

## PRZEDMOWA

Krajobraz nieczynnych układów portowych, ze swą nośną, złożoną poetyką to nie tylko zasób terenowy do realizacji strategii kompaktowego rozwoju wewnętrznego – odzysku terenów miejskich. Jest to od wielu lat materia kreowania współczesnego wizerunku miasta lub wręcz całej metropolii portowej. Ważną kompetencją staje się dziś zatem umiejętne przenoszenie jak najgłębiej w ląd, najdalej od linii frontu wodnego, tej nośnej i unikalnej tożsamości miejsca. Kluczowe miasta portowe Europy podejmują nieustające wysiłki na rzecz wykorzystania symbolicznej identyfikacji ze swą portową tradycją dla stałego procesu wzmacniania wewnętrznej identyfikacji i integracji społecznej. Złożona i nieoczywista jakość, jaką jest „portowość” krajobrazu miejskiego, wykorzystywana jest szeroko w miejskim marketingu i rynkowym *brandingu*, stając się jednym z kluczowych rozruszników ekonomicznego odrodzenia, zarówno terenów nadwodnych, jak i często całych portowych miast i regionów. Jednak światła intencja budowy autentycznych jakości zderza się z istotnym zagrożeniem, jakim jest powielanie rozwiązań wynikających z ich nieprzemysłanego kopiowania. Cenne, lecz jednocześnie trudne potencjały rozwojowe tkwiące w tożsamości miejsca, będące swoistymi klejnotami rodowymi miast portowych, zostają nie tyle utowarowione, ile utracone. W miejsce generujących kreatywność przestrzeni pojawiają się albo rozwiązania banalne, tematyzujące lub wręcz *disneylandyzujące* (*mcdonaldyzujące*) spuściznę przestrzeni poportowej, albo propozycje uniwersalnie, pasujące do każdej poddanej korporacyjnej filozofii strefie miasta. Są one produktami globalnej estetyki trafnie określonej hasłem „rozwiązań z góry” (*Solutions from Above* – projekt specjalny London School of Economics LSE, XV Biennale Architektury w Wenecji 2016 r.). Świadomość niekorzystnych skutków praktyk globalnej ekonomii, homogenizujących krajobraz i gospodarkę miast, prowadzi w kluczowych metropoliach portowych Europy Północnej do wykorzystania terenów frontów wodnych, jako pole i obszar problemowy nieustannych poszukiwań innowacji urbanistycznej.

*Living in harbour* to jedno z podstawowych haseł marketingowych inwestycji realizowanych w obszarach poportowych na całym świecie. W odmiennych konstelacjach sugerować ma powrót do opuszczonych historycznych doków życia w nowych, miejskich formach przestrzenno-organizacyjnych. Pustym pirsom i nabrzeżom w ponowoczesny sposób przywrócona zostaje życiodajna energia, która oznacza dziś nowe formy przedsiębiorczości, pracy i zamieszkania, w zintegrowany sposób adaptujące nieczynne obiekty magazynowe i opustoszałe przestrzenie składowe. W ponad trzy dekady od pierwszych neoliberalnych transformacji frontów wodnych

Baltimore, Bostonu, Nowego Jorku czy londyńskich Docklands, kluczowe realizacje w obszarach poportowych, potrzebują polityki miejskiej odważnie negocjującej innowacyjne zasady koegzystencji – nie tylko z unowocześniającym się technologicznie portem. By nie wpaść w pułapkę wizerunkowej kolonizacji przez „import globalnych rozwiązań” podejmują wyzwanie budowania partnerstw spoza kręgu światowych korporacyjnych graczy. To one gwarantować mają zakorzenienie powstających programów nowych struktur w lokalności miasta i jego codziennym społecznym rytmie.

Portowa dzielnica – niegdyś najgorszy adres, dziś symbol społecznego prestiżu – to temat, który choć z opóźnieniem, stał się również w Polsce realnym wyzwaniem politycznym, inwestycyjnym i społecznym. Widoczne zmiany zachodzą dziś nie tylko w głównych historycznych portach kraju: w Gdańsku, Gdyni czy Szczecinie. Zmieniają swój charakter małe porty nadmorskie i rzeczne, przystanie rybackie, kształtowane są rozległe nadrzeczne fronty wodne w całym kraju. Ta kwestia – zwrot miasta ku wodzie, w związku z trwającym procesem rewitalizacji nie powinna zostać przeoczona, szczególnie gdy uwarunkowania realizacji krajowej polityki miejskiej i mieszkaniowej ulegają dziś silnej dynamizacji. Elitarny charakter powstających na terenach nadwodnych, poportowych i postoczniowych, struktur miejskich prowokuje w popularnej i profesjonalnej dyskusji wiele stale aktualnych pytań o wymiary miejskości. Ta lista jest szczególnie aktualna w świetle ustaleń Paktu Amsterdamskiego orędującego na rzecz europejskiego miasta zwartej, innowacyjnego i konkurencyjnego, a jednocześnie przede wszystkim obywatelskiego i społecznie inkluzyjnego. Jaka jest jakość dzisiejszego środowiska zamieszkania miasta portowego? Czy projekty mieszkaniowe realizowane aktualnie z widokiem na port zarezerwowane są tylko dla obecnych elit finansowych? Jakie szanse ma rewitalizacja historycznych, przyportowych, socjalnych zespołów mieszkaniowych? Jaką rolę w podnoszeniu standardów środowiska zamieszkania miast portowych odgrywa kwestia wysokich jakości przestrzeni publicznej frontu wodnego? Jak w Polsce i na świecie początku XXI w. rozumiane są osiągnięcia cywilizacyjne sprzed wieku: ogólnodostępna przestrzeń publiczna, rozwój systemu nadwodnych miejskich terenów zielonych, trwałe wartości architektoniczne w budownictwie socjalnym: budynków mieszkaniowych i infrastruktury społecznej? Jakie wartości bezwarunkowo należy dziś dodać do tego pakietu i dlaczego?

Prezentowany tom Studiów KPZK zawiera wypowiedzi osób profesjonalnie zajmujących się naukowo tematem kształtowania miasta portowego, jako teoretycy oraz praktycy – planiści, projektanci, urzędnicy. Główny trzon opracowań stanowią wypowiedzi osób ściśle związanych z działalnością zespołu Katedry Urbanistyki i Planowania Regionalnego, Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej. Od połowy lat 90., okresu pierwszych planów restrukturyzacji Stoczni Gdańskiej, temat miast portowych zajmuje szczególne miejsce w profilu zainteresowań naukowych zwrotnie zasilanych przez praktykę planistyczno-projektową i innowacyjne formy dydaktyczne. Główną osią prowadzonych w KUiPR WAPG analiz urbanistycznych są odniesienia rosnącej metropolii wokół Zatoki Gdańskiej, Obszaru Metropolitalne-

go Gdańsk-Sopot-Gdynia, do innych portowych organizmów miejskich. Najbliższy porównaniem jest hanzatycki Hamburg. Metropolia ta, zrosnięta z wieloma historycznymi, niezależnymi ośrodkami miejskimi, jak Altona, Wilhelmsburg, Hamburg, Wandsbek, prowadzi od dwóch dekad intensywną politykę miejską w sposób niezwykle umacniając swoją portową tożsamość, ze stałym unowocześnianiem struktur istniejących w duchu rozwoju kompaktowego. Charakter tworzonych tam innowacji oraz skala dynamiki rozwoju, jest ważnym modelem dla federacyjnej polityki miejskiej RFN, co szczególnie czytelne staje się na tle rozwiązań stosowanych w innych ośrodkach zagranicznych, takich jak Lizbona (Portugalia), Nantes (Francja), Istanbuł i Izmir (Turcja) czy Kaapstadt i Durban (RPA).

Szczególnie istotna w aktywnie realizowanej przez zespół KUiPR WAPG międzynarodowej wymianie naukowej jest kooperacja z takimi ośrodkami, jak HafenCity University w Hamburgu, pracującymi w kontekście miasta portowego. Dzięki temu w okresie realizacji programu *IBA Hamburg (2007-2013)*, możliwa stała się organizacja w Gdyni międzynarodowej konferencji *Mieszkać w porcie – ideały początków modernizmu a miasto współczesne* (2011). Zainicjowała ona kilkuletni okres realizacji wielu wspólnych inicjatyw naukowych i naukowo-dydaktycznych, które stały się przyczyną zaproszenia autorów do opracowania tekstów tej monografii. W części pierwszej – *Miasto portowe i jego dzielnice nadwodne* – znalazły się wypowiedzi patrzące na urbanistykę miast portowych w kontekście mieszkalnictwa w sposób całościowy oraz mierzące się z problematyką transformacji dzielnic nadwodnych w sposób teoretyczny. Część druga – *Współczesna urbanistyka dawnych portów i stoczni* – zawiera opisy przykładów urbanistycznych przekształceń wybranych obszarów poportowych, postoczniowych i nadwodnych poprzemysłowych. Część trzecia – *Krajobrazy frontów wodnych* – dedykowana jest tematowi rewitalizacji i odnowy jakości przestrzeni publicznej zilustrowanych przykładami w skali urbanistyczno-architektonicznej.

Tytułowe hasło *Mieszkać* rozumiane nie-modernistycznie jako *Żyć*, pozwala wyciągnąć z lektury zamieszczonych treści wnioski rozszerzone na kwestię jakości życia we współczesnym mieście. Utrzymanie odmiennych perspektyw w wypowiedziach różnych autorów, rozważających te same pytania wyjściowe, jest dla mnie istotną wartością tego tomu. Pozwala ona na zbliżenie się do rozumienia innych ram widzenia tematu w różnych zakątkach świata. Interdyscyplinarnie wychodząc poza schemat branżowego opisu badań nad miastem, pozwala na pogłębienie rozumienia znaczenia formy urbanistycznej i architektonicznej w uzyskiwaniu synergicznych efektów rozwojowych.

Mam nadzieję, że prezentowany tom Studiów ułatwi odbiorcom wejście w złożoność problematyki odnowy nadwodnych stref poprzemysłowych w miastach portowych.

W imieniu zespołu autorów i redaktorki składam serdeczne podziękowania Redakcji Wydawnictw KPZK PAN za umożliwienie realizacji projektu, jakim była redakcja prezentowanego tomu Studiów. Za wyrozumiałość i fachowe wsparcie nie-

zmiernie wdzięczna pozostaję Pani Ewie Ryżlak – Sekretarz Redakcji Wydawnictw KPZK PAN.

Podziękowania kieruję do prof. Piotra Lorensa za impuls otwierający drogę do powstania tego tomu. Serdecznie dziękuję Paniom recenzentkom – dr hab. Izabeli Mironowicz, prof. PG i dr hab. Justynie Martyniuk-Pęczek, prof. PG za wsparcie merytoryczne i nieszczerzenie pracy na rzecz niniejszej monografii.

Specjalne podziękowania należą się gronu przyjaciół rozumiejących znaczenie badań nad miastem, którzy uruchomili wsparcie finansowe, bez którego wydanie tego tomu Studiów nie byłoby możliwe:

Gmina Miasta Gdyni,  
Gmina Miasta Elbląg,  
Marszałek Województwa Pomorskiego,  
Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego,  
Rektor Politechniki Gdańskiej,  
Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej,  
Invest Komfort S.A.

*Gabriela Rembarz*