

# CZĘŚĆ I PART I

---

## PRZESTRZEŃ SPACE

---

Zofia Korczak-Komorowska,  
Adrianna Korzeniak

### KSZTAŁTOWANIE NOWYCH DZIELNIC I REJONÓW NA TERENACH POPORTOWYCH

#### Streszczenie

Niniejszy artykuł dotyczy terenów poportowych miast, stanowiących przedmiot restrukturyzacji, spowodowanej postępującymi zmianami lokalizacji portów i związanej z nimi infrastruktury. Wspomniane wyżej przekształcenia prowadzą do uwolnienia części terenów i umożliwiają utworzenie tam nowych dzielnic. Tematyka ta dalece wykracza poza bazową kwestię przekształceń przestrzennych – procesy zmian dotyczą w równym stopniu zagadnień ekonomicznych i społecznych, które warunkują możliwości projektowe podmiotów odpowiedzialnych. Podejście do wody w mieście, jako elementu współtworzącego tożsamość miejsca, musi być indywidualne i wymaga uznania specyfiki danej jednostki osiedleńczej. Mimo to, każda realizacja przebiegać może według kilku podstawowych, ramowych schematów, które z kolei doprecyzować można na potrzeby konkretnej inwestycji. Projekt finansowany może być ze środków publicznych lub prywatnych, realizowany pod kontrolą władz publicznych bądź jako wynik wysiłku wielu prywatnych inwestorów. W ramach niniejszej pracy przeanalizowano cztery znane inwestycje restrukturyzacji waterfrontów – HafenCity w Hamburgu, Kop van Zuid w Rotterdamie, London Docklands oraz Bo01 City of Tomorrow w Malmö. Na bazie analizy narzędzi zastosowanych w każdym z wybranych przypadków oraz uzyskanych rezultatów podjęto próby wytypowania optymalnego schematu, wedle którego proces ten powinien być prowadzony. Podkreślono wpływ danej procedury planistycznej na możliwy efekt końcowy prac projektowych, uwzględniając przede wszystkim kwestię poziomu swobody poszczególnych wykonawców i zasięg odgórnego planowania. Zbadano, na ile stanowiąca funkcję regulującą, ogólna strategia rozwoju, ukierunkowuje realizację wielkoskalowe na ukształtowanie spójnych kompozycyjnie i funkcjonalnie obszarów.

**Słowa kluczowe:** waterfronty, porty, HafenCity, Kop van Zuid, London Docklands, Bo01.



## SHAPING NEW DISTRICTS AND REGIONS IN THE POSTPORT AREAS

### Abstract

This article concerns city waterfronts as the object of restructurization according to the ongoing changes in the harbours' location, as well as the infrastructure related. This process leads to release of these areas and creating an opportunity to the creation of new districts. This subject exceeds the basic issue of spatial transformations – processes of changes refer to economic and social issues on the same level, which defines design capabilities of persons responsible. The approach to the water in the city, as an element collaborating the identity of a place, has to be individual and it requires the recognition of the specification of each settlement unit. Despite this fact, every realization can proceed according to a few basics, in general outline, which can be clarified for the needs of the specific investment. The project can be funded from public or private funds under control of public authorities or as a work result of many private investors. Within the limits of this article, an analysis of three well-known waterfront restructurization investments has been carried out – HafenCity in Hamburg, Kop van Zuid in Rotterdam, London Docklands and Bo01 City of Tomorrow in Malmö – and on the basis of implementations used in every case study analysis and obtained results, there was an attempt to create an optimal scheme, according to which this process should be carried out. The impact of each planning procedure on the possible final effect of the work has been highlighted, including mostly the case freedom of each executor and the level of the control from above. It has been evaluated how much a strategy, that is regulating the whole process focuses the large-scale investments into areas coherent both compositionally and functionally.

**Keywords:** waterfronts, ports, redevelopment, HafenCity, Kop van Zuid, London Docklands.

### Wstęp

Przedmiotem niniejszej pracy jest zestawienie najstynniejszych procesów tworzenia nowych dzielnic i rejonów na obszarach nadwodnych oraz podjęcie próby analizy porównawczej, w celu wyznaczenia najistotniejszych kwestii przy rewitalizacji każdego z tych terenów. W artykule poddano analizie tworzenie wielkoskalowych przedsięwzięć, stanowiących nową strukturę miasta w postaci w pełni funkcjonalnych dzielnic czy rejonów<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Rejony są to obszary posiadające charakterystyczne cechy faktyczne (funkcjonalne i społeczne, które odróżniają dany obszar od pozostałych), a także formalne – takie jak umowne granice. Lorens P., *Tkanka miejska*, [w:] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J., (red.) *Wprowadzenie do projektowania urbanistycznego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2014, s. 40.

Woda od początku osadnictwa stanowiła podstawowy czynnik miastotwórczy, co uwarunkowało rozwijanie się ośrodków miejskich, w których stanowi ona centralny element struktury urbanistycznej, zarówno ze względów kompozycyjnych, jak i funkcjonalnych. Wraz z zachodzącymi zmianami cywilizacyjnymi, na przestrzeni wieków ewoluował również sposób użytkowania terenów nadwodnych. W XIX wieku, za sprawą rewolucji przemysłowej, wiele obszarów nadwodnych z tradycyjnych portów przeobraziło się w ważne ośrodki przemysłowe. Już w drugiej połowie XX wieku funkcja ta zaczęła jednak masowo zanikać, czego konsekwencją było pojawienie się potrzeby przypisania tym obszarom nowych funkcji, odpowiadających współczesnym potrzebom gospodarczym i społecznym. Należało podjąć procesy restrukturyzacji nadwodnych części miast portowych, traktując je jako ważny element tożsamości całej jednostki osadniczej.

Okres, który uznawany jest za swoisty renesans obszarów poportowych przypada na lata 80. XX w., kiedy to dostrzeżono w nich potencjał mogący przynieść nową jakość odnowy miejskiej. W wielu wypadkach przeprowadzenie procesów przekształceń wymagało niemal całkowitego zastąpienia istniejącego środowiska zabudowanego tkanką o odmiennym charakterze, przy zachowaniu jednak portowego dziedzictwa. W przeciwieństwie do obszarów podmiejskich, tereny portów mają silnie zakorzenioną tożsamość i specyficzne cechy, które dają możliwość pozytywnego ich spożytkowania poprzez uwzględnienie w działaniach planistycznych. Proces zmian generuje w tym przypadku liczne trudności, spośród których za największe wskazać można napięcia między założeniami odnowy miejskiej oraz odnowy struktury ekonomicznej<sup>2</sup>. Ponadto na uwagę zasługuje fakt, iż realne możliwości restrukturyzacji warunkują takie czynniki jak: obowiązujący system prawny, możliwości finansowe władz krajowych, regionalnych i lokalnych, a także klimat inwestycyjny i polityczny<sup>3</sup>.

W celu efektywnego zagospodarowania nadwodnych terenów pozbawionych funkcji portowych i przemysłowych, dokonać należy analizy kontekstu oraz wziąć pod uwagę ogólne tendencje w rozwoju współczesnych miast. Koniecznym jest również przeprowadzenie dokładnych obserwacji społeczności miejskich (aby ustalić ich hierarchię wartości i, dzięki temu, rzetelnie określić pożądane cechy rewitalizowanego obszaru). W związku z przejściem cywilizacji z industrialnej do postindustrialnej zmianie uległy warunki, których spełnienie gwarantuje miastom rozwój. Kluczowe znaczenie zaczęły pełnić czynnik ludzki. Obecnie szanse rozwojowe mają zatem miasta, które gwarantują, w pierwszej kolejności, atrakcyjne warunki zamieszkania. W cenie jest także sprawna infrastruktura, różnorodne zaplecze usługowe, estetyka i tożsamość<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Hołub A., *Miasto i jego fragment – Rotterdam i Kop van Zuid*, [w:] *Współczesne metamorfozy miast portowych*, red. nauk. M. Kochanowski, Gdańsk 1998, s. 33.

<sup>3</sup> Lorens P., *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Szczecin 2013, s. 55.

<sup>4</sup> Kochanowski M., *Istota Problemu*, [w:] *Współczesne metamorfozy miast portowych*, red. nauk. M. Kochanowski, Gdańsk 1998, s. 5.

Potrzebą, z jaką muszą zmierzyć się współcześni planiści jest powstrzymanie ekspansji miasta na zewnątrz, co osiągnąć można poprzez przekształcanie już istniejących struktur i dostosowywanie ich do aktualnych potrzeb społeczności miejskich. Naznaczone historią obszary centralne są znakomitym materiałem do przekształceń, zaś gdy ich elementem jest dodatkowo woda, walory estetyczne, a potencjalnie także funkcjonalne wzrastają, stanowiąc o specyfice miejsca<sup>5</sup>.

Utworzenie nowego założenia urbanistycznego na terenie poportowym wymaga przebudowy jego systemu powiązań z miastem. Aby „przywrócone do życia” obszary mogły być konkurencyjne względem innych, muszą być one dobrze skomunikowane. Czynnikiem komunikacyjny, obok lokalizacyjnego warunkuje dobrą pozycję przekształcanego terenu, zarówno w kontekście lokalnym, jak i ponadlokalnym. Kierunkiem jaki należy obrać w kwestii rozwoju obszarów poportowych jest połączenie go z najważniejszymi, śródmiejskimi obszarami miasta. Koegzystencja miasta i portu przejawia się w przenikaniu się tych tkanek, zatem tereny nadwodne powinno cechować występowanie różnego rodzaju funkcji. Warunkiem, który powinien spełniać omawiany rodzaj terenów, jest także obecność wysokiej jakości systemu przestrzeni publicznych o układach eksponujących wartości krajobrazowe. Wszystkie działania projektowe należy prowadzić tak, by tworzyć krajobraz kulturowy poprzez zachowanie form nadających portowe *genius loci*<sup>6</sup>.

## 1. Przykład HafenCity – Hamburg, Niemcy

Przedsięwzięcie zlokalizowane u brzegu rzeki Łaby uważane jest za jedno z najlepszych rozwiązań restrukturyzacji wielkich terenów przybrzeżnych. Czynnikiem, który miasto uważa za odróżniający przedmiotową inwestycję od pozostałych zlokalizowanych w pobliżu wody, to bliskość ścisłego centrum miasta. Przekłada się to na wysokie oczekiwania co do jakości wykonania projektu, na przykład drobnoziarnistą, zróżnicowaną zabudowę, standardy urbanistyczne, a także ekologiczny, zrównoważony rozwój dzielnicy czy innowacyjny proces rozwoju obszaru<sup>7</sup>. Geneza projektu jest podobna do pozostałych, omawianych w niniejszym artykule przykładów, bowiem został on zainicjowany wskutek restrukturyzacji działalności portowej.

Pod koniec XV w. Hamburg stał się najważniejszym hanzeatyckim miastem na Morzu Północnym. W XIX w. ekspansja handlu, działalności przemysłowej oraz portu, doprowadziła do najważniejszych zmian obszaru dzięki zakładaniu pierwszych fabryk czy też gazowni miejskich, usytuowanych bezpośrednio przy

---

<sup>5</sup> Ibidem, s. 5–6.

<sup>6</sup> Kochanowska D., *Zasady i metody przekształcania struktur portowo-miejskich*, [w:] *Współczesne metamorfozy miast portowych*, red. nauk. M. Kochanowski, Gdańsk 1998, s. 69–72.

<sup>7</sup> HafenCity Hamburg, *HafenCity Hamburg, Essentials, Quarters, Projects*, Hamburg 2012, s. 8.

drogach wodnych. Do roku 1970 obsługa i dystrybucja ładunków była wciąż usprawniana za pomocą nowych technologii rozładunku oraz bezpośredniego połączenia kolejowego, co spowodowało gwałtowny wzrost obrotów portu. Jednakże przez kolejne 20 lat, postępujące zmiany w sposobie obsługi kontenerowców zmusiły władze do przeniesienia portu kontenerowego w kierunku zachodnim rzeki Łaby, gdzie obsługiwane mogły być większe statki<sup>8</sup>.

Jednocześnie od roku 1970 Hamburg doświadczał pewnego rodzaju decentralizacji, polegającej na ekspansji miasta na zewnątrz. Władze miasta zauważyły ten trend, który w niedalekiej przyszłości mógłby stać się poważnym problemem i już od około 1975 roku w dokumentach strategicznych miasta pojawiały się zapisy o odwróceniu tego negatywnego zjawiska poprzez dogęszczanie centrum miasta, również za pomocą wykorzystania wolnych terenów poportowych<sup>9</sup>.

W związku z powyższym, kiedy 157 ha terenów portowych zostało uwolnione, władze miasta zdecydowały o przystąpieniu do projektu, który połączyłby tereny nadwodne z miastem. Lokalizacja nowej dzielnicy miała wielki potencjał, bowiem tereny te posiadały już połączenie kolejowe oraz znajdowały się tuż przy centrum miasta, które poprzez realizację planowanej inwestycji, powiększyłoby swój obszar o 40%. Głównym celem władz miasta było utworzenie gęstej zabudowy o zróżnicowanym charakterze, która swoją atrakcyjnością ekonomiczną oraz wizualną stanowiłaby niejako przedłużenie ścisłego centrum i mogłaby przyczynić się do wzrostu znaczenia miasta na arenie międzynarodowej<sup>10</sup>.

Oficjalnie, Masterplan dla obszaru o nazwie HafenCity został przyjęty przez senat Hamburga w 2000 roku, jednakże dokument ten powstawał od początku lat 90. XX w. W 1991 roku prezydent miasta nieoficjalnie rozpoczął proces planistyczny na potencjalnych terenach rozwojowych na granicy portu z miastem, ponieważ działalność portowa przenosiła się na południowy brzeg Łaby, pozostawiając niezagospodarowane połacie terenu. Należy nadmienić, że proces ten przeprowadzany był w jak największej tajemnicy, by nie doprowadzić do spekulacji i wzrostu wartości terenów, przez co mógłby stać się nieopłacalny<sup>11</sup>.

Mimo że większość nieruchomości gruntowych należała do miasta, to z kolei znaczna część budynków pozostawała w rękach prywatnych. W związku z tym, na etapie początkowym, budynki zostały zakupione przez firmę całkowicie zarządzaną przez miasto – założoną w 1995 roku Gesellschaft für Hafenund Standortentwicklung (GHS), a od 2004 znaną jako HafenCity Hamburg GmbH.

---

<sup>8</sup> Michelis P., *The HafenCity competition 1999 in Hamburg*, [w:] *Large scale urban developments*, red. nauk. P. Lorens, Gdańsk 2001, s. 88.

<sup>9</sup> Ibidem, s. 89.

<sup>10</sup> Smith H., Soledad Garcia Ferrari M., *Waterfront regeneration. Experiences in City-building*, London/New York 2012, s. 100.

<sup>11</sup> Ibidem, s. 101.

W 1996 roku pierwsze plany zostały zaprezentowane przez architekta miasta, profesora Volkwina Marga, podczas gdy projekt wciąż pozostawał poufny. Prace nad Masterplanem zostały oficjalnie ogłoszone w 1997 roku, pod nazwą „Vision HafenCity”<sup>12</sup>. Następnie, w kwietniu 1999 roku zorganizowano konkurs na projekty urbanistyczne, które mogłyby zostać zaimplementowane w pierw w Masterplanie, a następnie w przestrzeni miejskiej. Został on przeprowadzony pod przewodnictwem magistratu miejskiego oraz GHS. Wśród najważniejszych założeń konkursowych znalazło się zaprojektowanie przestrzeni o silnym połączeniu ładu i wody, a większość lokali znajdujących się w parterach miało pełnić funkcje publiczne bądź komercyjne. Należało także uwzględnić duże zróżnicowanie form użytkowania i zagospodarowania terenu. Dodatkowo, w Masterplanie zawarto również sposób kształtowania terenów okalających HafenCity z perspektywą do 2020 roku. Projekt zakładał również, iż obszar będzie oferował szerokie spektrum usług publicznych<sup>13</sup>. Najistotniejszymi aspektami, plasującymi się w czołówce wyzwań przedsięwzięcia, były zagadnienia związane z ochroną przeciwpowodziową, mobilnością oraz czynniki mające wpływ na jakość życia, takie jak: hałas, zanieczyszczenie środowiska związane z wcześniejszym sposobem użytkowania przedmiotowego terenu czy wciąż występujące nieprzyjemne zapachy<sup>14</sup>.

Początkowo plan zakładał powstanie 5,5 tys. mieszkań oraz 40 tys. miejsc pracy na obszarze podzielonym w procesie inwestycyjnym na dziesięć części. Jednakże w latach 2006, 2009 oraz 2010 miały miejsce zmiany w najważniejszym dokumencie planistycznym w związku z planowanym przez miasto innym przedsięwzięciem, nazwanym „Leapacross the Elbe”, celem lepszej integracji tych struktur. Dotyczyły one zmian w zagospodarowaniu wschodniego obszaru HafenCity, wskutek czego wzrosła liczba mieszkań o 500 jednostek, natomiast liczba miejsc pracy o ponad 5 tys. Zaprojektowano w tym miejscu również przestrzenie zakupów, wypoczynku (m. in. Lohsepark, zwany „Parkiem Centralnym” HafenCity), hotele oraz szkołę podstawową i średnią. Tym samym zwiększono przestrzeń publiczną z 24 do 26 ha (nie licząc prywatnych przestrzeni udostępnionych publicznie) oraz przestrzeń waterfrontową dostępną publicznie do 10,5 km<sup>15</sup> (Rysunek 1.).

---

<sup>12</sup> Ibidem.

<sup>13</sup> Ibidem, s. 101–102.

<sup>14</sup> Michelis P., op.cit., s. 90.

<sup>15</sup> HafenCity Hamburg, op.cit., s. 13.

**Rysunek 1.** Masterplan obszaru HafenCity po zmianach w 2010 roku.



Źródło: ASTOC/KCAP Architects & Planners/Hamburgplan ([www.world-architects.com/en/astoc-architects-and-planners-koln/project/masterplan-hafencity](http://www.world-architects.com/en/astoc-architects-and-planners-koln/project/masterplan-hafencity)) [dostęp: 08.06.2019]

Przestrzenie publiczne HafenCity stanowią 24% powierzchni obszaru. Większość z nich będzie położona tuż nad wodą. Do najbardziej znaczących otwartych przestrzeni publicznych wymienić należy: Magellan-Terrassen (Fotografia 1.), oddane do użytku w 2005 roku oraz Marco-Polo-Terrassen, otwarte od 2007 roku. Na terenie tych pierwszych ogromną popularnością cieszą się organizowane latem liczne imprezy zarówno dla dorosłych, jak i młodszych użytkowników przestrzeni. Ilość przyciąganych w tamte rejony mieszkańców czy turystów potęguje również fakt, iż przestrzenie te zaprojektowane zostały – jak sama nazwa wskazuje – w sposób tarasowy, gdzie najniższy punkt znajduje się tylko 4,5 m n.p.m., w związku z czym odwiedzający mają niejako bezpośredni kontakt z wodą. Wśród placów miejskich, najbardziej popularny jest Vasco-da-Gama-Platz, wraz ze swym zapleczem sportowym i gastronomicznym na świeżym powietrzu<sup>16</sup>.

Wśród funkcji publicznych, największą część stanowią aspekty kulturowe oraz szkolnictwo – zarówno podstawowe, jak i wyższe. W nowej dzielnicy ma powstać około 11 szkół i przedszkoli, natomiast obecnie najbardziej znanym architektonicznie obiektem jest Filharmonia nad Łabą, otwarta w 2017 roku. Swoim wyglądem nawiązuje do kształtu fali bądź żagla. Ponadto na przedmiotowym obszarze znajdują się również liczne muzea i sale wystawiennicze, które są wykorzystywane także do organizacji różnego rodzaju wydarzeń kulturowych, niezwiązanych z pierwotnym przeznaczeniem tych obiektów<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Ibidem, s. 56–57.

<sup>17</sup> HafenCity Hamburg GmbH, <https://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-development-facts-and-figures.html> [dostęp: 1.06.2019].

**Fotografia 1.** Tarasy Magellana w Hamburgu.



Źródło:<https://ismh15.com/en/hamburg/hamburg-magellan-terrassen/>[dostęp: 08.06.2019].

Celem przeprowadzenia sprawnego i kontrolowanego procesu inwestycyjnego, Hafencity Hamburg GmbH, agencja rozwoju miejskiego, otrzymała od miasta wszelkie tereny inwestycyjne. Jest ona spółką, której 100% udziałów posiada miasto. Duże znaczenie mają tutaj warunki negocjacyjne i sposób przeniesienia własności do nieruchomości, dzięki którym miasto może wpływać na stopień wdrażania postawionych wymagań, jak na przykład standardy środowiskowe<sup>18</sup>.

Działalność spółki jest ściśle zintegrowana z działalnością instytucji publicznych samorządu. W jej zarządzie zasiadają członkowie lokalnego senatu, procedura sprzedaży gruntów wymaga pozwolenia Komisji ds. Nieruchomości, plany dotyczące poszczególnych stref muszą być uzgadniane z Komisją ds. Rozwoju Miejskiego, a pozwolenia na budowę zatwierdzane są przez ministerstwo landu<sup>19</sup>.

Dzięki tego rodzaju rozwiązaniom agencja posiadała pełną kontrolę nad terenami inwestycyjnymi, co pozwoliło jej na kontrolowanie rynku nieruchomości

---

<sup>18</sup> Pancewicz Ł., *Znaczenie przedsięwzięć urbanistycznych o dużej skali jako narzędzia kształtowania polityki rozwojowej miast oraz możliwości jego zastosowania w Polsce*, Gdańsk 2012, s. 123, 126.

<sup>19</sup> Hafencity Hamburg, *Hafencity Hamburg, Essentials, Quarters, Projects*, Hamburg 2012, s. 4.



ści oraz ustanawianie warunków zagospodarowania. Działki budowlane są sprzedawane za pomocą procedur przetargowych, które uwzględniają nie tylko warunki cenowe, ale również jakościowe. Zanim jednak dojdzie do transakcji, w procedurze konkursowej deweloper ma możliwość przygotowania propozycji dla zagospodarowania terenu, gdzie musi uwzględnić postulaty miasta odnośnie wszelakich standardów. Mechanizm ten nazywa się „wyprzedzające planowanie w stosunku przeniesienia własności nieruchomości” (niem. „Anhandgabe”); ma on na celu umożliwienie prowadzenia negocjacji między oboma podmiotami. Proces ten trwa około 1,5 roku, w drodze pozwolenia na budowę deweloper otrzymuje teren. Celem takich procedur jest zachowanie jak największej spójności w zagospodarowaniu obszaru HafenCity<sup>20</sup>.

Podczas przeprowadzania procesu inwestycyjnego, wszystkie nieruchomości gruntowe (o łącznej wartości około 1,5 mld Euro z 2,4 mld Euro wkładu podmiotu publicznego) mają zostać sprzedane prywatnym inwestorom, co pozwoli na sfinansowanie z uzyskanych środków powstania dóbr publicznych, takich jak kanalizacja, modernizacja historycznego nabrzeża czy też zaprojektowanie przestrzeni publicznych, niezbędnych do osiągnięcia pożądanego efektu, jakim jest atrakcyjna dzielnica o znaczeniu międzynarodowym<sup>21</sup>.

Zagadnienie ochrony przeciwpowodziowej jest o tyle istotne na omawianym terenie, że planowana zabudowa ma zostać posadowiona na poziomie jedynie 8–9 m n.p.m., z wyłączeniem nabrzeży i promenad. Wskutek dogłębnych analiz zdecydowano się na utworzenie dodatkowej kondygnacji (około 3 m) od strony nabrzeży celem podwyższenia pierwszej kondygnacji użytkowej i tym samym zniwelowanie szans na ewentualne zalanie. Wezbrania wody u brzegu HafenCity wynoszą średnio 2,10 m n.p.m., promenady i pierwsze poziomy placów zostały więc wybudowane na poziomie około 4,5 m n.p.m., natomiast ochrona przeciwpowodziowa dotycząca budynków i dróg zakłada wezbrania do maksymalnie 8,3 m n.p.m. Warto nadmienić, że najwyższy poziom wód w tamtym rejonie został osiągnięty podczas powodzi w 1976 roku i wynosił on 6,45 m n.p.m.<sup>22</sup>.

Polityka miejska zakładająca zrównoważony rozwój miasta, znalazła również odniesienie w projekcie HafenCity. Był on od początku promowany jako zgodny z ekologicznymi standardami. W praktyce ma się ten fakt przejawiać między innymi poprzez efektywne wykorzystanie terenów – dogęszczenie śródmiejskiej zabudowy, wysoce konkurencyjny transport publiczny w stosunku do zindywidualizowanego, zaprojektowanie dużej ilości terenów zielonych, niskoemisyjne budynki wykorzystujące technologię ogniwo-paliwowych, energię geotermalną czy słoneczną. Za tego typu rozwiązania (70% budynków mieszkalnych we wschodniej części HafenCity ma być niskoemisyjnych), projekt otrzymał nagrody „silverEcolabel” oraz „goldEcolabel”. Polityka

---

<sup>20</sup> Pancewicz Ł., op.cit., s. 127.

<sup>21</sup> Smith H., Soledad Garcia Ferrari M., op.cit., s. 102.

<sup>22</sup> HafenCity Hamburg, op.cit., s. 60–61.

miejska zakłada zmniejszenie emisji dwutlenku węgla w mieście o 40% do 2020 roku w porównaniu do 1990 (na obszarze HafenCity zakłada się zmniejszenie emisji o 50%). Za podejście miasta do ekologicznych rozwiązań, Hamburg został w 2011 roku „Zieloną Stolicą Europy”<sup>23</sup>.

Na szczególną uwagę zasługuje również projekt infrastruktury komunikacyjnej, którego rozwiązania władze miasta określają mianem przyjaznych środowisku. Oprócz modernizacji istniejących dróg, mostów i linii kolejowych, zostaną również wybudowane kolejne połączenia drogowe (już przed rozpoczęciem robót na działkach budowlanych), powstanie nowa linia metra U4, uruchomiony zostanie system rowerowy. Twórcy projektu podkreślają, że teren ten będzie posiadać dużą ilość ścieżek rowerowych i pieszych oraz że HafenCity i okolice są dzielnicami krótkich odległości. Warto również wspomnieć o mostach, które w normalnych warunkach służą rowerzystom i pieszym, natomiast w przypadku powodzi mogą zostać wykorzystane jako pas techniczny dla służb<sup>24</sup>.

Należałoby również zwrócić uwagę na to, w jaki sposób władze miasta podeszły do procesu partycypacji podczas realizacji inwestycji. Na etapie początkowym, decydując się na podjęcie ogromnego wyzwania, jakim było utworzenie nowej dzielnicy na poportowym terenie, miasto wraz z władzami portowymi działały poufnie, by nie doprowadzić do spekulacji. Po przeprowadzeniu ekspertyz i wykonaniu wstępnych zarysów planu, ogłoszono chęć podjęcia się takiej inwestycji, wraz z szeregiem procesów partycypacyjnych czy postępowań konkursowych, by w jak najlepszym stopniu odpowiedzieć na potrzeby mieszkańców i skupić się na dobru publicznym. W miarę upływu czasu, gdy rozpoczął się proces budowy, każde zmiany można było śledzić w obserwatorium zmian, ulokowanym na obszarze HafenCity. Prowadzono konsultacje, a podczas oddawania przestrzeni publicznych do użytku, organizowano liczne imprezy, by w jak największym stopniu zaangażować lokalną społeczność w nadchodzące zmiany. Utworzono także forum internetowe dla mieszkańców oraz lokatorów dzielnicy. Innym zabiegiem, zastosowanym przez władze miasta było przeniesienie szkoły ze starej części centrum miasta do HafenCity. Miało to na celu stworzenie nowej lokalnej społeczności<sup>25</sup>.

Planowane zakończenie inwestycji ma nastąpić w latach 2025–2030, z wyłączeniem kilku budynków. Już teraz natomiast projekt utworzenia nowej dzielnicy w Hamburgu uważany jest przez wielu ekspertów za modelowy przykład rozwoju XXI-wiecznych centrów miast. Wśród najczęściej wymienianych aspektów, które pozytywnie wpłynęły na przyjęcie się projektu przytoczyć należy: kompleksowe planowanie rozwoju dzielnicy oraz okolicznych terenów, zgodne z wytycznymi polityki lokalnej i ponadlokalnej, zintegrowane zarządzanie nieruchomościami gruntowymi włączając w to spójny proces ich sprzedaży,

---

<sup>23</sup> Ibidem, s. 46–49.

<sup>24</sup> Ibidem, s. 62–63.

<sup>25</sup> Smith H., Soledad Garcia Ferrari M., op.cit., s. 95, 101–105.

przy całkowitej kontroli władz miasta, duży nacisk kładziony na funkcje publiczne budynków i atrakcyjne przestrzenie publiczne, stanowiące miejsce mieszania się różnych grup społecznych, a także proekologiczne podejście w kształtowaniu nowej zabudowy i infrastruktury.

Dzięki dogodnej lokalizacji, HafenCity jest przestrzenią atrakcyjną dla rozwoju turystyki, kultury, organizacji różnego rodzaju wystaw, a także ma możliwość zorganizowania stałych wycieczek rejsowych, których jak dotąd brakowało w Hamburgu<sup>26</sup>.

Jednakże, wśród problemów mogących mieć miejsce w związku z planowaną inwestycją, wymienić należy możliwą gentryfikację obszaru i polaryzację społeczną, zwłaszcza jeśli kształtuje się profil dzielnicy jako metropolitalnego centrum. Na zmniejszenie negatywnych skutków tego zjawiska, jakimi są wzrost cen nieruchomości, a co za tym idzie, wykluczenie mniej zamożnej grupy użytkowników, może wpłynąć wiele czynników, które w przemyślany sposób implementowane są w przestrzeń miejską. Są to na przykład realizacja dużej ilości przestrzeni publicznych, działających na rzecz zwiększonej dostępności i mieszania się różnych grup społecznych czy też realizacje programów wsparcia budownictwa socjalnego na terenie dzielnicy<sup>27</sup>.

## **2. Przykład Kop van Zuid – Rotterdam, Holandia**

W celu dogłębnego zrozumienia specyfiki obszarów nadwodnych Rotterdamu przeanalizować należy cechę łączącą dawne holenderskie porty. Ich wspólnym mianownikiem jest bezpośrednie powiązanie miejskich przestrzeni publicznych z infrastrukturą portową, które jest uwarunkowane historycznie. Tradycyjnie w portach osiedlały się najbogatsze rodziny kupieckie, co nadało szerokim nabrzeżom funkcje nie tylko załadunkowe i wyładunkowe, ale także handlowe, rekreacyjne, reprezentacyjne i mieszkaniowe; możliwe to było dzięki znacznym szerokościom nabrzeży. Podkreślenia wymaga zatem charakter holenderskich portów, który określić można jako funkcjonalny i reprezentatywny. Nadawało im to ważną rolę w formie i percepcji miasta, a także jego strukturze przestrzennej<sup>28</sup>. Dbłość o krajobraz miejski z odpowiednim wyeksponowaniem nabrzeża w Rotterdamie sięga wieku XVII, kiedy to zainicjowano wprowadzenie typologii miejskich waterfrontów. Działanie to miało na celu wprowadzenie przepisów regulujących kwestie dotyczące fizycznego kształtu nabrzeża, takie jak linie zabudowy, kolor budynków, rodzaj dachów. Wiek XIX przyniósł z kolei tendencję większego zróżnicowania – zwiększenie autonomii w kształtowaniu formy przestrzeni publicznej, dążące do uzyskania czytelności

---

<sup>26</sup> Michelis P., op.cit., s. 90.

<sup>27</sup> Pancewicz Ł., op.cit., s. 128.

<sup>28</sup> Hołub A., op.cit., s. 33–34.

poprzez jej zróżnicowanie. Wiek ten przyniósł także zwiększenie powierzchni obszarów portowych<sup>29</sup>.

Struktura przestrzenna i funkcjonalna Rotterdamu ulegała przekształceniom na przestrzeni wieków, zmieniając także relacje z istotnym w tym kontekście elementem – wodą. Układ przestrzenny portu w Rotterdamie zaczął oddalać się od tradycyjnego kształtu na przełomie XIX i XX stulecia, kiedy to przekształcono model ścisłego przeplatania miasta i portu na rozdział ich funkcji. Następane fazy to: podjęcie próby nadania monumentalności przestrzeni nadrzecznej, zaś finalnie – ponownego zdefiniowania znaczenia ciekłu wodnego dla miasta<sup>30</sup>.

Po opuszczeniu terenu dotychczasowego portu przez przemysł, w latach 70. i 80. XX w. toczono dyskusje wokół kwestii idealnego modelu miasta jako środowiska kulturowego, idei miasta zróżnicowanego społecznie i narodowościowo oraz zrównoważonego ekonomicznie. Idea ta ma swoją genezę w wielonarodowościowej strukturze Rotterdamu oraz dużym zapotrzebowaniem na tereny mieszkaniowe<sup>31</sup>.

Realizacja szeregu drobnych operacji urbanistycznych w obszarach portowych nie sprostała jednak potrzebom wymagającego restrukturyzacji nabrzeża. Proces przekształceń nakierować należało na dwa podstawowe dla władz miejskich czynniki – minimalizację bezrobocia oraz wzmocnienie pozycji Rotterdamu w światowym systemie miast portowych. Planowano uczynić Rotterdam głównym portem Europy, przestawiając jego profil z wielkopowierzchniowego portu przeładunkowego na port logistyczny. Realizacja tych planów generowała potrzebę przeprowadzenia gruntownej rewitalizacji, obejmującej transformację portu i jego relacji z miastem, dostosowując go do obsługi zaawansowanych technologii przeładunku i systemów informacyjnych. Ponadto miasto musiało zostać przygotowane do pełnienia nowych funkcji – należało stworzyć obszary korzystne dla lokowania najnowocześniejszych przedsiębiorstw transportowych i dystrybucyjnych, a także umożliwić wprowadzenie nowego sektora usług, w tym oświatowych oraz małe i średnie przedsiębiorstwa. Próbę stawienia czoła wysokim potrzebom podjęto poprzez sformułowanie na początku lat 80. dokumentu zatytułowanego „Odnowa Rotterdamu”<sup>32</sup>.

Strategia regeneracji „Odnowa Rotterdamu” przygotowana została przez gminę miasta i zawarto w niej 30 projektów mających na celu wzmocnienie pozycji Rotterdamu w skali zarówno krajowej, jak i międzynarodowej. Równocześnie prowadzono także dyskusje odnośnie długookresowych przekształceń krajobrazu miejskiego, odnosząc się do dawniejszych koncepcji rozwoju miasta. Kwestią zasadniczą przekształceń miało być stworzenie struktur przestrzen-

---

<sup>29</sup> Ibidem, s. 34–35.

<sup>30</sup> Ibidem, s. 34.

<sup>31</sup> Ibidem, s. 35.

<sup>32</sup> Ibidem, s. 35–36.

nych na poziomie międzynarodowym oraz zagwarantowanie powiązania nowych interwencji urbanistycznych z istniejącą strukturą przestrzenną oraz potrzebami mieszkańców<sup>33</sup>. Ważnym aspektem było także poprawienie wizerunku południowej części miasta, obejmującej między innymi dzielnicę Kop van Zuid. Poprzez przeprowadzenie odpowiednich działań planowano połączyć północny i południowy brzeg rzeki, rozszerzając jednocześnie centrum miasta<sup>34</sup>.

Kop van Zuid jest projektem flagowym strategii odnowy Rotterdamu. Teren ten leży naprzeciwko centrum Rotterdamu, w zakolu rzeki Mozy. Plan jego restrukturyzacji dotyczy czterech obszarów portowych – Binnenhaven, Spoorweghaven, Rijnhaven, a także przyległych nabrzeży i pirsów. Całkowita powierzchnia planowanego obszaru wynosi 120 ha, po wyłączeniu zabudowy istniejącej i wody – 82,5 ha. Przekształcenia Kop van Zuid ilustrują kształtowanie się w praktyce relacji między wieloprzestrzennym projektem a całościową wizją miasta. Za podstawowe cele projektu uznaje się połączenie części miasta leżących po przeciwnych stronach rzeki, zapewnienie warunków dla lokalizacji zróżnicowanego mieszkalnictwa, rekreacji i przedsiębiorczości o międzynarodowej skali oraz ulokowanie funkcji centralnych<sup>35</sup>.

Zdefiniowano 4 aspekty projektu – waterfront, bulwar miejski, ulice poprzeczne i Emplacementweg. Plan przyjął formę konwencjonalnego planu ulic, co ułatwiło sformułowanie nie tylko programu zabudowy, ale także typologii przestrzeni publicznej, wyszczególniając ulice, place, parki i nabrzeża. Planowano kompleksowo, pod uwagę biorąc każdy element tworzący krajobraz miasta, od ikon budowlanych takich jak most Erasmus, po umeblowanie i oświetlenie ulic. Walory krajobrazowe i funkcjonalne podniesiono nie dzięki grupowaniu poszczególnych form, ale poprzez wprowadzeniu różnorodności; wykorzystano także elementy rzeki, nabrzeży basenów portowych, parków i zieleni<sup>36</sup>. Celem było stworzenie obszaru wielofunkcyjnego o wysokiej intensywności zabudowy, gwarantując 60 tys. m<sup>2</sup> powierzchni biurowej i tyle samo handlowej oraz około 5500 mieszkań o wysokim standardzie. Ważnym elementem projektu była również rozbudowa infrastruktury transportowej, obejmująca budowę imponującego mostu Erasmus, stacji metra, tunelu pod całą dzielnicą oraz szybkiej linii tramwajowej. Działania prowadzone w Kop van Zuid stanowiły także stymulator rozwoju dla obszarów przylegających<sup>37</sup>. Efekt powyższych działań ukazano na Fot. numer 2, gdzie widnieją najbardziej spektakularne spośród zrealizowanych projektów.

---

<sup>33</sup> Ibidem, s. 36.

<sup>34</sup> Lorens P., op.cit., s. 38–39.

<sup>35</sup> Hołub A., op.cit., s. 37.

<sup>36</sup> Ibidem, s. 38.

<sup>37</sup> Załuski D., *Od portofobii do portofilii – współczesne kierunki przekształceń dzielnic portowo-przemysłowych*, [w:] *Współczesne metamorfozy miast portowych*, red. nauk. M. Kochanowski, Gdańsk 1998, s. 21.

**Fotografia 2.** Kop van Zuid.



Źródło: <https://www.misterrotterdam.nl/uitgelicht-kop-van-zuid/> [dostęp: 08.06.2019].

Projekt zrealizowany został z funduszy publicznych i prywatnych. Warty podkreślenia jest fakt, iż fundusze przeznaczone na infrastrukturę pochodzą w większości z budżetu rządowego<sup>38</sup>. Ważnym czynnikiem w kontekście finansowania projektu jest jego ranga jako projektu kluczowego odnowy Rotterdamu. Ze względu na ten status, rząd centralny podpisał z gminą Rotterdam porozumienie, w którym określono prawa i obowiązki w zakresie procedur, finansowania i programu. Uszczegółowiono zwłaszcza część dotyczącą finansowania – wsparcie finansowe państwa dotyczyło przede wszystkim infrastruktury oraz mieszkalnictwa. Projekt kluczowy prowadzono ze szczególną dokładnością, czego przejawem był chociażby program kontroli jakości przestrzeni – stworzono tzw. księgi jakości, w których określono zasady kształtowania przestrzeni publicznych, definiując docelową hierarchię sieciowych przestrzeni oraz zróżnicowanie między poszczególnymi ich elementami. Z wyjątkową dbałością potraktowano w tym kontekście relację miasto-woda-port, uznając je nie tylko jako łącznik między elementami planu, ale także powiązania z centrum miasta, łączące prawobrzeżne zakole Mozy z lewobrzeżnym. Celem zwiększenia spójności projektu, teren podzielono na strefy o zróżnicowanych programach oraz określono relacje między zabudową a przestrzenią otwartą. Całość realizacji charakteryzowała integralność programowa, proceduralna oraz przestrzenna; oznacza to, że inwestorzy nie otrzymywali indywidualnych parcel budowlanych.

---

<sup>38</sup> Ibidem.

nych, lecz podejmowano działania umożliwiające kontrolę współzależności między wszystkimi częściami planu<sup>39</sup>.

Kop van Zuid powstał jako owoc partnerstwa publiczno-prywatnego, którego podstawą były zasady jakości, współzależności, synergii (realizacja inwestycji przynoszących bezpośrednie zyski powiązane z tymi, które bezpośrednio korzyści nie przynoszą) i równorzędności. W ramach porozumienia między stroną publiczną i prywatną dzielone są dochody, które uzyskiwane są dzięki synergii. Szczegółowe konstrukcje partnerstwa dostosowuje się do konkretnych projektów<sup>40</sup>. Ze względu na przyjęty model realizacji, stron zainteresowanych w projekcie jest wiele – gmina Rotterdam, Naczelny Urząd Mieszkalnictwa i Transportu, Holenderskie Koleje Żelazne, zagraniczne i krajowe przedsiębiorstwa zainteresowane w lokalizacji na obszarze Kop van Zuid<sup>41</sup>.

Zasługujący na uwagę jest także rozmach, z jakim realizowano projekt flagowy odnowy Rotterdamu. Najbardziej adekwatnym świadectwem jest tu realizacja dzieła sztuki inżynierskiej, stanowiącego kluczowy łącznik między dwiema rozdzielonymi rzeką częściami miasta, jakim jest most Erasmus. Realizacja sfinansowana została przez gminę, zaś wybrany projekt był spektakularny i najdroższy spośród wszystkich propozycji. Celem jego budowy była bowiem nie tylko rola funkcjonalno-przestrzenna, ale także potrzeba stworzenia charakterystycznej formy, która będzie symbolem nowopowstałego założenia<sup>42</sup>.

### **3. Przykład London Docklands – Londyn, Wielka Brytania**

Doki Londyńskie uznaje się za największy, a zarazem najbardziej znany program przekształceń terenów portowych na świecie. Port składał się z szeregu zespołów realizowanych od 1802 do 1921 r., zaś okres jego rozkwitu przypadł na erę kolonialną<sup>43</sup>. Faktem, który warto zaakcentować w kontekście portu londyńskiego, jest osiągnięcie niegdyś statusu największego portu na świecie, zaś największy obrót tonażem osiągnięty został w roku 1965. Już w 1981 roku obsługa towaru jednak ustała, a w tym samym roku niemal połowa obszaru była niezagospodarowana. Dramatycznie spadło wówczas także zatrudnienie<sup>44</sup>.

Londyn jest metropolią, którą zamieszkuje aż 1/8 populacji Wielkiej Brytanii. Ze względu na swoją wielkoskalowość, podzielono ją na 33 lokalne rady. Nie podlegają one pod nadrzędny organ, mogący kierować ogólnomiejską stra-

---

<sup>39</sup> Hołub A., op.cit., s. 39–42.

<sup>40</sup> Ibidem, s. 41–42.

<sup>41</sup> Ibidem, s. 37.

<sup>42</sup> Ibidem, s. 42.

<sup>43</sup> Lorens P., op.cit., s. 33.

<sup>44</sup> Załuski D., op.cit., s. 16.

tegią, jako że w 1985 roku odwołano Radę Nadzorczą Wielkiego Londynu, która kierowała dotychczas strategią rozwoju całego miasta<sup>45</sup>.

Przebudowa Doków Londyńskich uznawana jest za najbardziej znaczący projekt regeneracji urbanistycznej, którym kierował rząd angielski od roku 1979. Łąkowa część terenu objętego przekształceniami ma aż 2000 ha, co świadczy o monumentalności przedsięwzięcia<sup>46</sup>. Podjęto próby nadania procesowi jednolitego kierunku oraz jego powiązanie z resztą miasta, czego wyrazem jest przygotowanie w latach 1968–1973 Strategii Rozwoju Doków, w ramach której wytypowano do realizacji wiele przedsięwzięć. Niestety, ze względu na znaczną wielkość objętego nią obszaru, strategia nie sprawiła, że proces restrukturyzacji był prowadzony skutecznie, pojawiły się natomiast problemy w organizacji i koordynacji. Piętrzyły się także komplikacje finansowo-administracyjne oraz polityczne, wynikające z konfliktów między zarządami poszczególnych dzielnic (uprawnionymi do czynnego udziału w procesie planowania) a administracją Londynu. W związku z napotkanymi trudnościami i wynikającym z nich brakiem postępu w transformacji doków, w II poł. lat 70. przygotowano drugą Strategię Rozwoju Doków. Sporządzona ona została jako rezultat współpracy władz miejskich z agendami rządowymi. Władze centralne przejęły wiodącą rolę w procesie restrukturyzacji<sup>47</sup>. Wyrazem wprowadzonych zmian było powołanie w roku 1981 London Docklands Development Corporation (LDDC), która kontrolowana jest przez zarząd powołany przez Ministra Środowiska. Owa licząca około 80 osób korporacja ma na celu kierowanie procesem przemian. Same prace planistyczne oraz projektowe powierzone zostały wykonawstwu zewnętrznych konsultantów, podczas gdy LDDC odpowiedzialna była za pozyskanie i przygotowanie terenów pod inwestycje, w tym budowę niezbędnej infrastruktury – drogowej, kolejowej, telekomunikacyjnej. Obowiązkiem tego organu była także ochrona dziedzictwa historycznego oraz akwenów wodnych, a także promocja komunikacji publicznej. Działania podjęte przez LDDC kosztowały kasę publiczną 1,3 biliona funtów, lecz przyciągnęło to aż 9,1 biliona funtów od prywatnych inwestorów<sup>48</sup>. Rozmach inwestycji ukazano na fotografii numer 3, która przedstawia dominujące nad panoramą miasta CanaryWharf - kompleks biurowy zlokalizowany w strefie Isle of Dogs.

---

<sup>45</sup> Ibidem, s. 15, 19.

<sup>46</sup> Ibidem, s. 15.

<sup>47</sup> Lorens P., op.cit., s. 33–34.

<sup>48</sup> Załuski D., op.cit., s. 15.



**Fotografia 3.** Canary Wharf, centrum London Docklands.



Źródło: <https://www.thenational.ae/arts-culture/my-kind-of-place-london-docklands-1.98813> [dostęp: 08.06.2019].

LDDC ma możliwość oddziaływania na jakość rozwiązań przestrzennych poprzez bezpośrednie zlecenie pracy przy okazji powstawania ważnego założenia krajobrazowego, np. sylwety lub panoramy, czy przy budowie nowych obiektów użyteczności publicznej. Kolejną możliwością jest także rozdysponowanie ziemi dla inwestycji prywatnych, poprzedzone selekcją projektów proponowanych przez deweloperów. Jedne z pierwszych podjętych przez LDDC działań to postanowienie o zachowaniu historycznej siatki ulic, przestrzeni publicznych oraz budynków, co umożliwiłoby nadanie tożsamości nowym założeniom deweloperskim<sup>49</sup>. W tym celu ustanowiono 16 stref konserwatorskich, które regulowały sposób wprowadzania nowych elementów do historycznej przestrzeni. Należy niemniej podkreślić, iż mimo szerokich uprawnień i wystarczających funduszy, LDDC nie opracowała jednolitego programu rozwoju doków<sup>50</sup>.

Za największy błąd w organizacji i prowadzeniu działań projektowych uważa się kwestie transportowe – odpowiedzialna za pokrycie tej części działań LDDC nie nadążała z budową infrastruktury drogowej za oddawanymi do eksploatacji budynkami. Przekazana do użytkownika kolejka miejska DLR mogła początkowo przewieźć dziennie jedynie 20 tys. osób, co nie odpowiadało potrzebom terenu. Ponadto, dopuszczono do powstania obszarów monofunkcyjnych, co wywarło negatywny wpływ na sposób funkcjonowania obszaru – wielkie kompleksy biurowe były pozbawione zaplecza usługowego i mieszka-

---

<sup>49</sup> Ibidem, s. 15–16.

<sup>50</sup> Lorens P., op.cit., s. 34–35.

niowego. Niedoinwestowanie zaplecza socjalnego oraz infrastruktura doprowadziły do bardzo negatywnej opinii o LDDC<sup>51</sup>.

Budynki socjalne oraz komunalne-czynszowe stanowiły aż 95% zabudowy mieszkaniowej do roku 1980, podczas gdy wartość prywatną stanowiło tylko 5% nieruchomości. Teren doków zamieszkiwany był przez liczne mniejszości etniczne i była to ludność biedna, zaś wskaźniki przestępczości utrzymywały się na wysokim poziomie. Po powołaniu LDDC sytuacja uległa jednak zmianie – wybudowano 16 tys. mieszkań, niemniej ich ceny znacznie przekraczały możliwości finansowe dotychczasowych mieszkańców. Na przestrzeni lat 1980–1984 renta gruntów podwyższyła się z 100 tys. do aż 1 mln funtów za akr<sup>52</sup>. Ponadto w nowym budownictwie dominowały niepowiązane ze sobą enklawy, pozbawione infrastruktury społecznej. W miarę jak dotychczasowi mieszkańcy zaczęli być wypierani przez bogatszą ludność, zaczęto obserwować zakrojony na niepokojącą skalę proces gentryfikacji, przez co wzrosła liczba osób bezdomnych bądź oczekujących na przydział mieszkania socjalnego<sup>53</sup>.

Do połowy lat 80. LDDC działało bez uwzględnienia lokalnej społeczności i jej potrzeb. Później uległo to zmianie pod wpływem sprzeciwu społecznego, z jakim spotkała się propozycja realizacji kolejnych wielkoskalowych przedsięwzięć, które zagrażałyby komfortowi życia mieszkańców. Ostatecznie zmieniono podejście na bardziej prospołeczne i podjęto współpracę z lokalnymi władzami, w wyniku czego zaczęto działać w partnerstwie publiczno-prywatnym. Zapoczątkowano budowę mieszkań komunalnych opłacanych przez spółdzielnie mieszkaniowe oraz powołano Wydział Usług Socjalnych, który miał koordynować ten proces. Wówczas zaczęto wychodzić naprzeciw potrzebom użytkowników terenu, zarówno mieszkańców jak i pracowników. Zwrócono także szczególną uwagę na utrzymanie cen nieruchomości oraz ich wynajmu na stabilnym, niewygórowanym poziomie. Kolejnym wyjściem w stronę potrzeb mieszkańców było utworzenie programów edukacyjnych, w tym szkolnictwa zawodowego, zgodnego z wymaganiami pracodawców<sup>54</sup>.

Inwestycja London Docklands bazowała na czterech obszarach zarządzania – Wapping, Isle of Dogs, SurreyDocks oraz RoyalDocks:

1. Wapping – jednym z pierwszych działań LDDC była inicjacja przekształceń na potrzeby turystyki, poprzez adaptację starych obiektów portowych na nowe funkcje; zabudowa nowoczesna została wpleciona w tradycyjną portową, tworząc wyjątkowy klimat. Powstały tam tereny mieszkalnictwa, głównie luksusowego, a także miejsca sprawujące funkcje biurowe, usługowe, kulturowe.

---

<sup>51</sup> Załuski D., op.cit., s. 16–17

<sup>52</sup> Ibidem, s. 16.

<sup>53</sup> Lorens P., op.cit., s. 35–36.

<sup>54</sup> Załuski D., op.cit., s. 17.

2. Isle of Dogs – większość terenów przeznaczono na rozwój przedsiębiorczości, tworząc wielkoskalowe inwestycje biurowe dominujące nad sylwetką tej części Londynu; powstało monocentryczne centrum biurowe, które pozbawione jest zaplecza mieszkaniowo-usługowego, przez co kompleks cyklicznie ożywia się i zamiera. Zastosowane rozwiązania architektoniczne są powszechnie uważane za nieudaną próbę adaptacji klasycyzmu angielskiego. Ponadto centrum biurowe nie jest optymalnie powiązane siecią transportową z najbliższymi terenami mieszkaniowymi.
3. Surrey Docks – mimo wprowadzenia wielu funkcji, w większości udało się zrealizować inwestycje do czterech kondygnacji; realizacje na tym terenie cechuje harmonia połączenia nowych i starych budynków oraz ludzka skala, nawiązująca do tradycji angielskich.
4. The Royal Docks – pośród wielkoskalowych inwestycji, takich jak lotnisko czy stadion, powstały tam kompleksy mieszkaniowe po niewygórowanej cenie<sup>55</sup>. Ciekawym przykładem zlokalizowanej tam inwestycji służącej rekreacji jest Thames Barrier Park, który otwarty został w 2001 roku w południowej części Royal Docks i zawdzięcza swoją nazwę zlokalizowanej w pobliżu tamie na Tamizie, której budowa ukończona została w 1981. Projekt parku został wyłoniony dzięki międzynarodowemu konkursowi przeprowadzonemu w 1995 roku. Ze względu na poprzedni charakter prowadzonej na tym terenie działalności należało przeprowadzić kosztowne prace remediacyjne. Kształt tego 14-hektarowego parku zbliżony jest do kwadratu, przez który przebiega pas ziemi będący dawnym dokiem, co podkreślono dzięki falistemu układowi zlokalizowanej tam zieleni, nawiązując jednocześnie do portowej przeszłości terenu.

Realizacja London Docklands jest często negatywnie oceniana przez rzeczoznawców. Stanowi inwestycję zrealizowaną z nadmiernym rozmachem i bez ogólnej strategii, przez co poszczególne jej części nie są kompatybilne. Jakość zastosowanych rozwiązań dodatkowo obniżyła swoboda inwestorów prywatnych w zakresie projektowania. Mnogość niezależnych od siebie inwestycji spowodowała powstanie obszarów monofunkcyjnych, enklaw z niedostateczną infrastrukturą transportową. Brak ogólnej wizji wpłynął także na pominięcie niektórych gruntów, co spowodowało powstanie tzw. wysp rozwoju. Należy pamiętać jednak także o zaletach realizacji London Docklands – powstały liczne tereny mieszkaniowe o zrównoważonym charakterze, zaś wprowadzone atrakcje oraz zachowanie tożsamości miejsca zahamowały ucieczkę ludzi z miasta. Przywrócono życie na opuszczonych i zdegradowanych terenach, które przed procesem przemian miały bardzo złą opinię oraz stworzono znaczną liczbę nowych miejsc pracy<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> Załuski D., op.cit., s. 17–20.

<sup>56</sup> Ibidem, s. 19–20.

#### 4. Przykład Bo01 City of Tomorrow – Malmö, Szwecja

Malmö jest trzecim co do wielkości miastem w Szwecji, położonym w centrum regionu Öresund. Zespół mieszkaniowy Bo01, stanowiący część obszarów postocznioowych Västra Hamnen (Port Zachodni), został wybudowany na potrzeby Europejskiej Wystawy Mieszkaniowej odbywającej się w tym mieście w 2001 roku. Celem było stworzenie modelowej dzielnicy mieszkaniowej stanowiącej dobry przykład przekształceń terenów poportowych, która jednocześnie działałaby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju<sup>57</sup>.

Pod koniec XIX w. przedmiotowy obszar, obejmujący 175 ha, został po raz pierwszy zagospodarowany na cele przemysłu stocznioowego i już w połowie XX w. stał się on jednym z najważniejszych producentów tankowców na świecie. W 1973 roku kryzys naftowy spowodował znaczący spadek zapotrzebowania na tego typu statki, co ze względu na rosnące bezrobocie przyczyniło się również do spadku populacji miasta o 10%. Ostatecznie stocznia została zamknięta w 1986 r. decyzją szwedzkiego rządu. Dodatkowo, założona z pomocą rządu w 1989 r. fabryka samochodów, która miała wspierać osoby bezrobotne, również zbankrutowała w 1991 r.<sup>58</sup>. Stało się oczywiste, że miasto, chcąc się odbudować, potrzebowało nowej strategii rozwoju.

Nowo wybrany burmistrz miasta, Ilmar Reepalu, rozpoczął projekt „Vision”, którego celem było określenie strategii rozwoju znajdującego się w stagnacji miasta tak, by stało się ono konkurencyjne na tle innych miejscowości regionu. Zaczęto od określenia uwarunkowań obszaru, którego silnymi stronami było niewątpliwie dziedzictwo kulturowe, liczne przestrzenie rekreacji, takie jak parki, kanały czy plaże. Dodatkowo most łączący Kopenhagę z Malmö otwarty w 2000 r. posiadał duży potencjał transportowy. Z drugiej strony, znaczące obniżenie się liczby miejsc pracy, niski poziom edukacji i słaby zasób mieszkaniowy stały się dużym wyzwaniem dla miasta. W związku z powyższym, przy wsparciu rządu postanowiono utworzyć w mieście uniwersytet, który ostatecznie powstał w 1998 r. oraz zorganizować wystawę mieszkaniową. Te ostatnie działania zapoczątkowały proces przekształceń terenów dawnej stoczni w niezwykle atrakcyjny obszar.

Osobą odpowiedzialną za zagospodarowanie pilotażowego projektu, jakim było Bo01 obejmujące 25 ha ze 160 ha terenów stoczni, był ceniony szwedzki architekt Klas Tham. Wizją założenia było stworzenie wydajnych, ekologicznych systemów, które przyczynią się do utworzenia atrakcyjnego i kompaktowego miasta, będącego dobrym przykładem dla przyszłych urbanistycznych rozwiązań. Dodatkowo, istotą projektu było nie tylko stworzenie obszarów zróżnicowanych pod względem funkcji,

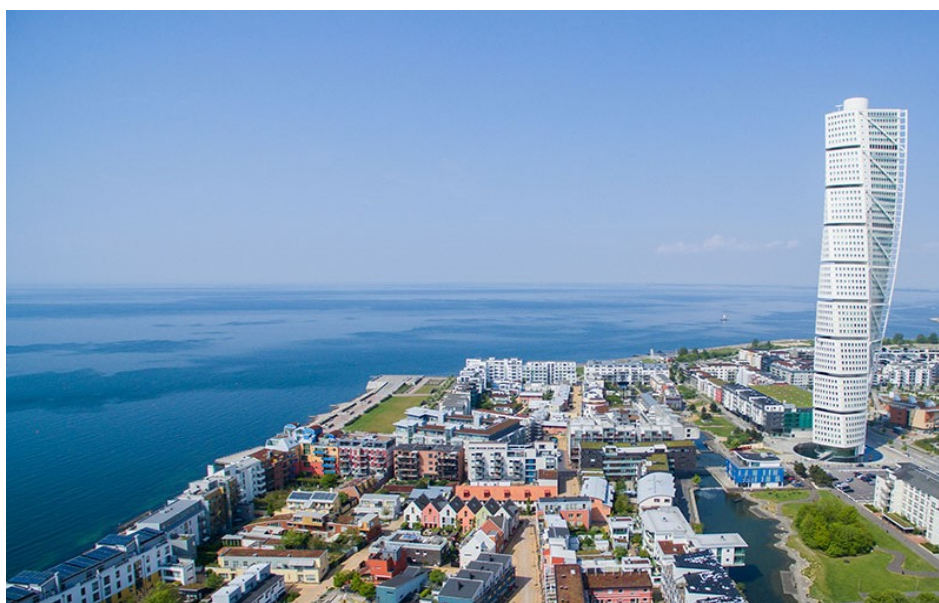
---

<sup>57</sup> Kusińska E. Miasto przyszłości – zrównoważona dzielnica mieszkaniowa, [w:] Czołpismo Techniczne. Architektura, ISSN 0011-4561, ISSN 1897-6271, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2007, s. 164.

<sup>58</sup> Anderberg S., *Western Harbor in Malmö*, [w:] Nan S. i inni (red.) *Review 11. Reinventing Planning. Examples from the Profession*, ISOCARP, 2015, s. 213.

ale również zaprezentowanie różnego rodzaju form architektonicznych samych budynków, kształtowania wnętrza kwartałów, a także szerokiej oferty mieszkaniowej. Zabieg ten pozytywnie wpłynął na odbiór przestrzeni przez użytkowników czyniąc ją charakterystyczną i rozpoznawalną<sup>59</sup>. Najbardziej znanym budynkiem założenia jest Turning Torso. Liczy on 190 m, 54 kondygnacje i od podstawy do wierzchołka skręcony jest o 90°. Pozostała zabudowa jest zdecydowanie niższa, bowiem wynosi ona od 1 do 6 kondygnacji. Najwyższe budynki znajdują się od zewnętrznych stron osiedla. Dla projektantów istotne było stworzenie kameralnych przestrzeni między budynkami w postaci dziedzińców i placów. Ponadto, budynki przy nabrzeżu ukształtowane zostały w taki sposób, by w jak największym stopniu zminimalizować oddziaływanie silnych wiatrów (Fotografia 4.)<sup>60</sup>.

**Fotografia 4.** Bo01 Malmö wraz z wieżowcem Turning Torso.



Źródło: <http://www.photomedia.se/flygfoto-malmo/> [dostęp: 28.03.2020]

W przeciwieństwie do wcześniejszych przykładów ekologicznych dzielnic, w przypadku Bo01 mieszkańcy nie muszą sami robić wyrzeczeń by zmniejszyć ich negatywny wpływ na środowisko – korzystają z rozwiniętych technologii na wielu płaszczyznach, które zostały zaprojektowane do bardziej efektywnego zmniejszenia śladu węglowego<sup>61</sup>. Przykładem może być tutaj koncepcja samowystarczalności energetycznej osiedla dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii, gdzie większość zapotrzebowania na ciepło pozyskiwana jest ze źródeł geotermalnych, a energia elektryczna wytwarzana jest przez wiatrak.

<sup>59</sup> *Västra Hamnen. The Bo01-area. A city for people and the environment*, źródło internetowe – oficjalna strona miasta Malmö: <https://malmo.se/>, s. 8.

<sup>60</sup> Kusińska E., op.cit., s. 164.

<sup>61</sup> Anderberg S., op.cit., s. 214–216.

Dodatkowo zastosowano trwałe materiały w przestrzeni publicznej, które służyć będą przez wiele lat, nim ulegną uszkodzeniom, a następnie mogą zostać ponownie wykorzystane. Innowacyjnym rozwiązaniem są też technologie usuwania odpadów biologicznych poprzez utylizatory znajdujące się w zlewach. Na uwagę zasługuje także fakt, że niemal wszystkie powierzchnie osiedla, włączając dachy, są powierzchniami przepuszczalnymi. Duży nacisk położony również został na transport publiczny – przystanki autobusowe znajdują się w zasięgu 300 m od mieszkań, skąd pojazdy odjeżdżają do wielu centralnych części miasta co 7 minut. W obrębie osiedla pierwszeństwo na ulicach mają piesi i rowerzyści. Już na etapie projektowym zdecydowano się na obniżenie udziału samochodów osobowych, zakładając wskaźnik liczby miejsc postojowych 0,7 na 1 mieszkanie (średnio w mieście wynosi on 1,1)<sup>62</sup>.

W procesie projektowym od samego początku miasto współpracowało z firmami prywatnymi. Deweloperzy wraz z architektami zatrudnionymi z zewnątrz, zaprezentowali projekty zagospodarowania terenów mieszkaniowych obszaru pilotażowego, który musiał zostać zaakceptowany przez miejskiego architekta. Uczestniczyli oni również w procesie tworzenia standardów zabudowy i zagospodarowania terenu (ang. *Quality Program – Program Jakościowy*). Musiały one spełniać szereg wymagań, a efektem prac było:

- stworzenie narzędzia operacyjnego przekształceń obszaru,
- zabezpieczenie profilu dzielnicy jako funkcjonującej zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju,
- zapewnienie wysokiego poziomu rozwiązań technologicznych i informacyjnych,
- zapewnienie atrakcyjności i wysokiej jakości tej części miasta dla deweloperów,
- zapewnienie dobrej jakości projektowania architektonicznego i urbanistycznego.

Miasto z kolei, na etapie projektowym odpowiedzialne było za infrastrukturę i przestrzeń publiczną. Dzięki podziałowi prac projektowych, proces ten trwał zdecydowanie krócej, co w przypadku tej inwestycji było bardzo istotne. Projekt sfinansowany został głównie ze środków miasta, szwedzkiego rządu oraz regionalnej firmy energetycznej Sydkraft. Dodatkowo, projekt uzyskał wsparcie Unii Europejskiej w takich działaniach jak badanie wydajności poszczególnych źródeł energii czy ewaluację różnego rodzaju pomniejszych projektów.

Wraz z realizacją projektu pilotażowego, powstało około 1000 nowych mieszkań, 6000 miejsc pracy oraz obiekty i miejsca zapewniające dostęp do podstawowych dóbr i usług, takie jak sklepy, szkoły czy zielone przestrzenie do wypoczynku i rekreacji. Do 2031 roku cały obszar stoczni przekształcony zo-

---

<sup>62</sup> Oficjalna strona miasta Malmö, op. cit., s. 5–6 [dostęp: 25.03.2020 r.].

stanie w nowoczesną, ekologiczną dzielnicę, zawierającą mieszkania dla 25 tys. osób i tyle samo miejsc pracy<sup>63</sup>.

W projekcie Malmö na uwagę zasługuje podejście prośrodowiskowe oraz uwzględnienie bezpieczeństwa i potrzeb przyszłych pokoleń w związku ze zmianami klimatu. Przykład Bo01 jest wielokrotnie przytaczany przez naukowców jako atrakcyjna, samowystarczalna i innowacyjna dzielnica przekształcona w procesie całościowym i zintegrowanym. Dużą rolę odegrał Program Jakościowy, który zabezpieczył inwestycję, określił priorytety oraz dał solidną podstawę projektową. Udana działania w zachodniej części stoczni udowodniły, iż w to miejsce należy inwestować kapitał miejski i prywatny. Dało to duży impuls do dalszego rozwoju miasta. Obszar przekształceń stał się bardzo rozpoznawalnym miejscem nie tylko w mieście, ale również na świecie<sup>64</sup>.

### Zakończenie

Powyższe przykłady kształtowania nowych dzielnic na terenach poportowych, mimo że posiadają podobną genezę problemu, odznaczają się różnymi sposobami prowadzenia procesów inwestycyjnych. Wydaje się, że system zastosowany w HafenCity mógłby zostać systemem modelowym, który dostosowywany byłby do indywidualnych potrzeb. Jednak w przypadkach, kiedy spora część terenów poportowych nie znajduje się we władaniu miasta, rozwiązania z Hamburga mogą stanowić jedynie inspirację przy prowadzeniu procesu, gdyż kwestie własnościowe stanowiły niezwykle istotny aspekt w kontekście całego przedsięwzięcia.

Na szczególną uwagę zasługują również zastosowane w Rotterdamie rozwiązania dotyczące spójnego planowania. Jest to istotne zagadnienie dotyczące tego projektu, ponieważ w proces zaangażowanych było wiele instytucji – zarówno prywatnych, jak i publicznych. Dzięki postępowaniu zgodnie z zasadami jakości, współzależności, synergii oraz równorzędności, przedsięwzięcie okazało się dużym sukcesem.

Przy prowadzeniu procesów inwestycyjnych o podobnej skali należy zawsze sporządzać zintegrowany masterplan oraz strategię rozwoju obszaru. W przypadku rozwoju Doków Londyńskich element ten nie został należycie uwzględniony, co skutkowało wieloma negatywnymi zjawiskami, a wśród najbardziej znaczących wymienić należy tworzenie się enklaw odizolowanych od pozostałych części projektu oraz ich monofunkcyjność. Kluczowym zagadnieniem jest również zapobieganie nadmiernej gentryfikacji obszarów przemian, poprzez mieszanie luksusowych apartamentów z mieszkaniami komunalnymi, których czynsz ustalony został na stosunkowo niskim poziomie, dzięki czemu mniej zamożna ludność także ma szansę zamieszkać na tym terenie.

---

<sup>63</sup> Anderberg S., op.cit., s. 211, 216–217.

<sup>64</sup> Givan K. i inni, *What does good leadership look like? Lessons from Bo01, Sweden*, Architecture & Design Scotland, Edynburg, s. 13.

W obecnych czasach bardzo istotnym czynnikiem warunkującym udany proces przekształceń jest również uwzględnienie możliwych skutków zmian klimatu. Nie należy lekceważyć tego aspektu, bowiem podstawową wartością warunkującą inwestowanie kapitału na terenach poportowych jest niewątpliwie bezpieczeństwo. Tym bardziej docenić należy nieszablonowe myślenie projektantów Bo01 w Malmö, bowiem ten innowacyjny masterplan powstał jeszcze wtedy, gdy tego rodzaju zagrożenia nie były omawiane tak szeroko, jak ma to miejsce obecnie. Dodatkowo, podobnie jak w przypadku Hamburga i Rotterdamu, bardzo ważny w procesie projektowym i wykonawczym był masterplan, określający kierunki i cele procesu przekształceń, gdzie przy ścisłej współpracy władz miasta z inwestorami, udało się w krótkim czasie uzyskać pożądaną efekt.

Przedstawione powyżej przykłady stanowią niejako ikony przekształceń zdegradowanych struktur miejskich, których pozytywne aspekty poprawnie implementowane na innych obszarach mogą doprowadzić do spójnego procesu, zakończonego wysokiej jakości odzyskaną przestrzenią.

## **Bibliografia**

1. Anderberg S., *Western Harbor in Malmö*, [w:] Nan S. i inni (red.) *Review 11. Reinventing Planning. Examples from the Profession*, ISOCARP, 2015.
2. Givan K. i inni, *What does good leadership look like? Lessons from Bo01, Sweden*, Architecture & Design Scotland, Edynburg
3. HafenCity Hamburg, *HafenCity Hamburg, Essentials Quarters Projects*, Hamburg 2012.
4. HafenCity Hamburg GmbH, <https://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-development-facts-and-figures.html> [dostęp: 1.06.2019 r.].
5. Hołub A., *Miasto i jego fragment – Rotterdam i Kop van Zuid*, [w:] Kochanowski M. (red.) *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1998.
6. Kochanowska D., *Zasady i metody przekształcania struktur portowo-miejskich*, [w:] Kochanowski M. (red.) *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Gdańsk 1998, Kochanowski M., *Istota Problemu*, [w:] Kochanowski M. (red.) *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1998.
7. Kusińska E. *Miasto przyszłości – zrównoważona dzielnica mieszkaniowa*, [w:] *Czasopismo Techniczne. Architektura*, ISSN 0011-4561, ISSN 1897-6271, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2007.
8. Lorens P., *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin 2013.



9. Lorens P., *Tkanka miejska*, [w:] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J., (red.) *Wprowadzenie do projektowania urbanistycznego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2014.
10. Michelis P., *The HafenCity competition 1999 in Hamburg*, [w:] Lorens P. (red.) *Largescale urban developments*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2001.
11. Nowacka- Rejzdnier U., *Post-harbour areas – new urban space*, Politechnika Krakowska
12. Pancewicz Ł., *Znaczenie przedsięwzięć urbanistycznych o dużej skali jako narzędzia kształtowania polityki rozwojowej miast oraz możliwości jego zastosowania w Polsce*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2012.
13. Smith H., Soledad Garcia Ferrari M., *Waterfront regeneration. Experiences in City-building*, Routledge, London/New York 2012.
14. *Västra Hamnen. The Bo01-area. A city for people and the environment*, źródło internetowe - oficjalna strona miasta Malmö: <https://malmo.se/> [dostęp: 25.03.2020 r.].
15. Załuski D., *Od portofobii do portofilii – współczesne kierunki przekształceń dzielnic portowo-przemysłowych*, [w:] Kochanowski M. (red.) *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1998.

### **Informacje o autorkach**

inż. Zofia Korczak-Komorowska  
Politechnika Gdańska  
Wydział Architektury, Polska  
e-mail: zkkomorowska@gmail.com

inż. Adrianna Korzeniak  
Politechnika Gdańska,  
Wydział Architektury, Polska  
e-mail: ada.korzeniak@gmail.com