

PIOTR LORENS

Politechnika Gdańska

REWITALIZACJA FRONTÓW WODNYCH JAKO ELEMENT PROCESU ODNOWY MIAST PORTOWYCH

Abstract: The article deals with the problem of waterfront revitalization, which in recent years is a subject of growing interest among geographers, urban planners and architects. This world-wide phenomenon can be treated as a part of the renewal process of harbour cities, especially that – unlike the industrial ones – harbour cities are of great interest as places to live and work. At the same time waterfront areas are of great importance to the cultural identity of the harbour cities.

Following elements are described in this article: the genesis of the process, evolution of the city-harbour structures, comparative analysis of the selected cases (including the economic, social, cultural and environmental dimensions, development strategies and design solutions) and summary including the conclusions regarding the way of undertaking the development process. In result, some development models were described, based on the complexity of the development process and typology of the land use structure. Also the key elements, necessary to the success of the development process, were mentioned. They include:

- well prepared development strategy;
- focus on adaptation of the existing structures;
- social participation and consultation;
- cooperation with the local community.

As the conclusion, three groups of waterfront development success factors were defined. They include:

- infrastructural interventions;
- diversity in types of new urban projects developed in the waterfront areas;
- coherent organizational and financial development models, tailored to the nature of the specific projects.

Wprowadzenie

Współczesne przekształcenia miast portowych wywołują w ostatnich latach coraz większe zainteresowanie badaczy – urbanistów, ekonomistów czy geografów. Wynika to ze specyfiki przekształceń tych organizmów, które – w odróżnieniu od klasycznych miast przemysłowych – przeżywają upadek tradycyjnych funkcji miastotwórczych, jakimi niewątpliwie był port oraz związane z nim przemysły i usługi – ale też wykorzystują ten upadek jako szansę na rozwój nowego programu miejskiego. Lokuje się on na niezmiernie atrakcyjnych dla współczesnego konsumenta terenach nadwodnych, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie ścisłego centrum – czyli właśnie na dawnych obszarach portowych, czy też – ujmując szerzej to zagadnienie – na terenach tzw. frontów wodnych miast. Obszary te – w odróżnieniu od wielu obszarów przemysłowych – stanowią kluczowy element tożsamości miast portowych, i nierzadko sposób ich zagospodarowania decyduje o postrzeganiu krajobrazu miasta jako całości.

1. Geneza problemu

Tereny nadwodne są naturalnym miejscem lokowania siedzib ludzkich – obecnie nad wodą mieszka ok. połowa światowej populacji. Osiedla ludzkie – zakładane nierzadko nad naturalnymi brzegami mórz, rzek i jezior – nie tylko korzystały z tego sąsiedztwa, ale także w znacznym stopniu wpływały na ich ukształtowanie¹. W przypadku miast i osad nadmorskich ich lokalizacja związana była z dążeniami do gospodarczego wykorzystania morza – powstawały one m.in. jako osady rybackie. W miarę rozwoju handlu, w tym morskiego, osady przyjmowały bardziej zaawansowane role – budowano w nich przystanie dla statków handlowych oraz stocznie. Nierzadko także stanowiły bazy wypadowe dla wypraw dalekomorskich, a także flot wojennych czy korsarskich. Z czasem osady nadmorskie stały się popularnymi miejscowościami letniskowymi i wypoczynkowymi, przyciągając mieszkańców miast położonych w głębi lądu atrakcyjnym klimatem i krajobrazami².

Opisany proces odnosi się do większości miast portowych świata. W przypadku ośrodków europejskich początki ich rozwoju datują się na

¹ Hudson 1996, s. 1.

² Zaremba 1962, s. 36-37.

okres starożytności lub wczesnego średniowiecza. Znacznie młodsze są miasta portowe Nowego Świata – ich powstanie datuje się na XVII-XIX w. Mimo to proces ich ewolucji – choć zachodzący w znacznie szybszym tempie – nie odbiegał od wcześniejszych wzorców europejskich³.

Rozwijające się miasta portowe – wraz z rozwojem międzynarodowego handlu, podbojami kolonialnymi i rewolucją przemysłową – z upływem czasu stawały się coraz ważniejszymi elementami światowej ekonomii. W okresie swojego największego rozkwitu – u progu rewolucji przemysłowej – odgrywały rolę znacznie wykraczającą poza zagadnienia gospodarcze. Stanowiły miejsca wymiany kulturalnej, symbolizowały także powiązania między obszarami o różnej historii i doświadczeniach dziejowych, a wreszcie – miejsce integracji regionu (zaplecza miasta portowego) z resztą światowej cywilizacji⁴. Ta wyjątkowa pozycja miast portowych wynikała m.in. z dominacji transportu wodnego i morskiego w światowym handlu, dopiero wraz z rozwojem kolei uległa ona pewnej minimalizacji.

Obecnie port morski jest definiowany jako „miejsce zmiany środka transportu z lądowego na wodny”. Określenie to – choć wydaje się zawężać znaczenie współczesnego portu – jest przytaczane w literaturze i dobrze oddaje przeniesienie głównego punktu zainteresowania z miasta portowego jako takiego na rzecz wyspecjalizowanych terminali i baz przeładunkowych. Port morski – mimo zmniejszenia jego znaczenia – jest ciągle uważany za ważne centrum wymiany ekonomicznej i kulturalnej. Jednak jego rozwój – zarówno historyczny, jak i współczesny – w przeważającej mierze zależy od położenia geograficznego i relacji z zapleczem (regionem), jak i innymi ośrodkami portowymi⁵.

W szczególności na podkreślenie zasługują relacje portu z jego zapleczem w regionie. Niezależnie od okresu powstania, lokalizacji oraz funkcji, odgrywa on rolę bramy do szerszego obszaru – regionu, stanowiącego jego naturalne zaplecze⁶. Jednak relacje te nie są stałe na przestrzeni wieków – wraz z rozwojem nowych technik transportowych oraz ewolucji samych portów ich zaplecze – czyli region – zmienia swoje granice.

Dla celów opracowania podstawowe znaczenie ma jednak nie ewolucja samego portu, jego technologii oraz ekonomii, lecz relacje zachodzące między portem a miastem portowym – dwoma organizmami, wzajemnie ze sobą powiązanymi. W szczególności zaś dotyczy ona

³ Konvitz 1978, s. 3.

⁴ Hoyle 1998, s. 30.

⁵ Hoyle, Pinder 1981, s. 1-2.

⁶ Hoyle 1996, s. 1.

problemu kształtowania przestrzeni tzw. **waterfrontu** – czyli **frontu wodnego miasta**. Pojęcie dotyczy obszaru ulokowanego nad naturalnym zbiornikiem wodnym, jakim może być jezioro, rzeka lub morze. Jednak w literaturze pojęcie to odnosi się niemal wyłącznie do miast portowych, a w ich strukturze – do obszarów stykowych między strukturami miejskimi a portowymi⁷. Obszar ten – zwany także interfejsem (od ang. *interface*) – jest strefą zarówno konfliktów gospodarczych i przestrzennych, jak i współpracy między różnymi podmiotami. W szczególności dotyczy to relacji między miastem a portem, zarówno w sensie administracyjnym, jak i ekonomicznym czy przestrzennym⁸.

Ta „przestrzeń stykowa” – zwana w pracy frontem wodnym lub waterfrontem – nigdy nie była i po dziś dzień nie jest raz na zawsze wyznaczona w przestrzeni miasta. W historii rozwoju każdego z ośrodków portowych niejednokrotnie ulegała ona powiększeniu lub przesunięciu, a obejmowała lub obejmuje obecnie takie elementy, jak wyspecjalizowane funkcje miejskie (w tym także rekreacyjne), przyportowe przemysły i funkcje związane z obsługą portu, czy wreszcie obiekty i tereny składowe⁹. Do ich granic zaliczyć można także cieszące się niekiedy złą reputacją „dzielnice portowe” (zwane także *sailortowns*), świadczące różnorakie usługi na rzecz marynarzy i armatorów¹⁰.

Konieczne jest stwierdzenie, że problem powiązania oraz relacji miasta z jego portem jest obecny od czasów starożytnych. Miasta portowe i porty były często przedmiotem kompleksowego planowania, czego wczesnym przykładem jest zastosowanie idei renesansowego miasta idealnego do problematyki kształtowania ośrodka portowego. Przeważnie jednak wysiłki te nie przynosiły oczekiwanych sukcesów – główną tego przyczyną był żywiołowy rozwój struktur portowych, podążający za najnowszymi osiągnięciami technologicznymi¹¹. Mimo to podejmowane były kolejne próby racjonalizacji ich struktur, wśród których należy wymienić m.in. planowanie rozwoju „nowych portów” na atlantyckim wybrzeżu Francji w XVII w. (Rochefort, Brest, Lorient), czy kompleksowy plan Chicago, przygotowany przez Burnhama i Bennetta w latach 1903–1912¹². Wśród portów polskich przykładem tego typu działań – również zakończonych niepowodzeniem – jest proces plano-

⁷ Vallega 1993, s. 24.

⁸ Hoyle 1998, s. 33-36.

⁹ Hudson 1996, s. 30-36.

¹⁰ Hilling 1998, s. 20-21.

¹¹ Konvitz 1978, s. 7-19.

¹² Tamże, s. 81-82.

wania i budowy portu w Gdyni¹³. W tym ostatnim przypadku – mimo zrozumienia wagi problemu i dobrych chęci planistów i projektantów, żywiłowy rozwój struktur portowych (związany z boomem na światowym rynku węgla i wojną celną między Polską a Niemcami) doprowadził do zaprzepaszczenia idei harmonijnego, wspólnego rozwoju obu organizmów – miasta i portu.

2. Ewolucja struktur portowo-miejskich na przestrzeni dziejów

Historia rozwoju miast portowych związana jest nierozdzielnie z ewolucją technologii transportu morskiego, w tym – z metodami przeładunku i przerobu towarów. Proces ten miał ogromny wpływ na ukształtowanie, rozwój, a następnie degradację frontów wodnych miast, w tym ich dawnych i obecnych struktur portowych¹⁴. Zmiany w relacjach między strukturami portowymi i miejskimi mogą być opisywane w rozmaity sposób. Szeroko cytowane i przyjmowane w literaturze jako modelowe jest zestawienie opracowane przez Hoyle'a, obrazujące historyczną ewolucję relacji miasto – port, przedstawione w tabeli 1¹⁵.

Przedstawiony proces można także opisać w nawiązaniu do ewolucji struktur portowych, i będącego ich wynikiem powstania różnego rodzaju przestrzeni portowych – czyli frontów wodnych lub waterfrontów. Według tej metody można wyróżnić trzy fazy rozwoju struktur portowo-miejskich, przedstawione w tabeli 2¹⁶:

Zestawienie uwzględnia dwie zasadnicze rewolucje w sposobie transportowania i przeładowywania ładunków, których efektem jest powstanie portów II i III generacji, a także – jako „efekt uboczny” tych przemian – opuszczanych przestrzeni portowych – czyli waterfrontów.

W przypadku pierwszej z tych zmian zasadnicze znaczenie miał wzrost roli transportu morskiego w dobie rewolucji przemysłowej. Wynikało to z konieczności przemieszczania znacznych ilości towarów, a najwygodniejszym i najtańszym środkiem do tego celu był transport wodny. Kolej nie była wówczas jeszcze dostatecznie rozwinięta, a miasta portowe stanowiły także dogodną bazę dla ekspansji przemysłu. Nie bez znaczenia było także zdobywanie przez kraje europej-

¹³ Sołtysik 1993, s. 101 i dalej.

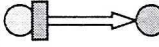
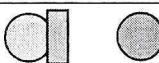
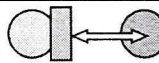
¹⁴ Hall 1993, s. 12.

¹⁵ Źródło tabeli: Hoyle 1998, s. 32.

¹⁶ Kochanowski 1999, s. 285-287.

Tabela 1

Etapy ewolucji związków między miastem a portem

	Stopień rozwoju	Symbol	Okres	Charakterystyka
		miasto  port  waterfront 		
I.	Prymitywne struktury portowo-miejskie		Do początku XIX w.	Ścisłe związki funkcjonalno-przestrzenne miasta i portu
II.	Rozwijające się miasto portowe		XIX w. – początek XX w.	Gwałtowny rozwój funkcji przemysłowych i komercyjnych powoduje oddzielenie portu od miasta w sensie przestrzennym, co pozwala na rozbudowę nowoczesnych nabrzeży i terenów przemysłowo-składowych
III.	Nowoczesne miasto portowo-przemysłowe		Połowa XX w.	Rozwój przemysłu (w tym naftowego) oraz wprowadzenie technologii kontenerowych i ro-ro powoduje całkowitą separację miasta i portu
IV.	Opuszczenie obszaru waterfrontu		1960-1980	Zmiany w technologii transportu morskiego wymuszają powstanie niezależnych od miasta struktur portowo-przemysłowych
V.	Rewitalizacja obszaru waterfrontu		1970-1990	Wielkoskalarne terminale morskie zajmują ogromne polacie terenu; równolegle następuje proces zagospodarowania obszaru waterfrontu na cele miejskie
VI.	Odnowa związków miasta i portu		1980-2000 +	Globalizacja wymusza zmiany w sposobie funkcjonowania portu i jego ponowne powiązanie z miastem

skie kolonii, i konieczność zapewnienia im sprawnego systemu transportowego¹⁷. W tym okresie średnia wielkość statku handlowego przewyższała jednostki sprzed rewolucji przemysłowej – zarówno co do rozmiarów, jak i pojemności – od 200 do 300%. Natomiast największe jednostki – transatlantyckie liniowce pasażerskie – były nawet o 600% większe w stosunku do jednostek z początków XIX w.¹⁸.

Jednak i porty II generacji nie spełniają wymogów rozwijającej się technologii transportu morskiego. W szczególności dotyczy to rozwijającej się konteneryzacji, technologii ro-ro¹⁹ oraz nowych sposobów przeładunku towarów masowych²⁰. Technologie te wymagały olbrzymich powierzchni

¹⁷ Craig-Smith 1995, s. 1.

¹⁸ Richie-Noakes 1984, s. 11.

¹⁹ *roll-on, roll-off* – czyli przeładunku opartego na transporcie kołowym, bez użycia dźwigów.

²⁰ Hoyle 1996, s. 1.

Tabela 2

Fazy rozwoju struktur portowo-miejskich

Faza rozwoju	Stopień integracji miasta z portem	Typ struktury portowej	Typ waterfonu
I.	Pełna integracja i powiązanie struktury portowej i miejskiej. Okres: od starożytności do pocz. XIX w.	Port I generacji – lokowany na naturalnych nabrzeżach morskich lub rzecznych, ew. pirsach – dostosowany do małej skali jednostek. Organiczny, spontaniczny rozwój struktur portowych.	Brak. Front wodny wykorzystywany jako przestrzeń przeładunkowa.
II.	Oddzielenie struktur portowo-przemysłowych od terenów ściśle miejskich. Okres: od pocz. XIX do poł. XX w.	Port II generacji – lokowany na naturalnych lub sztucznie tworzonych nabrzeżach, dostosowanych do nowego typu jednostek morskich – statków parowych. Rozwój portu planowany przez działające osobno lub (rzadko) razem przedsiębiorstwa, tworzące kompleksy nabrzeży, magazynów, doków itp.	Waterfront Typu A. Przeniesienie głównego strumienia ładunków do portu II generacji spowodowało opuszczenie terenów portowych o genezie średniowiecznej – portu I generacji, i otwarcie możliwości jego adaptacji na inne cele.
III.	Pełna separacja struktur portowych od miejskich, przy jednoczesnym powrocie niektórych wyspecjalizowanych funkcji portowych (turystyka morska, pasażerska, jachting i in.) na obszar waterfonu typu A. Okres: od połowy XX w.	Port III generacji – rozwijany w formie wyspecjalizowanych baz przeładunkowych, terminali masowych i kontenerowych, powiązanych z centrami dystrybucyjno-logistycznymi, wyspecjalizowanymi zakładami przetwórczymi (np. rafinerie) oraz o powiązaniach gospodarczych wykraczających poza miasto czy region. Powstanie „regionów portowych”.	Waterfront Typu B. Przeniesienie strumienia ładunków oraz rozwój nowoczesnych przemysłów powoduje opuszczenie portu II generacji, a obszar uwolniony od funkcji portowych może być adaptowany do nowych funkcji.

składowych, powiązanych ze względnie krótkimi odcinkami nabrzeży, a także dostępu do nabrzeży statków o dużym zanurzeniu. Dlatego też dostosowane do tych wymogów struktury – zwane portami III generacji – lokowały się z dala od istniejących obszarów portowych, w deltach rzek lub nad otwartym morzem²¹. Porty III generacji nie mają już więc w sobie nic z romantyzmu dawnych malowniczych kanałów i doków – są to nowoczesne, wyspecjalizowane terminale, gdzie wielkie samojezdne dźwigi ramowe przeładowują kontenery, gdzie nie przeładowuje się już prawie drobnicy, a towary masowe są transportowane rurociągami i taśmociągami do zakładów przetwórczych lub na tereny składowe²².

²¹ Hoyle 1999, s. 6.

²² Hall 1993, s. 12.

Budowa portów III generacji spowodowała także wystąpienie nowego zjawiska wykraczającego poza ramy pojedynczego ośrodka miejskiego, a związanego z powstaniem „regionów portowych”. Nazwą tą określa się obszar, który jest obsługiwany przez dany port. W dobie portów I i II generacji „regionem portowym” było dane miasto, wraz z bezpośrednim zapleczem. W wyjątkowych przypadkach zapleczem portów były całe zlewnie rzek, a ośrodki przemysłowe w nich ulokowane powiązane były gospodarczo z portem morskim. Powstanie portów III generacji tendencję tę radykalnie zmieniło – okazało się, że zapleczem nowoczesnego terminalu paliwowego czy masowego może być cały kraj, a nawet wiele krajów. Oznacza to, że – o ile porty II generacji powstawały w większości dawnych miast portowych – o tyle porty III generacji budowane były tylko w nielicznych. Klasycznym przykładem jest kompleks portowy Gdańsk–Gdynia, gdzie nowoczesny port III generacji – Port Północny – obsługuje oba te ośrodki w zakresie swoich możliwości przeładunkowych. Tak więc, w obrębie jednego „regionu portowego” może być zlokalizowanych wiele miast portowych, w tym portów I i II generacji, ale przeważnie jest tylko jeden port III generacji, ewentualnie w różnych ośrodkach powstają osobne terminale o różnej specjalizacji²³.

Powstanie portów II i III generacji, a także „regionów portowych”, spowodowało opuszczanie dawnych struktur, nieprzydatnych dla nowych technologii przeładunku i transportu. Obszary te – tereny poportowe oraz poprzemysłowe z nimi związane – w tym postoczniove – stanowią obecnie przedmiot restrukturyzacji i rewitalizacji.

Jak wynika z tabel 1 i 2, ewolucja struktur portowo-miejskich skutkowałą powstawaniem przestrzeni poportowych, czyli – frontów wodnych. W zależności od okresu powstania przestrzenie te można podzielić na dwie zasadnicze kategorie, wynikające z omówionego w poprzednim rozdziale procesu rozwoju struktur portowo-miejskich na przestrzeni dziejów. Są to:

- **Waterfronty typu A** – o starożytnej lub (znacznie częściej) średnowiecznej genezie, stanowiące pozostałości struktur portowych I generacji.

Do ich podstawowych cech należy zaliczyć: niewielki obszar, ściśle powiązany z miastem (jego historycznym centrum), niewielka liczba wielkokubaturowych obiektów składowych, mała liczba pozostałości dawnych urządzeń przeładunkowych. Ze względu na swoją lokalizację tereny te są przeważnie atrakcyjne dla rozwoju przystani żeglarskich,

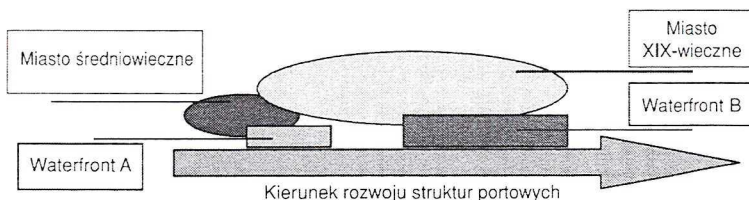
²³ Lorens 1999, s. 13-14.

programu komercyjnego – handlowego, usługowego, hotelowego – a także funkcji rekreacyjnych.

- **Waterfronty typu B** – o genezie XIX-wiecznej (lub wczesno XX-wiecznej), stanowiące pozostałości struktur portowych II generacji.

Do podstawowych ich cech należy zaliczyć: duży obszar, słabo powiązany z historycznym centrum miasta, niejednorodność obszaru (przemieszanie terenów portowych z przemysłowymi, w tym – np. stoczniami), względnie duża ilość pozostałych struktur i obiektów, w tym urządzeń technicznych, magazynów itp. Ze względu na ww. cechy tereny te są atrakcyjne dla rozwoju funkcji mieszkaniowych, komercyjnych (lecz rzadko o charakterze centrotwórczym), rekreacyjnych czy przemysłowych.

W jednym ośrodku miejskim nierzadko występują oba ww. typu struktur waterfrontowych, co zilustrowano na schemacie:



Obecne przekształcenia przestrzenne miast portowych są wynikiem spadku znaczenia dotychczasowych form wytwórczości masowej, opartych na tzw. paradygmacie fordowskim. Nowe rodzaje wytwórczości przemysłowej nie są już więc związane ze ścisłym sąsiedztwem przestrzennym poszczególnych zakładów i bywają realizowane w dużej części w małych i średnich przedsiębiorstwach działających z wykorzystaniem najbardziej zaawansowanych technologii²⁴. W efekcie mamy do czynienia z rozwijającym się zjawiskiem konkurencji między miastami i regionami – w tym konkurencji o kapitał i miejsca pracy. Konkurencja ta odbywa się już nie między poszczególnymi miastami, ale „regionami funkcjonalnymi” – stanowiącymi obecnie naturalną jednostkę rozwoju. Często występująca jeszcze wewnątrz nich konkurencja jest ogromnym zagrożeniem dla całości struktury, w tym jej pozycji na światowym rynku²⁵.

²⁴ Jałowiecki 1999, s. 27.

²⁵ van den Berg, Braun, van der Meer 1997, s. 1-6.

Procesy metropolizacji i różnicowania miast – od skali międzynarodowej do regionalnej – nie pozostają bez wpływu na pozycje miast portowych oraz tworzonych przez nie „regionów portowych”. Wiele z nich traci swoje dotychczasowe znaczenie ze względu na:

- zmiany jakościowe w technologii transportu morskiego,
- zmniejszenie obrotu kapitału związanego z obrotem towarowym,
- ograniczenie funkcji portowych do przeładunku towarów²⁶.

Jednocześnie główna rola nowoczesnego portu morskiego uległa zmianie w stosunku do struktur II generacji – jego zadaniem jest obecnie zapewnienie warunków dla wygodnych, szybkich i bezpiecznych przeładunków towarów. Związane z tym decyzje przestrzenno-ekonomiczne – dotyczące m.in. budowania nowych terminali, rozbudowy istniejących struktur itp. – nie zależą już od koncepcji urbanistycznej, ale tylko od czysto ekonomicznej kalkulacji²⁷.

W dobie rozwoju tendencji metropolizacyjnych relacje między miastem portowym a portem nabierają nowego znaczenia. W szczególności dotyczy to tych ośrodków, które w przeszłości opierały swoją gospodarkę na transporcie towarów drogą morską. Można wyróżnić 3 rozwijające się grupy miast portowych²⁸:

- **miasto-port terytorialny** – to ośrodek rozwiniętego przemysłu, obsługiwanego i organicznie związanego ze strukturami portowymi;
- **portowe miasto technopolitarne** – to ośrodek, w którym lokuje się przemysł wysokiej technologii, a także funkcje mieszkaniowe i usługowe;
- **portowe „miasto opiekuńcze”** – to ośrodek, gdzie konwersja portowego systemu gospodarczego się nie powiodła, i które utraciło swe dotychczasowe znaczenie gospodarcze.

To, czy miasto portowe zdoła się zaadaptować do nowej roli i warunków stwarzanych przez międzynarodową konkurencję, zależy od wielu czynników. Jednym z najważniejszych jest tzw. zdolność organizacyjna (*organizing capacity*), rozumiana jako „...zdolność do reagowania na zmiany warunków wewnętrznych i zewnętrznych, wpływających na pozycje całej metropolii...”²⁹. Jednym z przejawów tej zdolności jest stopień gotowości do podejmowania i realizacji projektów rewitalizacji struktury miejskiej, w tym – waterfrontu. W wielu przypadkach – np. Rotterdamu – projekty te dają miastom nowy impuls rozwoju i podno-

²⁶ Jałowiecki 1999, s. 57.

²⁷ Frankel 1987, s. 7-20.

²⁸ Jałowiecki 1999, s. 58.

²⁹ van den Berg, Braun, van der Meer, 1997, s. 1.

szą ich atrakcyjność na międzynarodowym rynku miast i regionów³⁰. Jak z tego wynika, relacje między miastem a portem, a także miastem a jego waterfrontem, stają się w dobie metropolizacji ważnym czynnikiem, nierzadko decydującym o konkurencyjności całej struktury³¹.

Niezależnie od zagadnień ekonomicznych, w tym o skali regionalnej, waterfronty stają się dla miast ważne także i z innego powodu. Koniec XX w. zaznaczył się bardzo silnymi dążeniami do uzdrowienia miast pod względem środowiskowym. Stworzona **koncepcja zrównoważonego rozwoju miast** zakłada m.in. ograniczenie ekspansji rozwoju urbanistycznego na przestrzenie otwarte, przy jednoczesnym ponownym wykorzystaniu terenów już zurbanizowanych³². Jednocześnie silnie jest akcentowana konieczność ponownego wykorzystania – rewitalizacji – dawnych terenów miejskich, obecnie zdegradowanych³³. W kategorii tej mieszczą się także waterfronty³⁴. Stanowią one istotny element nowych modeli zintegrowanego systemu zarządzania całą strefą brzegową (*comprehensive coastal management*), którego głównym zadaniem jest zapewnianie warunków rozwoju ekonomicznego przy jednoczesnej ochronie walorów środowiskowych³⁵.

Kształtowanie współczesnych relacji między miastem portowym a portem nie jest więc zadaniem prostym. Liczne uwarunkowania tego procesu powodują, że skala możliwych rozwiązań jest bardzo duża, w rozmaity sposób także mogą być rozkładane akcenty związane z poszczególnymi grupami zagadnień. Mimo to – niezależnie od przyjętego modelu – problem kształtowania (a raczej rewitalizacji) waterfrontu miasta portowego pozostaje jednym z naczelných zadań – wynikających zarówno z przesłanek ekonomicznych, jak i środowiskowych.

Opisane procesy historyczne i współczesne – rozwoju i kształtowania się miast portowych wykazują ogromne znaczenie przestrzeni waterfrontu – czyli terenów poportowych i poprzemysłowych (związanych z dawnym portem) dla przyszłego i obecnego rozwoju miast jako takich. Duża ich różnorodność – zarówno co do genezy, jak i typu układu przestrzennego – stwarza szerokie możliwości wprowadzania ciekawych rozwiązań projektowych oraz interesujących sposobów kształtowania staro-nowego nadwodnego oblicza miasta portowego, którego funkcje

³⁰ Tamże, s. 257.

³¹ Hoyle 1998, s. 15.

³² Baranowski 1998, s. 80 i dalej.

³³ *Green Paper on Urban Environment* 1990, s. 40 i dalej.

³⁴ Lorens, Załuski 1996, s. 131.

³⁵ Vallega 1993, s. 30.

portowe – na skutek dokonanego postępu – nie są widoczne dla jego mieszkańców czy odwiedzających turystów.

3. Analiza porównawcza wybranych przykładów

Ogólnoświatowy fenomen – transformacje frontów wodnych miast portowych – świadczą o zdolności adaptowania się miast do nowych sytuacji w światowej ekonomii i wpływają na zdolności i potencjał rozwoju miast. W szczególności dotyczy to możliwości rozwoju nowych dziedzin gospodarki, takich jak zaawansowane technologie czy nowoczesne systemy usług. „Nowe twarze” starych miast przyciągają zainteresowanych inwestorów i turystów, są także miejscem, które cieczy się zainteresowaniem mieszkańców poszukujących nowych, bardziej atrakcyjnych warunków życia. Jednym z kluczowych elementów jest bezpośrednie sąsiedztwo wody – zamieszkanie nad wodą stało się modne³⁶. Jednocześnie umożliwiło ono rozwój nowej jakości w dziedzinie związków z tradycjami morskimi – wielu mieszkańców miast portowych decyduje się bowiem na czynne uprawianie żeglarstwa i innych sportów wodnych, a możliwość cumowania jachtu w bezpośrednim sąsiedztwie domu lub mieszkania jest bardzo przez nich ceniona³⁷.

Transformacje funkcjonalne frontów wodnych mają jednak i wpływy negatywne: relokacja miejsc pracy dla robotników niewykwalifikowanych, uzyskiwanie przez dzielnice tradycyjnie zamieszkiwane przez różne grupy społeczne statusu elitarnych³⁸. Rewitalizacja frontów wodnych nie oznacza jednak przywracania istniejącym strukturom portowym dawnego znaczenia i świetności. Przede wszystkim oznacza to nowe przedsięwzięcia i nowy program miejski, nowe wartości i nowe interakcje między miastem a jego przestrzeniami nadwodnymi³⁹.

Pionierami tego procesu są takie miasta, jak: Baltimore, Boston, Londyn, Liverpool, Oakland, Seattle, San Francisco. Transformacje ich przestrzeni nadwodnych – poportowych i poprzemysłowych – rozpoczęły się już w latach 60. Z tego też okresu datuje się realizacja słynnej

³⁶ Podobna moda występuje także w sferze usług – przykładem jest atrakcyjność nadwodnych restauracji czy innych lokali.

³⁷ Dotyczy to nie tylko sportów wodnych, ale także i możliwości uprawiania innych rodzajów czynnej i biernej rekreacji nadwodnej.

³⁸ Brenn, Rigby 1996, s. 11-12.

³⁹ Kossak 1993, s. 115.

opery w Sydney (pocz. lat 70.) oraz Paseo del Rio w San Antonio w Teksasie⁴⁰. Jednak szczególną rolę odegrał projekt Inner Harbour w Baltimore – na nim wzorowało się wiele innych, m.in. Darling Harbour w Sydney. Dotyczy to nie tylko podobieństw w zasadach prowadzenia programu przekształceń (w sensie funkcjonalnym), ale także współpracy sektora publicznego i prywatnego, która zaowocowała realizacją tych pionierskich projektów⁴¹. Ogólnie rzecz biorąc, rozpoczęcie procesu transformacji przestrzeni portowych nastąpiło w miastach Stanów Zjednoczonych (Boston, Baltimore), i dopiero one posłużyły za przykład dla innych ośrodków⁴².

Rewitalizacja frontów wodnych jest procesem złożonym – wielowymiarowym (w sensie skali objętych nią zagadnień)⁴³. Wymienić można m.in. zagadnienia ekonomiczne, społeczne, środowiskowe i kulturowe.

Wymiar ekonomiczny – którego głównym elementem jest transformacja tradycyjnych przemysłów, w tym przez wprowadzanie nowych technologii i relokacja zakładów poza tradycyjne obszary przemysłowe⁴⁴. Efektem tego procesu są m.in. zmiany w strukturze bazy ekonomicznej miast – w tym zanik tradycyjnych form produkcji i przetwarzania. Nowe projekty realizowane na obszarach nadwodnych są więc pomocne także w procesie regeneracji ekonomicznej miasta – powstają bowiem nowe gałęzie przedsiębiorczości, tworzone są miejsca pracy w sektorze usług itp.

Wymiar społeczny – transformacje społeczne – w tym bogacenie się społeczeństw – powodują wzrost zainteresowania turystyką i rozwój potrzeb w zakresie rekreacji. Pojawia się pojęcie *cultural tourism* (turystyka kulturowa), które zorientowane jest przede wszystkim na wykorzystanie walorów kulturowych danych miejsc. Wiąże się to ze wzrostem zainteresowania lokalną specyfiką, dążeniem do jej poznania i doświadczenia nieco odmiennych kultur i zwyczajów. Ma to także związek z rozwojem poczucia tożsamości lokalnych społeczności, wyrażającym się m.in. w kultywowaniu tradycji i lokalnych zwyczajów, w tym związanych z wodą, portem i morzem⁴⁵.

⁴⁰ Projekt ten zakładał udostępnienie na cele publiczne brzegów niewielkiej rzeki.

⁴¹ Brenn, Rigby 1996, s. 14.

⁴² Edwards 1992, s. xi.

⁴³ Brenn, Rigby 1996, s. 15-18.

⁴⁴ Wiąże się to z opuszczaniem przez dotychczasowych użytkowników terenów nadwodnych oraz z rozwojem nowoczesnych dzielnic przemysłowych w innych rejonach miast.

⁴⁵ Przykładem są festiwale kultury morskiej, inscenizacje historycznych wydarzeń i in.

Wymiar środowiskowy – od lat 70. można zaobserwować narastające dążenie do ochrony walorów środowiskowych cennych miejsc, a także wzrost zainteresowania oczyszczaniem miejsc zdegradowanych środowiskowo. Bardzo dobrym przykładem są podejmowane programy oczyszczania zbiorników wodnych, także na obszarach portowych i przemysłowych. Czystość wody jest ważnym czynnikiem w procesie rewitalizacji frontów wodnych, mogącym w znacznym stopniu przyczynić się do sukcesu lub porażki całego programu. Podobnie jest w przypadku stopnia czystości gruntu – jeśli (na skutek poprzedniej działalności przemysłowej) jest on skażony, to jego oczyszczenie jest jednym z podstawowych zadań, przed którego podjęciem stoją inicjatorzy procesu transformacji funkcjonalnej i przestrzennej obszarów nadwodnych.

Wymiar kulturowy – ochrona dziedzictwa historycznego miast, w tym elementów związanych z ich tożsamością, cieszy się również wzrastającym zainteresowaniem sektora publicznego i mieszkańców. W szczególności zaś wiąże się to z zachowaniem tradycji morskich, wyrażanych zarówno działaniami o charakterze kulturalnym, jak i szanowaniem tradycji poszczególnych miejsc i kształtowaniem ich w sposób nawiązujący do lokalnej historii. Szczególnie istotny jest problem rewitalizacji dawnych budowli związanych z tradycjami portowymi i przystosowanie ich do nowych funkcji, z zachowaniem zasadniczych elementów dawnego wystroju⁴⁶. Odpowiednio wkomponowane w nową strukturę urbanistyczną, mogą posłużyć za katalizator dla rozwoju nowego programu miejskiego⁴⁷. Powrót do tradycji i wartości kulturowych dawnych portów wyraża się także w tworzeniu skansenów dawnych statków, rozwoju instytucji edukacyjnych (jak muzea czy akwaria morskie), wreszcie – tworzeniu nowych obiektów swoją skalą i charakterem nawiązujących do dawnej struktury przestrzennej portów. Służą one nie tylko celom komercyjnym, ale także są swoistym depozytariuszem pamięci zbiorowej lokalnych społeczności, obejmującej historię dawnych portów i ludzi z nimi związanych⁴⁸. Tendencje te spowodowały zasadniczy zwrot w warsztacie planistycznym, który w latach 50. i 60. był zdominowany przez dziedzictwo modernistycznej urbanistyki⁴⁹.

Na tym tle interesujące jest zestawienie najbardziej znanych programów przekształceń przestrzeni poportowych. W tabeli 3 przyto-

⁴⁶ Trend ten zwany w literaturze anglojęzycznej *adaptive reuse* – opisany jest w wielu publikacjach.

⁴⁷ Edwards 1992, s. 10.

⁴⁸ Edwards 1992, s. 16.

⁴⁹ Patrz: *Karta Ateńska*, 1998.

Tabela 3

Zestawienie przykładowych programów transformacji przestrzeni poportowych
w miastach świata

Projekt/miasto	Wielkość obszaru poddanego restrukturyzacji (w ha)	Poprzednie użytkowanie	Data rozpoczęcia
<i>Granville Island</i> – Vancouver	17	przemysł	1979
<i>Harbourfront</i> – Toronto	36	przemysł/kolej	1972
<i>Battery Park City</i> – Nowy Jork	37	nadsypyany ląd	1979–
<i>Inner Harbour</i> – Baltimore	38	port	1963–
<i>Port Vell</i> – Barcelona	54	port	w realizacji
<i>Salford Quays</i> – Manchester	59	port	1990
<i>Darling Harbour</i> – Sydney	59	struktury kolejowe (opuszczone)	1988
<i>Aker Brygge</i> – Oslo	64	stocznia/droga	1980–
<i>Victoria & Alfred</i> – Cape Town	81	doki/przemysł	1989
<i>Kop van Zuid</i> – Rotterdam	125	port/przemysł	w realizacji
<i>Minato Mirai 21</i> – Yokohama	184	nadsypyany ląd	1983–
<i>Teleport City</i> – Tokio	443	nadsypyany ląd	w realizacji
<i>Docklands</i> – Londyn	2000	składy/doki	1981–

czono orientacyjne parametry wybranych projektów – obejmujących bardzo różne przestrzenie (zarówno wielkościowo, jak i geograficznie), realizowane od lat 60. do dzisiaj⁵⁰.

Innym problemem jest porównanie programów przekształceń pod kątem sposobu ich opracowania i realizacji, w tym źródeł finansowania oraz sposobu nadzoru sektora publicznego nad realizacją całości. Wstępem do tych rozważań może się stać zestawienie wybranych programów pod kątem sposobu ich realizacji, przedstawione w tabeli 4⁵¹.

Transformacja przestrzeni poportowych w miastach europejskich i północnoamerykańskich czy dalekowschodnich przebiegała według różnych schematów, zarówno pod względem struktury przestrzennej, jak i przyjętego sposobu działania. W tab. 5 przedstawiono szczegółowe zestawienie dotyczące dwunastu ośrodków europejskich i północnoamerykańskich, w których dokonano znacznych przekształceń obszarów poportowych.

⁵⁰ Źródło: Brenn, Rigby 1996, s. 25.

⁵¹ Źródło tabeli: Edwards 1992, s. 31.

Tabela 4

Porównanie wybranych programów przekształceń terenów poportowych
pod kątem sposobu ich realizacji

Miasto	Czy wprowadzono jednolity schemat urbanistyczny przekształceń?	Rodzaj przyjętego modelu działania	Główne źródło finansowania poszczególnych inwestycji
<i>Docklands</i> Londyn	Nie	Korporacja rozwoju miejskiego, finansowana przez rząd, z możliwością stosowania uproszczonych procedur planistycznych	Głównie prywatne
<i>Liverpool Docks</i> Liverpool	Nie	Korporacja rozwoju miejskiego, finansowana przez rząd	Mieszane, publiczne i prywatne
<i>Glasgow Docks</i> Glasgow	Nie	Program rewitalizacji, finansowany przez rząd, obejmujący realizację wielu inwestycji publicznych	Głównie publiczne
<i>Salford Quays</i> Manchester	Tak	Korporacja rozwoju miejskiego, finansowana przez rząd	Mieszane, publiczne i prywatne
<i>Inner Harbour</i> Baltimore	Tak	Przedsięwzięcie publiczno-prywatne w formie niezależnego podmiotu odpowiedzialnego za realizację całości	Głównie prywatne
<i>Darling Harbour</i> Sydney	Tak	Agencja rządowa, stosująca uproszczone procedury planistyczne	Przedsięwzięcia publiczno-prywatne
<i>Port Vell</i> Barcelona	Tak	Korporacja rozwoju miejskiego, współfinansowana przez rząd centralny i regionalny	Głównie publiczne
<i>Porto Vecchio</i> Genua	Tak	Inicjatywa wspólna władz miejskich i portowych	Głównie publiczne

Wybrane do analizy przykłady wykazują dużą różnorodność co do charakterystyki przestrzeni poportowych jako takich. W tab. 5 zaprezentowano szczegółową charakterystykę obu typów frontów wodnych wybranych miast.

Interesujące może być także porównanie ww. miast pod kątem ich obecnej pozycji na światowym rynku ośrodków portowych. Ważne będzie także określenie roli, jaką odgrywa waterfront w kształtowaniu pozycji danego ośrodka. Próbę takiego porównania przedstawiono w tabeli 6:

Tabela 5

Porównanie typów struktur waterfrontów

Miasto	Waterfront typu A	Charakterystyka	Waterfront typu B	Charakterystyka
Londyn	Wybrzeże Tamizy	Struktura wybrzeżowa, wykorzystująca naturalnie wykształcone układy wodne	London Docklands	Struktura dokowa, tworzona sztucznie w głębi łądu
Rotterdam	Waterstadt	Struktura wybrzeżowa (kanałowa), tworzona sztucznie w głębi łądu	Kop van Zuid	Struktura wybrzeżowo-pirsowa, tworzona sztucznie w głębi łądu
Barcelona	Port Vell	Struktura wybrzeżowa, wykorzystująca naturalnie wykształcone układy wodne	Port Vell	Struktura pirsowa, nadsypana w stosunku do oryginalnej linii brzegowej
Genua	Porto Vecchio	Struktura wybrzeżowo-pirsowa, częściowo nadsypana w stosunku do pierwotnej linii brzegowej	—	—
Antwerpia	Quays	Struktura wybrzeżowa, naturalnie wykształcona	Islet	Struktura wybrzeżowo-dokowa, tworzona sztucznie w głębi łądu
Amsterdam	Historyczne centrum miasta	Struktura wybrzeżowa (kanałowa), tworzona sztucznie w głębi łądu	Oosterlijk Havengebied	Struktura pirsowo-dokowa, tworzona sztucznie w głębi łądu, częściowo nadsypana.
Manchester	Castlefield	Struktura wybrzeżowa (kanałowa), tworzona sztucznie w głębi łądu	Salford Quays	Struktura pirsowa, tworzona sztucznie w głębi łądu
Liverpool	—	—	Docks	Struktura dokowa, tworzona sztucznie w głębi łądu
Nowy York	—	—	Manhattan waterfront	Struktura pirsowa, nadsypywana w stosunku do pierwotnej linii brzegowej
Toronto	—	—	Toronto Harbourfront	Struktura wybrzeżowo-pirsowa, nadsypana w stosunku do pierwotnej linii brzegowej
Boston	Downtown Waterfront	Struktura pirsowa, wykorzystująca (w przeważającej części – w niektórych fragmentach nadsypana) naturalny układ brzegu	South Boston, Charleston Waterfront	Struktura pirsowa, nadsypana w stosunku do pierwotnej linii brzegu
Baltimore	—	—	Inner Harbour, Fells Point	Struktura wybrzeżowo-pirsowa, nadsypana w stosunku do pierwotnej linii brzegowej

Jak wynika z powyższych zestawień, prawie każde z miast – podejmujących szeroko zakrojone programy przekształceń swoich waterfrontów – kierowało się innymi potrzebami i celami. Mimo to – w od-

Obecne relacje między miastem, portem i waterfrontem

Miasto	Pozycja na światowym rynku	Programy rewitalizacji mające znaczny wpływ na pozycję miasta	Wpływ programów rewitalizacji waterfrontów na pozycję miasta
Londyn	Miasto technopolitarne	London Docklands	Próba przywrócenia miastu pozycji lidera na europejskim rynku kapitałowym i finansowym
Rotterdam	Miasto technopolitarne	Kop van Zuid	Próba stworzenia nowego centrum miasta obliczonego na rozwój metropolii miejskiej o europejskim znaczeniu
Barcelona	Miasto – Port terytorialny	Port Vell	Próba wzmocnienia pozycji miasta jako podstawowego ośrodka w dziedzinie kultury i turystyki
Genoa	Miasto technopolitarne	Porto Vecchio	Próba wzmocnienia konkurencyjności miasta przez wytworzenie przestrzeni wystawienniczej i stworzenia nowych propozycji dla rozwijającego się sektora prywatnego
Antwerpia	Miasto technopolitarne	–	–
Amsterdam	Portowe „miasto opiekuńcze”	Oosterlijk Havengebied	Próba wzmocnienia funkcji miasta jako atrakcyjnego miejsca do zamieszkania oraz zaspokojenie popytu mieszkaniowego
Manchester	Portowe „miasto opiekuńcze”	Salford Quays	Próba wykreowania nowych propozycji dla sektora prywatnego – deweloperów i przedsiębiorców – a przez to ożywienia gospodarczego miasta
Liverpool	Portowe „miasto opiekuńcze”	Docks	Próba stworzenia warunków do ożywienia gospodarczego miasta, w tym – wykreowanie atrakcyjnych turystycznie przestrzeni
Nowy Jork	Miasto technopolitarne	Manhattan waterfront	Próba wykreowania nowych przestrzeni komercyjnych, mogących jednocześnie ożywić wybrane fragmenty miasta
Toronto	Miasto – Port terytorialny	Toronto Harbourfront	Próba wykreowania przestrzeni nadwodnej, – nadającej miastu nowy <i>image</i> , a jednocześnie stanowiącej propozycję dla rozwoju nowych funkcji komercyjnych, w tym zorientowanych na ruch turystyczny
Boston	Miasto – Port terytorialny	South Boston, Charleston Navy Yard	Próba wykreowania nowych przestrzeni dla rozwoju śródmieścia i tym samym umocnienia pozycji miasta jako głównego centrum finansowego kraju
Baltimore	Miasto – Port terytorialny	Inner Harbour	Próba wykreowania nowych przestrzeni miejskich, zmieniających fatalny <i>image</i> miasta i przyczyniających się do poprawy złej sytuacji gospodarczej całego regionu

niesieniu do każdego z programów przekształceń – można przytoczyć określony sposób jego przygotowywania i wdrażania.

Także brak jest widocznych związków między sposobem ewolucji poszczególnych ośrodków portowo-miejskich (w tym rozwijających nowoczesne porty III generacji) a sposobem rewitalizacji ich waterfrontów. Miasta technopolitarne mogą przykładać do tego zagadnienia dużą wagę (Londyn, Rotterdam), lub niewiele się tym interesować (Antwerpia). Jakkolwiek miasta tracące swoją pozycję gospodarczą jako podstawowe ośrodki portowe, wykorzystują swoje przestrzenie nadwodne jako dźwignie rozwoju innych gałęzi ekonomii – w tym usług komercyjnych czy centrów biznesowych. Zależność ta wydaje się być prawdziwa zarówno w przypadku miast-portów terytorialnych, jak i portowych „miast opiekuńczych”.

Analiza wprowadzanych na terenach zdegradowanych frontów wodnych miast portowych, programów przekształceń powinna odpowiadać na wiele pytań, dotyczących zarówno natury samego procesu, jak i sposobu jego uruchomienia. W szczególności trzy z nich wydają się istotne:

- czy dany program jest jednym wielkim przedsięwzięciem developerskim, czy planem obliczonym na zapewnienie możliwości rozwoju dla wielu mniejszych założeń, tworzących razem mniej lub bardziej zwartą całość;
- czy dany program jest przedsięwzięciem developerskim (związanym głównie z rozwojem nieruchomości), czy próbą wykreowania pewnego „tematu” dla danego miejsca – czyli stworzenia „parku tematycznego”.
- kto – jaka instytucja, jaki sektor – był inicjatorem i głównym podmiotem prowadzącym całe przedsięwzięcie⁵².

Odpowiedzią na te pytania jest kolejne zestawienie najważniejszych informacji dotyczących programów rewitalizacji waterfrontów w omówionych powyżej miastach, przedstawione w tabeli 7:

Zestawienie świadczy o konieczności zapewnienia – przy realizacji projektu, który ma odnieść sukces – dwóch istotnych elementów:

- przemyślanego i kompleksowego masterplanu, pozostawiającego jednak duże pole do interpretacji⁵³, rzadko bowiem zdarza się sytuacja, gdy jeden inwestor jest w stanie podołać realizacji całości projektu;

⁵² de Sola-Moales 1999, s. 18-21.

⁵³ Hindle 1993, s. 86.

Tabela 7

Porównanie sposobu realizacji programów rewitalizacji waterfrontów

Miasto	Podmiot prowadzący proces rewitalizacji	Sposób realizacji – przedsięwzięcie deweloperskie vs. masterplan	Sposób realizacji – próby tworzenia „parku tematycznego”
Londyn	Sektor publiczny, rolą sektora prywatnego jest realizacja odpowiednio przygotowanych projektów inwestycyjnych	Masterplan – choć nigdy nie opracowano kompleksowego planu całego przedsięwzięcia, co zresztą było przyczyną poważnych trudności realizacyjnych	Brak prób tematyizacji projektu
Rotterdam	Jw.	Kompleksowy, starannie opracowany i wdrażany masterplan	Brak prób tematyizacji projektu
Barcelona	Sektor publiczny – Zarząd Portu, we współpracy z miastem i prywatnymi partnerami	Masterplan, zmieniany wielokrotnie	Podjęmowane próby tematyizacji projektu, nie mające jednak wpływu na całość zamierzenia
Genua	Sektor publiczny	Masterplan	Brak prób tematyizacji – akcent na nowoczesne rozwiązania architektoniczne
Antwerpia	–	–	–
Amsterdam	Sektor publiczny, przy współpracy sektora prywatnego	Starannie opracowany masterplan	Brak prób tematyizacji – akcent na nowoczesne rozwiązania architektoniczne
Manchester	Sektor publiczny, rolą sektora prywatnego jest realizacja odpowiednio przygotowanych projektów inwestycyjnych	Masterplan, zmieniany wielokrotnie, o dość luźnych regulacjach	Brak prób tematyizacji projektu
Liverpool	Sektor publiczny, rolą sektora prywatnego jest realizacja odpowiednio przygotowanych projektów inwestycyjnych	Masterplan o luźnych zapisach	Podjęmowane próby tematyizacji projektu, nie mające jednak wpływu na całość zamierzenia
Nowy Jork	Sektor prywatny – we współpracy z sektorem publicznym	Seria przedsięwzięć deweloperskich bez spójnego masterplanu	Tematyizacja niektórych projektów, mająca znaczny wpływ na postrzeganie całego programu
Toronto	Partnerstwo publiczno-prywatne, inicjowane przez sektor publiczny	Seria przedsięwzięć deweloperskich, realizujących starannie przemyślany masterplan	Brak prób tematyizacji – akcent na nowoczesne rozwiązania architektoniczne
Boston	Partnerstwo publiczno-prywatne, inicjowane przez sektor publiczny	Masterplan o luźnych zapisach	Podjęmowane próby tematyizacji projektu, nie mające jednak wpływu na całość zamierzenia – z wyjątkiem zespołu Quincy Market
Baltimore	Partnerstwo publiczno-prywatne, inicjowane przez sektor prywatny	Seria przedsięwzięć deweloperskich, realizujących starannie przemyślany masterplan	Brak prób tematyizacji – akcent na nowoczesne rozwiązania architektoniczne

– inicjującej roli sektora publicznego, pozytywnie nastawionego i pragnącego podejmować ścisłą współpracę z sektorem prywatnym.

Obecność tych dwóch czynników wydaje się być niezbędną, niezależnie od tego, jaka jest skala podejmowanych działań oraz jaki jest program projektu.

Osobnym zagadnieniem jest rodzaj programu użytkowego, realizowanego w obrębie waterfrontu, oraz rodzaj przyjętej strategii realizacyjnej. W tabeli 8 przedstawiono kolejne omówienie sytuacji w wybranych miastach, z uwzględnieniem trzech możliwych typów strategii:

Tabela 8

Rodzaje przyjmowanych strategii i wprowadzanych programów użytkowych

Miasto	Projekt waterfrontowy	Typ strategii	Dominujący rodzaj programu użytkowego
Londyn	St. Katherine's Dock	Przestrzeń dziedzictwa kultury	Komercyjny
	London Docklands	Nowe przestrzenie fizyczne	Mieszkaniowy, komercyjny
Rotterdam	Waterstadt	Nowe przestrzenie fizyczne	Mieszkaniowy, komercyjny
	Kop van Zuid	Nowe przestrzenie fizyczne	Mieszkaniowy, komercyjny
Barcelona	Port Vell	Nowe przestrzenie fizyczne	Komercyjny
	Poble Nou	Nowe przestrzenie fizyczne	Mieszkaniowy, komercyjny (siłą napędową – Olimpiada)
Genoa	Porto Vecchio	Przestrzeń dziedzictwa kultury	Komercyjny (siłą napędową – EXPO)
Antwerpia	–	–	–
Amsterdam	Oosterlijk Havengebied	Nowe przestrzenie fizyczne	Mieszkaniowy
Manchester	Castlefield	Przestrzeń dziedzictwa kultury	Rekreacyjny
	Salford Quays	Nowe przestrzenie fizyczne	Mieszkaniowy
Liverpool	Docks	Przestrzeń dziedzictwa kultury	Komercyjny, rekreacyjny
Nowy Jork	Battery Park City	Nowe przestrzenie fizyczne	Komercyjny, mieszkaniowy
	South Street Seaport	Przestrzeń dziedzictwa kultury (z próbą jej tematyzacji)	Komercyjny
Toronto	Harbourfront	Nowe przestrzenie fizyczne	Komercyjny
Boston	Downtown Waterfront	Przestrzeń dziedzictwa kultury	Komercyjny
	Charleston Navy Yard	Nowe przestrzenie fizyczne	Mieszkaniowy
	South Boston	Nowe przestrzenie fizyczne	Komercyjny
Baltimore	Inner Harbour	Nowe przestrzenie fizyczne	Komercyjny
	Fells Point	Przestrzeń społeczności lokalnej	Mieszkaniowy

- tworzenie nowych przestrzeni fizycznych;
- wykorzystywanie przestrzeni dziedzictwa kultury;
- rewitalizacja przestrzeni społeczności lokalnej⁵⁴.

Jak widać z zestawienia, w niewielu przypadkach stosowana jest strategia oparta na kreowaniu i wykorzystywaniu przestrzeni społeczności lokalnej. Wynika to głównie z natury samych projektów – nie są one powiązane z ustabilizowanymi strukturami mieszkaniowymi, w obszarach waterfrontowych brakuje też wykształconych społeczności lokalnych – mogących być partnerem w dyskusji nad przyszłością obszaru. Interesujące wnioski wynikają także z analizy dominującego rodzaju programu użytkowego. Obok naturalnych tendencji do realizacji znacznych zamierzeń o charakterze komercyjnym, równoległą siłą napędową projektów waterfrontowych jest funkcja mieszkaniowa. Dotyczy to przede wszystkim sytuacji gdy brak jest dużego programu komercyjnego gotowego do ekspansji na tereny nadwodne⁵⁵. W niektórych przypadkach mogą one decydować o sukcesie transformacji takich obszarów, jak dawne stocznie⁵⁶.

Podsumowanie

Programy rewitalizacji przestrzeni poportowych – nierzadko obejmujących znaczne partie przestrzeni miasta – składają się zazwyczaj z **serii pojedynczych projektów inwestycyjnych**, wypełniających strukturę całej przestrzeni poportowej. Nierzadko odbywa się to w taki sposób, że obok zrealizowanego projektu w dalszym ciągu znajdują się nieuporządkowane, zaniedbane przestrzenie. Projekty te mają różną skalę i charakter, odgrywają także różne role w strukturach miast. Zasadą jest, że uzupełniają się one wzajemnie i tworzą określone związki funkcjonalno-przestrzenne.

Można wyróżnić pewne charakterystyczne wzorce postępowania:

- gdy cały proces przekształceń składa się tylko z **zespołu działań jednostkowych** – brak jest wówczas jakiegokolwiek wspólnej koncepcji łączącej je i w efekcie otrzymujemy dość przypadkowy zestaw projektów inwestycyjnych, nierzadko pozostających w konflikcie funkcjonalnym i przestrzennym z sąsiednimi; sukces takiego przedsię-

⁵⁴ Zuziak 1998, s. 31-92.

⁵⁵ Jones, Patrick 1992, s. 129-130.

⁵⁶ Healey 1992, s. 149.

wzięcia jest raczej wątpliwy; klasycznym przykładem jest front wodny Manhattanu w Nowym Jorku;

- gdy opracowuje się **kompleksowe programy rewitalizacji**, które zakładają przemyślaną transformację całych przestrzeni portowych; ma to wymiar zarówno realizacyjny (w sensie struktury organizacyjnej, finansowej i sposobu prowadzenia prac), jak i – czasami – projektowy; bywa, że całe dzielnice są przedmiotem kompleksowych działań projektowych, zakładających realizację w określonych formach architektoniczno-urbanistycznych całych założeń; przykładem tego typu działań jest np. Amsterdam.
- gdy przy istnieniu pewnej ogólnej koncepcji cały proces jest **podzielony na mniejsze, autonomiczne zadania inwestycyjne** – jest to pewien **typ pośredni** procesu przekształceń, zakładający **wypracowanie wspólnego schematu ogólnego przekształceń**, dokonanie na całym obszarze niezbędnych inwestycji o charakterze infrastrukturalnym (finansowanych przez sektor publiczny), a następnie wydzielenie miejsca pod określone projekty indywidualne, finansowane i projektowane według indywidualnych schematów; przykłady: Londyn, Genua, Barcelona.

Również pod względem programu użytkowego wprowadzanego na tereny portowe możliwe jest wyróżnienie co najmniej dwóch sytuacji występujących w przykładach światowych:

- gdy założeniem programów rewitalizacji przestrzeni portowych jest **transformacja zdegradowanych przestrzeni na nowe funkcje śródmiejskie**, o zróżnicowanym charakterze; taki charakter mają np. Doki Londyńskie czy dzielnica Kop van Zuid w Rotterdamie;
- gdy w ramach programu rewitalizacji **część tych terenów przeznaczana jest pod rozmaite funkcje portowe** – zarówno o charakterze przeładunkowym, jak i transportu pasażerskiego; przykładami są dworce morskie, terminale promowe i in. w Genui, Barcelonie, czy nowe struktury portowe w starych dokach Antwerpii.

Jednym z podstawowych warunków sukcesu przygotowywanych programów rewitalizacji jest **oczyszczenie środowiska naturalnego**, w tym głównie układów wodnych. Przykładem jest Boston. Przeważnie konieczne jest także istnienie **autonomicznej agencji publicznej**, która mogłaby zająć się tworzeniem takiego procesu – przykładem jest Baltimore Harborplace.

Kluczowymi elementami prowadzącymi do powodzenia każdego procesu przekształceń są:

- **strategia rozwoju** – pozwala uniknąć wielu konfliktów przestrzennych i organizacyjnych, zapewnić odpowiedni charakter projektu, jego etapowanie oraz poparcie społeczności lokalnej; w jej ramach powinny się znaleźć m.in. decyzje dotyczące nowych dróg, przestrzeni publicznych itp.;
- **nacisk na adaptację istniejących struktur** – budowli, nabrzeży itp. – do nowych celów; pozwala to stworzyć projekty o unikalnym charakterze, a jednocześnie doskonale pasującym do kontekstu miejsca;
- **badania i konsultacje społeczne** – inicjowane przez prywatnych developerów i publiczne agencje, pozwalające na uzyskanie możliwie najlepszych projektów i uniknięcie niepotrzebnego oporu społecznego, odpowiedniego wykorzystania wszystkich walorów terenu (np. zapewnienie użytkowania przestrzeni wodnych – żeby nie były one martwe, zapewnienie szerokiej publiczności możliwości oglądania tego co dzieje się na wodzie itp.);
- **współpraca ze społecznością lokalną** – pozwala nie tylko na uniknięcie konfliktów ze społecznością, ale także – przez zapewnienie odpowiednich benefitów – zyskanie jej poparcia i współpracy przy realizacji projektu; pozwala to ulepszyć projekt i uczynić go bardziej atrakcyjnym, np. przez zapewnianie odpowiednich warunków rozwoju lokalnego rzemiosła, sztuki itp.⁵⁷.

Z powyższego zestawienia widać, że kluczowymi elementami w realizacji programów rewitalizacji przestrzeni portowych są:

- **określone działania infrastrukturalne**, nowe drogi i przestrzenie publiczne, nadające określoną nową strukturę całym obszarom;
- **projekty inwestycyjne o różnej skali i charakterze**, wypełniające przestrzeń wydzieloną przez układy infrastrukturalne i publiczne;
- **spójne modele organizacyjno-finansowe realizacji poszczególnych zadań**, zapewniające sprawną i efektywną realizację poszczególnych programów lub ich części.

O ile kwestie układów publicznych i infrastruktury projektowane są indywidualnie i trudno jest mówić o ich klasyfikowaniu, o tyle projekty inwestycyjne, występujące w różnych miastach, nierzadko mają podobny charakter i mogą być stosowane w różnych zestawieniach w określonych miastach. Podobnie jest z modelami organizacyjno-finansowymi, których dokładniejsze określenie jest koniecznym uzupełnieniem rozważań nt. strategii realizacji poszczególnych projektów.

⁵⁷ Falk 1993, s. 67.

Literatura

- Baranowski A., 1998, *Projektowanie zrównoważone w architekturze*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Berg L. van den, Braun E., Meer J. van der, 1997, *Metropolitan Organizing Capacity*. Ashgate, Aldershot.
- Brenn A., Rigby D., 1996, *The New Waterfront. A Worldwide Urban Success Story*. McGraw-Hill, New York–Washington D.C.–San Francisco–Montreal–Toronto.
- Craig-Smith S., 1995, *The Importance and Problems of City Waterside Regions*, [w:] S. Craig-Smith, M Fagence (red.), *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment. An International Survey*. Praeger Publishers, Westport.
- Edwards B., 1992, *London Docklands: Urban Design in an Age of Deregulation*. Butterworth Architecture, Oxford.
- Falk N., 1993, *Organizing for Success: British Experience in Waterside Development*, [w:] R. Bruttomesso. (red.), *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. Centro Internazionale „Citta D’Acqua”, Venice.
- Frankel E., 1987, *Port Planning and Development*. John Wiley & Sons, New York.
- Green Paper on Urban Environment*. Commission of the European Communities, Brussels, 1990.
- Hall P., 1993, *Waterfronts: A New Urban Frontier*, [w:] R. Bruttomesso (red.), *Waterfronts...*, op. cit.
- Healey P., 1992, *From Shipyard to Housing Estate: The Transformation of Urban Fabric*, [w:] P. Healey (red.), *Rebuilding the City. Property-led Urban Regeneration*. E&F Spon, London.
- Hilling D., 1998, *Socio-economic Change in the Maritime Quarter: the Demise of Sailortown*, [w:] B. Hoyle, D. Pinder, M. Husain (red.), *Revitalizing the Waterfront. International Dimension of Dockland Redevelopment*. Belhaven Press, London.
- Hindle B. R., 1993, *Salford Quays 2: Development and Planning Procedures*, [w:] K. N. White, E. G. Bellinger, A. J. Saul, M. Symes, K. Hendry (red.), *Urban waterside Regeneration. Problems and Prospects*. Ellis Horwood, Chichester.
- Hoyle B., 1993, *Some Canadian Dimensions of Waterfront Redevelopment*, [w:] R. Bruttomesso (red.), *Waterfronts...*, op. cit.
- Hoyle B., 1996, *Ports, Cities and Coastal Zones: Competition and Change in a Multi-modal Environment*, [w:] B. Hoyle (red.), *Cityports, Coastal Zones and Regional Change*. John Wiley & Sons, Chichester.
- Hoyle B., 1998, *Cities and Ports: Development Dynamics at the Port – City Interface*, [w:] R. Bruttomesso (red.), *Land-Water Intermodal Terminals*. Marsilio, Venice, 1998
- Hoyle B., 1999, *Diversity, Development, Diaspora. Waterfront Revitalization in Retrospect and Prospect*. Aquapolis, no. 3-4/99, Marsilio, Venice.

- Hoyle B., Pinder D., 1981, *Seaports, Cities and Transport Systems*, [w:] B. Hoyle, D. Pinder (red.), *Cityport Industrialization and Regional Development*. Pergamon Press, Oxford.
- Hoyle B., Pinder D., 1988, *Development Dynamics of the Port – City Interface*, [w:] B. Hoyle, D. Pinder, M. Husain (red.), *Revitalizing the Waterfront*, op. cit.
- Hudson B., 1996, *Cities on the Shore. The Urban Littoral Frontier*. Pinter, London.
- Jałowicki B., 1999, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, [w:] J. Kołodziejski, T. Parteka (red.), *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*. Biuletyn KPZK PAN, z. 186, Warszawa.
- Jones C., Patrick J., 1992, *The Merchant City as an Example of Housing – Led Urban Regeneration*, [w:] P. Healey (red.), *Rebuilding the City*, op. cit.
- Karta Ateńska, Towarzystwo Urbanistów Polskich, Biuletyn Informacyjny. Numer specjalny, Warszawa, 1998.
- Kochanowski M., 1999, *Miasto i port. Relacje historyczne i współczesne jako problem strategii rozwoju miasta*, [w:] J. Kołodziejski, T. Parteka. (red.), *Cywilizacja..., op. cit.*
- Konvitz J., 1978, *Cities & the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Kossak E., 1993, *The Redevelopment of the Waterfront in Hamburg*, [w:] R. Bruttomesso (red.), *Waterfronts..., op. cit.*
- Lorens P., 1999, *Nowe spojrzenie na przypadek strefy portowej w aglomeracji gdańskiej*, [w:] *Przyszłość starych, uprzemysłowionych miast i regionów poddanych restrukturyzacji. Doświadczenia krajów Europy Środkowo-Wschodniej (materiały konferencyjne)*, IGPiK, Kraków.
- Lorens P., Załuski D., 1996, *Obszary przemysłowe – problemy restrukturyzacji*, [w:] M. Kochanowski (red.), *Nowe uwarunkowania ustrojowe rozwoju i kształtowania miast polskich*, Biuletyn KPZK PAN, z. 175, Warszawa.
- Richie-Noakes N., 1984, *Liverpool's Historic Waterfront*. Her Majesty's Stationery Office, London.
- de Sola-Morales M., 1999, *Five Questions on Urban Port Projects*. Aquapolis, no. 3-4/99, Marsilio, Venice, 1999.
- Sołtysik M., 1993, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Vallega A., 1993, *Waterfront Redevelopment. A central Objective for Coastal Management*, [w:] R. Bruttomesso (red.), *Waterfronts..., op. cit.*
- Zaremba P., 1962, *Urbanistyka Miast Portowych*. Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, Szczecin.
- Zuziak Z., 1998, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*. Politechnika Krakowska, Kraków.