję zabudowy terenu wokół Harpy. Rok później oficjalnie podpisano kontrakt na budowę obiektu, która miała się zakończyć w 2009 r. (Sigurdardóttir 2013).

Prace ruszyły, niestety dwa lata później nastąpił kryzys, który szczególnie mocno uderzył w islandzkie banki, m.in. ten, który miał sfinansować pożyczki pod budowę Harpy. Rząd podjął decyzję, by prace przy budowie sali koncertowej były kontynuowane. Trzeba było przeformułować istniejące dotąd plany – oprócz Orkiestry Symfonicznej swoją siedzibę miała znaleźć tam także Opera Narodowa, budynek miał zostać wykorzystany również do celów konferencyjnych, natomiast budowę sąsiedniego hotelu odłożono w czasie. Pracownicy działu PR Harpy dołożyli wszelkich starań, by cały kraj żył budową, a trwające prace stały się symbolem wychodzenia z kryzysu, rozpoznawalnym także poza granicami Islandii (Sigurdardóttir 2013).

Działalność Harpy została oficjalnie zainaugurowana w 2010 r. W ciągu 2 lat od otwarcia zorganizowano 1000 wydarzeń, na których pojawiły się 2 mln uczestników (warto nadmienić, że społeczność Islandii liczy ok. 325 tys.). W środku budynku znajduje się przestrzeń konferencyjna dla 1000 osób oraz przestrzeń koncertowa, która może pomieścić od 200 do 1800 słuchaczy. Wewnątrz ulokowano także punkt informacji turystycznej, sklepy z pamiątkami

mi i kawiarnię. Nazwy poszczególnych pomieszczeń inspirowane są islandzką naturą lub słynnymi postaciami z historii tego kraju. Spektakularna fasada, autorstwa artysty Olafura Eilassona, nawiązuje do bazaltu – skały, którą w formie nieregularnych kolumn często można spotkać na wyspie (Jóhannesson 2013). Harpa to miejsce organizacji międzynarodowych konferencji, zakrojonych na szeroką skalę koncertów i przedstawień, a także bardziej kameralnych wydarzeń, często z darmowym wstępem, w których uczestniczyć mogą zarówno mieszkańcy, jak i turyści (ryc. 4). Bez wątpienia na stałe wpisała się w krajobraz Reykjavíku i przyczyniła się do ożywienia Starego Portu.

Planowanie przestrzenne – pochwała różnorodności

Początkowo działania podejmowane na terenie Starego Portu w Reykjavíku nie były skoordynowane i przeprowadzano je dość chaotycznie. Realizowano poszczególne pomysły, bez spójnego planu dotyczącego wizji dzielnicy w przyszłości. Po pewnym czasie zdecydowano się na scalenie i uściślenie działań poprzez ogłoszenie konkursu architektonicznego na zagospodarowanie terenu. Inicjatorem tego wydarzenia był właściciel terenu – Stowarzyszenie Portów Islandzkich. W 2008 r. rozstrzygnięto konkurs na plan zagospodarowania tego 80-hektarowego obszaru, zwycięzcą zostało biuro projektowe Graeme Massie Architects z Edynburga.

Cała koncepcja oparta była na hasle: „Wizja przyszłości Reykjavíku zbudowana jest na jego przeszłości” (Graeme Massie Architects 2009). Architekci mocno inspirowali się historią tego miejsca i w każdym z działań nawiązywali do jego dziedzictwa. Głównym zadaniem było przywrócenie miastu portu oraz ściągnięcie do niego turystów i mieszkańców poprzez stworzenie przestrzeni dla nowych aktywności i wypoczynku, połączonych z utrzymaniem funkcji portowych. Ważnym założeniem było zachowanie dotychczasowej skali historycznego centrum – budowa niskich budynków o zróżnicowanej architekturze, przeznaczonych dla wielu grup odbiorców, zarówno tych bardziej, jak i mniej zamożnych. Dużą uwagę przywiązano także do zrównoważonego transportu – główne ulice oddzielające miasto od portu miały zostać zwężone, co zagwarantowałoby łatwiejszy dostęp do zatoki oraz rozbudowę sieci ścieżek rowerowych i chodników dla pieszych. Istotnym aspektem było zróżnicowane wykorzystanie obszaru (*mixed-use*) i przeznaczenie go na cele mieszkaniowe, usługowe, turystyczne, biznesowe i zaprojektowanie licznych przestrzeni publicznych. W planach uwzględniono także stworzenie tzw. przestrzeni półpublicznych – podwórka wewnątrz każdego z bloków, wokół których miałyby się koncentrować sklepy, przestrzenie usługowe oraz place zabaw. W tym celu planowano zarówno renowację starych obiektów, jak i budowę nowych przestrzeni (Graeme Massie Architects 2009).

W ramach projektu planowano podział Starego Portu na cztery sąsiedztwa, których nazwy odpowiadały historycznym nadbrzeżom. Zadbano o zróżnicowanie funkcjonalne zarówno wewnątrz, jak i pomiędzy sąsiedztwami, a także skierowanie działań do różnych grup odbiorców. Stary Port miał tętnić życiem całą dobę, jednocześnie zachowując poszanowanie dla prawa mieszkańców do wypoczynku w ciszy i spokoju (Graeme Massie Architects 2009).

Pierwsze z sąsiedztw – Vesturbugt – miało być w większości dzielnicą mieszkaniową z małymi sklepami i rozbudowaną infrastrukturą, miejscem idealnym dla rodziny z dziećmi. Zadbano tutaj także o zachowanie dziedzictwa dzielnicy – poprzez podkreślenie działalności Muzeum Morskiego i wyeksponowanie przystani dla łodzi i statków, którymi turyści wyruszałiby w morze, żeby podziwiać tutejszą florę i faunę. Ważnym elementem planu była także renowacja historycznych budynków, pochodzących w większości z XX w., ponieważ wcześniejsze zabudowania, z uwagi na konstrukcję z tak nietrwałych materiałów jak torf, nie zachowały się. Kolejne z sąsiedztw – Suðurbugt – miało się stać tętniącym życiem miejscem dla niezależnych biznesów z branży turystycznej, usługowej i gastronomicznej oraz muzeów, galerii i publicznego basenu. Na ten cel miały zostać przeznaczone budynki wykorzystywane wcześniej na potrzeby rybołówstwa. W dystrykcie Miðbakki ruch w ciągu dnia miał być generowany przez pracowników biur i klientów sklepów, zaś popołudniami i nocą miejsce to zmieniałoby charakter na bardziej rozrywkowy, stając się zagłębiem restauracji, barów i klubów. Ostatnie z sąsiedztw, Austurbakki, zostałyby zintegrowane z Harpą, tworząc kompleks koncertowo-konferencyjny, uzupełniony działalnością hoteli, biur i butików (Graeme Massie Architects 2009).

Plan przygotowany przez Graeme Massie Architects był dziełem kompleksowym, uwzględniającym zróżnicowaną funkcjonalność terenu i wykorzystanie go przez różne grupy odbiorców, w ścisły sposób nawiązywał do dziedzictwa obszaru, kreatywnie go przetwarzając. Proponował zarówno renowację starszych obiektów, jak i wprowadzenie nowych, z zachowaniem ludzkiej skali (*human scale*) całości, charakterystycznej dla Reykjavíku, oraz połączenie obecnych wciąż na obszarze funkcji portowych z nową działalnością z zakresu turystyki, biznesu i przemysłów kreatywnych. Mimo to został potraktowany przez właścicieli terenu – Stowarzyszenie Portów Islandzkich – jako rodzaj inspiracji, a nie gotowy do wdrożenia plan zagospodarowania terenu.

Wzrost zainteresowania portem – renowacja kolejnych obiektów

Z roku na rok w porcie zaczęły pojawiać się nowe instytucje, które tchnęły w niego nowe życie – restauracje serwujące lokalne jedzenie, firmy turystyczne,

sklepy z pamiątkami i designem, małe zakłady usługowe. Co ważne, w porcie swoje miejsce znalazły także prywatne przedsiębiorstwa, które zauważyły potencjał rozwijającej się dzielnicy. Ulokowały swoje siedziby w danych zakładach poprzemysłowych, wykorzystując tym samym wielkoskalowe założenia. Przykładem może być CCP – potentat w branży gier komputerowych, który swoje biura urządził w pobliżu Muzeum Morskiego. Ciekawym założeniem jest także Marina Hotel (ryc. 5) – własność sieci lotniczej Iceland Air, który znajduje się w dawnym budynku biurowym Stowarzyszenia Portów Islandzkich. Ulokowany przy jednym z suchych doków, w którym wciąż reperowane są statki, daje przyjezdnym niezapomnianą możliwość obserwacji gwarne portowego życia.

Wnętrze zaprojektowane zostało przez islandzkich artystów i architektów. Wielkoformatowe zdjęcia portu, dzieła sztuki, artefakty, rzeźby – wszystko oddaje klimat wielobarwnego i tętniącego życiem otoczenia (Marina Hotel...).

Stowarzyszenie Portów Islandzkich również dołożyło wszelkich starań, aby w porcie pojawiły się nowe instytucje. Postanowili oni wynająć pomieszczenia przeznaczone niegdyś na mieszkania dla rybaków oraz składy owoców morza – na małe sklepy i restauracje. W budynkach położonych przy samym mołu pojawiły się punkty gastronomiczne, które w swojej ofercie posiadają w większo-



Ryc. 5. Marina Hotel

Źródło: jak w ryc. 2.



Ryc. 6. Dawne mieszkania dla rybaków, obecnie przeznaczone na działalność usługową
Źródło: jak w ryc. 2.

ści świeże, lokalne produkty; kawiarnie, które jednocześnie prezentują bogatą ofertę kulturalną; sklepy z pamiątkami i islandzkim designem; a także liczne zakłady usługowe (ryc. 6). W budynku znajduje się nawet kino prezentujące tworzone przez siebie filmy o faunie i florze Islandii. Jego właściciele deklarują: „Dziedzictwo zajmuje wysokie miejsce na liście naszych priorytetów” (W_07).

Ożywieniu uległa także przestrzeń publiczna. Za sprawą działu marketingu Harpy zawiązany został rodzaj klastra, mający na celu zrzeszanie instytucji znajdujących się w Starym Porcie, które mogłyby współpracować przy organizacji konferencji i koncertów czy zapewnieniu wyżywienia i dodatkowych atrakcji ich uczestnikom. W tym celu stworzona została strona internetowa i mapa z ponad 40 podmiotami działającymi w porcie, którą rozlokowano w kilku miejscach (The Old Harbour Reykjavik...). Pomiędzy dwoma końcami portu wzdłuż linii morza wyznaczono na chodniku kolorową linię, która ma zachęcać turystów do spacerów pomiędzy dwoma przeciwległymi krańcami. W dzielnicy pojawiły się murale i dzieła sztuki, m.in. ufundowany przez jedno z prywatnych przedsiębiorstw kopiec, pełniący zarazem funkcję punktu widokowego, na szczycie którego znajduje się drewniana budka służąca do przygotowywania

jednej z najbardziej charakterystycznych przekąsek na Islandii, czyli suszonej ryby (*harðfiskur*). Jest to dzieło Ólöfa Nordala – *Búfa*.

Jednym z wydarzeń, które przyczyniło się do ożywienia Starego Portu i zacieśnienia współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami, jest Festiwal Morza (*Hátíð hafsins*) (ryc. 7). Od kilku lat jego obchody połączone są ze Świętem Marynarza, mającym ponad 75-letnią tradycję. Festiwal co roku przyciąga tłumy turystów i mieszkańców.

W ramach trwania tego święta większość muzeów oferuje darmowe wstępy, restauracje serwują specjalne dania oraz częstują darmowymi próbkami jedzenia. Można zwiedzić port z przewodnikiem i zobaczyć pokazy łodzi ratunkowych, przyrzuć się zmaganiom siłaczy, pobawić się na placu zabaw stworzonym z rzeczy wykorzystywanych niegdyś przez marynarzy i posłuchać koncertów islandzkich zespołów. Ponadto niezwykle ważny jest walor edukacyjny – Stowarzyszenie Portów Islandzkich co roku przygotowuje stoiska prezentujące ryby żyjące w tutejszych morzach, które zazwyczaj mamy okazję zobaczyć tylko w postaci półproduktów. Jest to zatem niezwykle i dobrze wykorzystana okazja do zaprezentowania tego, co dzieje się w porcie, oraz integracji wszystkich instytucji w nim działających.



Ryc. 7. Festiwal Morza

Źródło: jak w ryc. 2.

Stary Port w dokumentach strategicznych

Usankcjonowaniem wcześniejszych działań i próbą określenia przyszłych kierunków przekształceń było zatwierdzenie Planu Miejskiego dla Reykjavíku na lata 2010–2030, który określał cztery główne kierunki rozwoju w następujących obszarach: miasto kreatywne, miasto nad morzem, miasto zielone, miasto dla ludzi. Założeniem podstawowym jest wykorzystanie poprzemysłowych nieużytków miejskich tzw. *brown fields*, zamiast rozlewania się miasta na kolejne tereny zielone. Jeśli plan zostanie wdrożony w zakładanej formie, to 90% nowych kwartałów mieszkalnych powstanie w obecnych granicach miasta. Do priorytetów należy również spójna przestrzeń miejska, zorientowanie nowych inwestycji na centrum, zagęszczenie i zróżnicowanie przestrzeni mieszkalnej, wielorakie wykorzystanie terenu (*mixed-use*) i dostosowanie go do ludzkiej skali (*human scale*), szacunek do historycznej formy miasta, a także stworzenie licznych otwartych przestrzeni zielonych (Reykjavík Municipal Plan 2010–2030...). Plan Miejski, chociaż stworzony dla obszaru całej stolicy, powtarza w większości założenia ujęte w projekcie Graeme Massie Architects, chociaż różni się w szczegółach. Jego twórcy podkreślają jednak, że projekt był dla nich inspiracją. Po opracowaniu przez Gaeme Massie Architects planu Wydział Środowiska i Planowania Przestrzennego zorganizował dwa spacerów, w trakcie których omawiał w terenie główne założenia. Przeprowadzono także liczne konsultacje społeczne.

Problemy dotyczące rewitalizacji dzielnicy

Można już dostrzec liczne sukcesy dotyczące rewitalizacji Starego Portu w Reykjavíku, w planach są kolejne kroki zmierzające do ożywienia tego obszaru, jednak nie udało się uniknąć błędów. Podstawowym problemem była komunikacja pomiędzy poszczególnymi właścicielami terenu (Stowarzyszeniem Portów Islandzkich, Urzędem Miasta Reykjavík i prywatnym przedsiębiorstwem będącym właścicielem Harpy) i działającymi na nim instytucjami, a także początkowa niechęć do współpracy. Obecnie sytuacja znacznie się poprawiła, chociaż dalej brakuje spójnego i dalekosięznego programu rewitalizacji Starego Portu, uwzględniającego tereny należące do różnorodnych właścicieli.

Poważnym problemem jest też ryzyko gentryfikacji, czyli wypierania obecnych, mniej zamożnych mieszkańców przez tych bardziej majątnych, którzy często nie czują związku z miejscem swojego zamieszkania, a decyzję o przeprowadzce podejmują, kierując się obowiązującą modą (Jadach-Sepioło 2009). Wszystkie z przygotowanych planów zagospodarowania terenu rekomendowały powstanie nowych budynków mieszkalnych dostosowanych do linii zabudowy pozostałych obiektów. Mimo tego w zachodniej części portu wybudowano

wano wysokościorowce zdecydowanie niespełniające tego wymogu, górujące nad zatoką i psujące dopasowanie do ludzkiej skali pozostałych budynków. W dodatku wykupienie mieszkania w ich wnętrzu jest niezwykle kosztowne i zdecydowanie przekracza budżet rodzin z klasy średniej, co niesie za sobą ryzyko gentryfikacji obszaru.

Kolejną kwestią, z którą będą musiały sobie poradzić władze portu, jest zrównoważenie przeznaczenia przestrzeni dla mieszkańców i turystów. W ostatnich latach obserwuje się zdecydowany wzrost ruchu turystycznego, zarówno w całej Islandii, jak i w samym Reykjavíku. W pierwszym kwartale 2015 r. na lotnisko w Keflavíku (jedyne obsługujące loty zagraniczne) przyleciało prawie 400 tys. pasażerów, to 23% więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku i aż o 34% więcej niż w 2013 r. (Keflavik Airport...). Przyczyną jest nie tylko większa mobilność samych Islandczyków i ruch, jaki generują emigranci, odwiedzając swoje rodziny, ale przede wszystkim zwiększenie liczby połączeń obsługiwanych przez tanie linie lotnicze. W związku z tak znaczącym wzrostem liczby turystów przylatujących na Islandię istnieje niebezpieczeństwo dostosowania znaczącej części usług pod ich kątem, co może doprowadzić do wyparcia mieszkańców z centrum miasta³.

Podsumowanie

Działania mające miejsce w Starym Porcie w Reykjavíku można uznać za dobry przykład rewitalizacji przemysłowych nadbrzeży prowadzonej przez prywatnego inwestora. Uwaga została skupiona nie tylko na rewitalizacji materialnej tkanki budynków, ale także na szeregu akcji związanych z dziedzictwem niematerialnym, które miały przywrócić życie w wymierającym porcie. Pomimo obostrzeń związanych z ciągłym funkcjonowaniem lżejszego przemysłu w tym miejscu udało się otworzyć zatokę dla zwiedzających. Najcenniejszym dokonaniem inicjatorów procesu jest zapewnienie odwiedzającym możliwości odkrycia gwarne go życia portowego, zakupu świeżych ryb, przyjrzenia się pracom związanym z naprawą statków oraz przekształcenie funkcjonującej do tej pory przemysłowej przystani dla celów turystycznych. Zwrócono także uwagę na aspekty niematerialne – np. poprzez organizację Festiwalu Morza, który rokrocznie do portu przyciąga tłumy odwiedzających, stając się okazją do integracji i poznania historii miejsca.

W ramach rewitalizacji Starego Portu do nowych funkcji przystosowano post-industrialne obiekty, w których ulokowano instytucje zarówno prywatne, jak i publiczne, takie jak muzea, sklepy z designem, hotele, restauracje. Właściciele

³ Jak słusznie zauważyły jedne z interlokuterek: „Jeśli będziesz sprzedawała coś tylko dla turystów, mieszkańcy odejdą, więc turyści też odejdą. Warto przyciągnąć zatem mieszkańców, by każdy miał dostęp” (W_06).

nie tylko odnosili się do dziedzictwa miejsca, ale także kreatywnie je przetwarzali. Co więcej, rewitalizacja Starego Portu w Reykjavíku przyczyniła się do wygenerowania nowych miejsc pracy i dała impuls wielu najemcom do rozpoczęcia swojej działalności w sektorze kreatywnym.

Oprócz odnowienia starych budynków i znalezienia dla nich nowych funkcji rozpoczęto nowe inwestycje. Poprzez budowę Harpy udało się stworzyć swoisty pomost pomiędzy wschodnią a zachodnią częścią Starego Portu. Trasę wyznacza naniesiona na chodnik linia, a mieszkańcy i turyści mogą swobodnie przemieszczać się pomiędzy dwoma krańcami zatoki.

Ważnym aspektem jest nie tylko skierowanie oferty zarówno do mieszkańców, jak i turystów, ale także nacisk na różnorodne wykorzystanie terenu – połączenie funkcji mieszkaniowych z usługowymi, miejsc pracy z rozrywką, portu z turystyką, przy jednoczesnej dbałości o niekolidowanie ze sobą tych aktywności.

Rewitalizacja Starego Portu w Reykjavíku cały czas jest prowadzona. Do tej pory udało się w znaczący sposób ożywić poprzemysłowy teren. Proces ten jest o tyle ciekawy, że wszelkie działania podejmowane były nie według daleko siężnego planu, ale na zasadzie małych kroków. Po kilku latach można uznać, że strategia ta okazała się skuteczna – w proces włączyli się nie tylko właściciele obszaru i podmioty publiczne, ale także prywatni inwestorzy, którzy chcą zmieniać otaczającą ich przestrzeń.

Bibliografia

- Bryx M., Jadach-Sepioło A., 2009, *Rewitalizacja miast w Niemczech*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Ciesielska M., Wolanik-Bostrom K., Ohlander M., 2012, *Obserwacja*, [w:] *Badania jakościowe. Metody i narzędzia*, t. 2, red. D. Jemielniak, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 41–65.
- East Harbor Masterplan by Henning Larsen Architects [2010–2011], dokumenty udostępnione w formie elektronicznej przez biuro projektowe.
- Grabski M., 2014, *Klimaty Nadodrza. Rewitalizacja wrocławskiego osiedla – ludzie, miejsca, wydarzenia*, Urząd Miasta Wrocław, Wrocław.
- Graeme Massie Architects, 2009, *Rammaskipulag Old Harbour Reykjavik*.
- Gudkova S., 2012, *Wywiad w badaniach jakościowych*, [w:] *Badania jakościowe. Metody i narzędzia*, t. 2, red. D. Jemielniak, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 111–129.
- Jadach-Sepioło A., 2009, *Gentryfikacja w kontekście rewitalizacji*, [w:] *Demograficzne i społeczne uwarunkowania rewitalizacji miast w Polsce*, red. A. Zborowski, Instytut Rozwoju Miast, Kraków, s. 125–135.
- Jóhannesson B., 2013, *Now you have one more excuse to come to Iceland! Iceland. Issues and images*, Heimur Publishing, Reykjavik. Inspired by Iceland vol. 8/1.
- Karlsson G., 2000, *Iceland's 1100 years. The history of a marginal society*, Hurst & Company, London.
- Lorens P., 2009, *Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich*, [w:] *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Urbanista, Gdańsk, s. 24–31.
- Lorens P., 2010, *Rewitalizacja miast – planowanie i realizacja*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

- Pokojska W., 2017, *1,5 miliona, czyli wpływ turystyki na przyrodę, kulturę i społeczeństwo Islandii*, [w:] *Islandia. Język, naród, natura. Antologia naukowa*, red. R. Chymowski, E. Konopka, Studencki Klub Islandzki, Warszawa.
- Pudełko A., 2016, *Dziedzictwo kulturowe a rewitalizacja obszarów miejskich*, [w:] *Ochrona i zarządzanie dziedzictwem kulturowym*, red. Ł. Gawęł, W. Pokojska, A. Pudełko, Wydawnictwo Attyka, Kraków, s. 229–262.
- Sigurdardóttir Þ., 2013, *Harpa from dreams to reality*, JVP Útgáfa, Reykjavík.
- Ziobrowski Z., Domański B., 2010, *Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa materialnego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju. Podsumowanie projektu*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Keflavik Airport, www.kefairport.is/English/Shortcuts/Statistics (dostęp 14 czerwca 2015).
- Marina Hotel, www.icelandairhotels.com/en/hotels/marina (dostęp 6 czerwca 2015).
- Maritime Museum, www.maritimemuseum.is (dostęp 5 czerwca 2015).
- Masterplan of downtown revitalization, <http://reykjavik.is/sites/default/files/adalskipulag/11-midborgin.pdf> (dostęp 5 czerwca 2015).
- The Old Harbour Reykjavik, www.oldharborreykjavik.com (dostęp 6 czerwca 2015).
- Open Street Map, www.openstreetmap.org, CC-BY-SA 2.0.png (dostęp 6 czerwca 2015).
- Reykjavik Art Museum, www.artmuseum.is/desktopdefault.aspx/tabid-2172/3366_read-6270 (dostęp 5 czerwca 2015).
- Reykjavik Municipal Plan [2010–2030], https://issuu.com/skipulag/docs/20130802_ar_a5_en_vef/49 (dostęp 5 czerwca 2015).