

KATARZYNA MAZUR

Politechnika Śląska w Gliwicach

POZYSKIWANIE NOWYCH TERENÓW INWESTYCYJNYCH W STRUKTURZE MIASTA

Abstract: Searching for New Investment Areas in Town Structure. Nowadays, urban processes usually go in a very dynamic and uncontrolled way so a town structure becomes more and more complicated. Contemporary tendencies of towns' development propose reduction of urban sprawl, characteristic for early stages of urbanization, contrary to inward development. The purpose of this development is to transform existing space structures, as for example degraded postindustrial areas and generally these which don't suit present requirements. The role which ports had in creation and functioning of towns was changing for centuries and the main impact on it had technology of transport and transshipment. This evolution had three main stages and the last is to adjust port-industrial areas to city functions and to gain new investment spaces. Impressive transformation of docks was started in the 1980s in London when British government established London Docklands Development Corporation. The main purpose of this corporation was to lead and control the development of four areas after its closure: Surrey Docks, Wapping, Isle of Dogs and Royal Docks.

The change in the 1980s to residential and consumer developments on the Thames waterfront is exemplified at Hay's Galleria – even the name is suggestive. Hay's Dock has been drained and now serves as an underground car park, while the street formed above it is an elegant shopping arcade. The curved street, which opens out on to the river, has been glazed over in nineteenth-century style.

Wprowadzenie

Współczesny świat charakteryzuje stale rosnące zaludnienie oraz to, że coraz większy odsetek ludzkości zamieszkuje obszary miejskie. Na początku XX w. na terenach miast mieszkało zaledwie 14% ludzi, podczas gdy w latach 50. – 29%, a pod koniec wieku już ok. 50%. W państwach najsilniej zurbanizowanych koncentracja ludności na terenach

miejskich jest jeszcze większa i wynosi 75% ogółu społeczeństwa, a w niektórych krajach, takich jak Wielka Brytania, czy Belgia odsetek ten przekracza nawet 90% (Ślódczyk 2001).

Konieczność szczególnego zainteresowania strukturą miast i jej przekształceniami potwierdza także zjawisko powszechnej urbanizacji, opartej na historycznych założeniach urbanistycznych, w których na przestrzeni wieków na skutek działania czynników ekonomicznych, społecznych i politycznych nawarstwiały się przemiany, powodując liczne problemy w strukturze przestrzennej. Jednocześnie, już od dłuższego czasu na skutek zmian technologicznych i ekonomicznych następował proces rozluźniania więzi przestrzennych między miastami a terenami przemysłowymi, co w połączeniu z upadkiem wielu zakładów przemysłowych doprowadziło do powstawania swoistych „dziur” w strukturze miast.

Procesy urbanizacji przebiegają często w sposób bardzo dynamiczny i niekontrolowany, przez co struktura miast staje się coraz bardziej złożona. Współcześnie dąży się do powstrzymania charakterystycznego dla początkowych faz urbanizacji rozwoju miast na zewnątrz, na rzecz rozwoju wewnętrznego, mającego na celu przekształcenia istniejących struktur przestrzennych, a więc np. terenów zdegradowanych, poprzemysłowych i ogólnie rzecz ujmując, takich które nie odpowiadają obecnym wymaganiom. Istnieje także inna przyczyna – poszukiwanie tożsamości miejsca, a więc tego co wiąże się z tradycją, historią, kulturą, z elementami charakterystycznymi i rozpoznawczymi miejsca, które sprawiają, że przestrzeń (zwłaszcza publiczna) nabiera cech indywidualnych. Miasta portowe, mimo że są przypadkiem szczególnym już ze względu na samą obecność wody, która nadaje im specyficzny wizerunek, stwarzają szerokie pole do działań w tym zakresie. Powszechne staje się bowiem zainteresowanie terenami nadwodnymi i otwieranie miasta frontem do wody (Kochanowski 1998).

1. Ewolucja miast portowych

Rola, jaką odgrywały porty w tworzeniu i funkcjonowaniu miast, zmieniała się z biegiem lat. Miała na to decydujący wpływ technologia transportu i przeładunku, według której można wyróżnić trzy podstawowe etapy tego procesu (Kochanowski 1998):

- pierwszy, początkowy, wiąże się z niewielkimi statkami towarowymi o niedużym zanurzeniu, które nie wymagając głębokich doków,

mogły być obsługiwane przez porty głównie przeładunkowe i magazynowe, będące częścią zwartej tkanki miejskiej; nabrzeża stanowiły jednocześnie ulice miejskie, na których odbywał się lokalny ruch, a funkcje składowe sąsiadowały z mieszkalnymi i usługowymi;

- drugi w XIX w., kiedy pojawiły się duże statki parowe, a wraz z nimi zapotrzebowanie na głębsze i większe porty, a także rozleglejsze tereny składowe; spowodowało to przenoszenie portów z centrów miast poza ich obszary, bliżej ujść rzek, a także rozwój towarzyszącego im odtąd przemysłu przetwórczego i stoczniowego; porty stawały się powoli samodzielnymi jednostkami, tracącymi swoją dotychczasową wielofunkcyjność;
- trzeci w połowie XX w., polegał na tworzeniu wysoko wyspecjalizowanych terminali przeładunkowych wysuniętych na otwarte morze, a jednocześnie na powtórным zagospodarowaniu opuszczonych terenów portowych położonych wewnątrz miast.

Interesującym przykładem ostatniego etapu, a więc dostosowania miejskich terenów portowo-przemysłowych do funkcji śródmiejskich, a zatem pozyskania nowych terenów inwestycyjnych, są działania podejmowane w Londynie.

2. Przykłady przekształceń terenów portowo-przemysłowych w Londynie

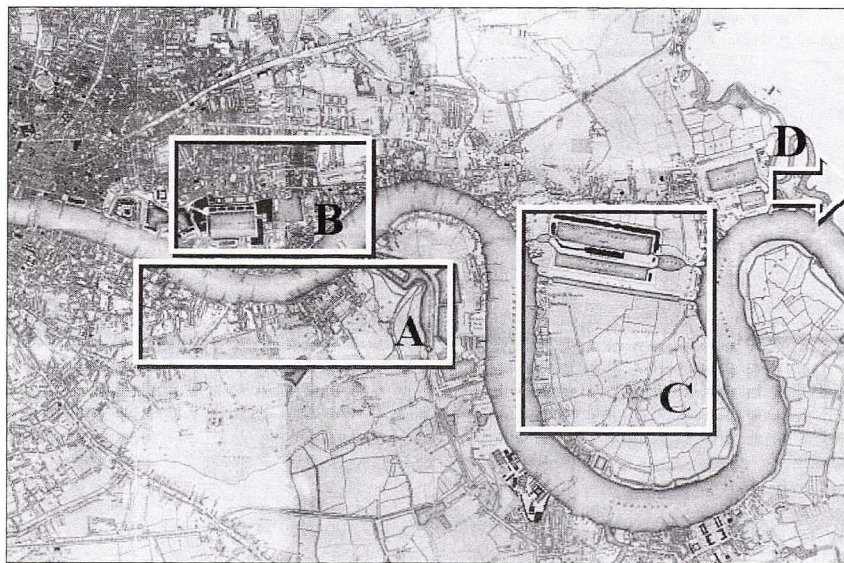
Londyn jest bardzo rozległym i zróżnicowanym miastem, w skład którego wchodzi zarówno najbogatsze gminy Wielkiej Brytanii, jak i te najbiedniejsze. Warto dodać, że Londyn zamieszkuje ok. 1/8 populacji całego kraju, przy czym szacunkowa migracja ludności z centrum na obrzeża i do miast satelitarnych, związana z migracją przemysłu, do końca lat 90. wynosiła ponad milion osób (Załuski 1998).

Londyn jest miastem wielkich liczb, ale także wielkich inwestycji. Do najznamienszych należy przebudowa Doków Londyńskich. Przez ostatnie półtora wieku Londyńskie Doki były największym portem nie tylko w Wielkiej Brytanii, ale nawet na świecie. Największy obrót towarowy przypadł na lata 60. XX w., podczas gdy już w latach 70. zaczął gwałtownie maleć. W 1981 r. zamknięto West India, Millwall i Royal Docks, co szybko doprowadziło do zupełnego upadku doków. W tym samym roku zatrudnienie w portach spadło do zaledwie 2 tys. osób (z 30 tys. w latach 50.), a blisko połowa terenów była opuszczona (Załuski 1998).

W 1981 r. rząd brytyjski powołał specjalną korporację rozwoju miejskiego – London Docklands Development Corporation (LDDC), kierowaną przez zarząd mianowany przez ministra Środowiska. Podstawowym założeniem korporacji, dysponującej obszarem 2 tys. ha, było utrzymanie unikalnego charakteru doków przez zachowanie wszystkich wartościowych obiektów, układu ulic i przestrzeni publicznych, które miały zapoczątkować wysoką jakość projektowania na tym obszarze (LDDC 1997). London Docklands Development Corporation zajęła się zagospodarowaniem 4 obszarów: Surrey Docks, Wapping, Isle of Dogs i Royal Docks (fot. 1).

Do głównych zadań korporacji należało:

- kierowanie procesami rewitalizacji;
- zlecanie prac planistycznych i projektowych oraz selekcja projektów;
- pozyskiwanie prywatnych inwestorów;
- przygotowywanie terenów pod inwestycje i ich rozdysponowywanie;
- budowa infrastruktury drogowej, lekkiej kolei napowietrznej (Docklands Light Railway – DLR), lotniska oraz światłowodowej sieci telekomunikacyjnej;



Fot. 1. Cztery obszary działalności London Docklands Development Corporation

A. Surrey Docks; B. Wapping, C. Isle of Dogs, D. Royal Docks

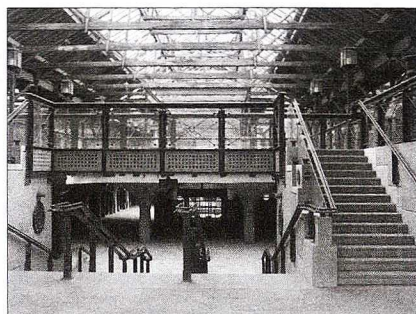
- ochrona akwenów wodnych i zapewnienie do nich publicznego dostępu;
- ochrona obiektów historycznych.

■ Wapping

Pierwszym działaniem rewitalizacyjnym, jakie podjęła LDDC była przebudowa St Catherine's Dock (fot. 2). Ogólne założenie projektowe polegało na wykorzystaniu basenów portowych, magazynów i ciągów pieszych do obsługi ruchu turystycznego i rekreacji. Drugim ważnym przedmiotem planowania inwestycji w dokach był Tobacco Dock (fot. 3), w którym w 1811 r. wybudowano magazyn tytoniu, jednocześnie doprowadzając do niego kanał. Obiekt ten przeprojektował Terry Farrel, tworząc interesujące centrum handlowe (Załuski 1998).



Fot. 2. St Catherine's Dock



Fot. 3. Tobacco Dock

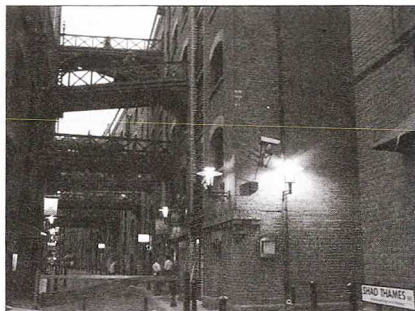
■ Surrey Docks

Surrey Docks to tereny rozciągające się na południowym brzegu Tamizy na wschód od Tower Bridge, aż po Bermondsey i Rotherhithe. Jednym z ciekawszych i piękniejszych miejsc tej części doków, jest ulica Shad Thames.

Shad Thames to zakątek typowych wiktoriańskich magazynów, wielokrotnie wykorzystywany jako sceneria filmowa, obrazująca Londyn Dickensa, czy Sherlocka Holmesa. Co najmniej od końca XVII w. obydwie strony ulicy były rozwijane dla celów handlowych i przemysłowych. W latach 1871-1874, kiedy cały zespół magazynów po obydwu stronach Shad Thames był ukończony, stanowił największe nabrzeże przeładunkowe na Tamizie. Charakterystycznym elementem ulicy jest wiele przesuconych nad nią stalowych łączników, które umożliwiały transport dóbr z magazynów znajdujących się od strony rzeki do magazynów po



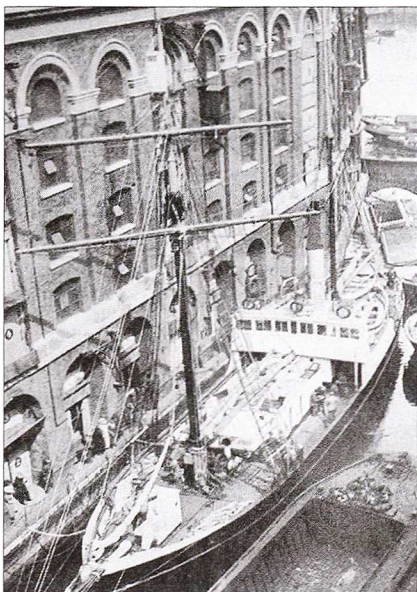
Fot. 4. Shad Thames w 1910 r.



Fot. 5. Shad Thames w 2003 r.

drugiej stronie ulicy, gdzie były przechowywane, sortowane, pakowane i wysyłane w głąb kraju (fot. 4 i 5). W 1972 r. nabrzeże przestało pełnić swoje funkcje, a od 1983 r. Conran Roche rozpoczął proces dostosowywania magazynów do funkcji mieszkalnych, które z powodzeniem pełnią do dnia dzisiejszego (Croad 2003).

Kolejnym interesującym przykładem powtórznego wykorzystania terenów składowych i przemysłowych w Surrey Docks, oprócz Woolfe Crescent i Greenland Dock, jest Hay's Galleria. Pierwotnie, sześciopiętrowe magazyny, zaprojektowane przez Williama Snooke'a i Henry Stock'a, wybudowane w latach 1851-1857, otaczały niewielki, wąski dok, zamykany od strony rzeki bramami (fot. 6, 7). Z doku korzystały statki przywo-



Fot. 6. Hay's Galleria – pocz. XX w.



Fot. 7. Hay's Galleria w 2003 r.

żące z Nowej Zelandii głównie produkty spożywcze, takie jak masło, sery, czy mrożoną jagnięcinę. Dok należał do Hay's Dock Company i przeszedł dwie odbudowy – po pożarze w 1861 r. oraz po II wojnie światowej. W latach 80. XX w. Hay's Galleria przeszła gruntowną przemianę – basen doku osuszono i utworzono z niego podziemny parking, nad którym powstała charakterystyczna uliczka z eleganckimi sklepami i kawiarniami pod arkadami, natomiast wyższe kondygnacje magazynów zamieniono na ciekawe biura i mieszkania. Cały pasaż (fot. 7), otwarty na rzekę i ozdobiony mobilną rzeźbą przedstawiającą statek, przykryto przeszkleniem w XIX-wiecznym stylu, co dopełniło formę galerii i w swoisty sposób domknęło to ciekawe wnętrze urbanistyczne (Croad 2003).

■ Isle of Dogs

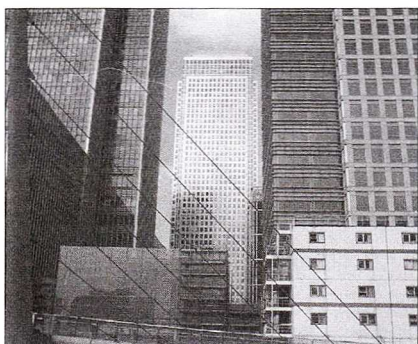
Jednym ze sztandarowych przykładów przemian ekonomicznych i przestrzennych, jakie miały miejsce w latach 80. minionego stulecia w Londynie, jest półwysep Isle of Dogs, którego najważniejszymi elementami są Millwall, West India Docks oraz Canary Wharf (fot. 8).

Cofnijmy się jednak do początków Docklands. Pierwotne zagospodarowanie tego obszaru rozpoczęło się w 1800 r. i miało na celu budowę doków, służących handlowi z Indiami. Doki te nazwano West India Docks. Drugim kompleksem doków, który powstał na Isle of Dogs były The Millwall Docks, budowane w latach 1863-1869, przewidziane do handlu masowego, a szczególnie dostosowane do obrotu zbożami. W zasadzie można uznać, że przemysłowo-handlowy wizerunek Docklands, który wykształcił się w połowie XIX w., pozostał nietknięty aż do II wojny światowej. Dopiero w okresie powojennym okazało się, że rozmiary statków towarowych znacznie wzrosły od momentu budowy doków i Isle of Dogs nie jest już w stanie ich obsługiwać. W rezultacie zarówno Millwall, jak i West India Docks zamknięto w 1980 r.

Opuszczone tereny półwyspu Isle of Dogs, jako potencjalne tereny poprzemysłowe do odzyskania, a co ważne – położone w pobliżu ścisłego centrum Londynu, były przedmiotem opracowań wielu planów rewitalizacji. Jednak dopiero rok później w momencie utworzenia London Docklands Development Corporation, stały się możliwe zachęty finansowe, stymulujące rewitalizację. Utworzona na tym terenie Strefa Przedsiębiorczości (Enterprise Zone) umożliwiła przemiany na ogromną skalę, a więc jednocześnie budowę biurowców, budynków mieszkalnych, nowych dróg oraz kolei (Docklands Light Railway). Gruntownie zmieniono wizerunek Docklands, a najsłynniejszym i najbardziej cha-



Fot. 8. Canary Wharf



Fot. 9. No 1 Canada Square w 2003 r.

rakterystycznym obiektem na tym terenie jest No1 Canada Square – nazywany potocznie Canary Wharf Tower (ryc. 9). Obiekt ten, zaprojektowany przez Cesara Pelli, jako fragment zagospodarowania nabrzeża Canary Wharf, otoczonego przez West India Docks, jest obecnie najwyższym budynkiem w Wielkiej Brytanii i drugim pod względem wysokości w Europie (Croad 2003).

W przeciwieństwie do zakończonych bezsprzecznym sukcesem adaptacji magazynów na mieszkania w Surrey Docks, czy przebudowy St Catherine's Dock dla celów rekreacyjnych, rewitalizacja Canary Wharf budzi poważne kontrowersje. Głównym problemem, jaki można zauważyć na tym obszarze, jest jego monofunkcyjność. Stworzono bowiem bardzo nowoczesne centrum biurowe, praktycznie pozbawione funkcji mieszkaniowej i usługowej. Wynikiem tego jest czasowe (zwłaszcza weekendowe) wyludnianie dzielnicy, która nie ma także dobrze rozwiniętych połączeń komunikacyjnych i pieszych z otaczającymi dzielnicami.

■ Royal Docks

Royal Docks są najmniej zaawansowanym i najmniej prestiżowym a jednocześnie najrozleglejším przedsięwzięciem prowadzonym przez LDDC. Program rewitalizacji obejmujący tę część doków zakładał budowę lotniska – London City Airport (budowę ukończono), a także powstanie śródmiejskich założeń urbanistycznych mieszkaniowo-usługowych, projektowanych dla małych społeczności (Załuski 1998).

3. Zasady przekształceń

W związku z głębokimi przemianami w gospodarce oraz koniecznością poszukiwania nowych terenów inwestycyjnych, problem zagospodarowania terenów portowych staje się powszechnym. Tereny portowe mogą ponownie stać się atrakcyjną, tętniącą życiem częścią miasta. Stworzenie krajobrazu miasta o wysokich walorach kulturowych, może być związane z wykorzystaniem atrakcyjnego, samego w sobie, połączenia wody z lądem. Nie jest to jednak element wystarczający, ponieważ trudno osiągnąć taki efekt bez opracowania dobrego programu rewitalizacji i bez celowej polityki przestrzennej. Różne są instrumenty realizacji tych przedsięwzięć, ale na podstawie przeanalizowanych przykładów, można określić ogólne etapy rewitalizacji obszarów portowych, takie jak:

- przejęcie terenów portowych;
- ograniczenie degradacji przedmiotowych i otaczających terenów, przez np.: oczyszczenie wody, sprawniejsze odprowadzanie i oczyszczanie ścieków, usunięcie skażeń substancjami toksycznymi;
- określenie w zastanym krajobrazie miejskim elementów o szczególnych wartościach i elementów tożsamości kulturowej, miejsc formalnie ważnych, osi widokowych, itp.;

- opracowanie długookresowej polityki przestrzennej i programów odnowy w dwóch skalach, całego miasta (jako część strategii jego rozwoju) oraz w skali rewitalizowanego obszaru;
- prowadzenie procesu rewitalizacji i opracowywanie koncepcji zagospodarowania na zasadzie partnerskiej współpracy między samorządami, inwestorami, mieszkańcami i projektantami, przy czym działanie miasta powinno być charakterystyczne dla gospodarki wolnorynkowej, czyli miasto powinno występować w procesie zmian, podobnie jak prywatny inwestor, stosując marketing, badania rynku, ekspertyzy, itp.;
- wykształcenie powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszaru portowego, a także z centrum miasta i otaczającymi dzielnicami oraz przestrzeni publicznych towarzyszących punktom węzłowym komunikacji;
- wykształcenie odpowiedniego systemu wielofunkcyjnych przestrzeni publicznych, cechujących się wysoką jakością rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych, podkreślających atrakcyjność terenów nadwodnych oraz reliktyw portowych.

Ważne jest, aby podejście do realizowanego programu rewitalizacji było globalne i stabilne, takie które nie pozwoli na jego zmiany i rozdrobnienie w miarę pojawiania się kolejnych inwestorów (Kochanowska 1998).

4. Instrumenty przekształceń

Poszukiwanie nowych terenów inwestycyjnych w tkance miejskiej oraz konieczność zagospodarowania obszarów i obiektów poprzemysłowych, przyniosły już wiele ciekawych realizacji. Jednak nie każda z nich musi przebiegać w ten sam sposób. Zależy to np. od zastosowanych mechanizmów przekształceń, odmiennych w poszczególnych krajach, w związku z różnymi warunkami politycznymi, ekonomicznymi i prawnymi. W Wielkiej Brytanii do najważniejszych programów organizacyjnych realizacji rewitalizacji terenów poprzemysłowych, w tym portowych, należą (Lorens 1998):

- Urban Development Corporations – korporacje rozwoju miejskiego (przykładem jest wspomniana już LDDC);
- Enterprise Zones – strefy przedsiębiorczości (jedna z nich obejmuje Isle of Dogs);
- Simplified Planning Zones – strefy uproszczonej regulacji planistycznej.

Należy wspomnieć także o tym, że w Wielkiej Brytanii główną instytucją rządową zapewniającą pomoc finansową w procesach rewitali-

zacji jest Ministerstwo Środowiska (Department of Environment), które ma tak ważne instrumenty, jak *Derelict Land Grants* (granty dla obszarów zdegradowanych) oraz *City Challenge Program* (program dla miast). Ogólnie można wyróżnić trzy, w miarę uniwersalne, modele organizacyjno-finansowe przekształceń obszarów portowych. Są to:

- przedsięwzięcia publiczne – koszty ponosi sektor publiczny, czyli budżet państwa lub miasta;
- przedsięwzięcia publiczno-prywatne – koszty ponoszą obydwa sektory;
- strefy specjalne i inne udogodnienia.

Wydaje się, że w Polsce ze względu na wciąż jeszcze niestabilną sytuację rynkową oraz dość ograniczone publiczne zasoby finansowe, największe szanse wykorzystania mają dwa wymienione powyżej modele: przedsięwzięcia publiczno-prywatne oraz strefy specjalnych regulacji.

Literatura

- Croad S., 2003, *Liquid History. The Thames through Time*. Batsford, London.
- Kochanowska D., 1998, *Zasady i metody przekształcania struktur portowo-miejskich*, [w:] *Współczesne metamorfozy miast portowych*, M. Kochanowski (red.). Politechnika Gdańska, Gdańsk.
- Kochanowski M., 1998, *Istota problemu*, [w:] *Współczesne...*, op. cit.
- London Docklands Development Corporation (LDDC), *Planning and Design in London Docklands*. London 1997.
- Lorens P., 1998, *Instrumenty i mechanizmy przekształceń zdegradowanych terenów frontów wodnych miast portowych*, [w:] *Współczesne...*, op. cit.
- Słodczyk J., 2001, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*. Uniwersytet Opolski, Studia i Monografie nr 298, Opole.
- Załuski D., 1998, *Od portofobii do portofilii*, [w:] *Współczesne...*, op. cit.

Źródła fotografii: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9 – autor
8 – www.streetmap.co.uk
6 – autor nieznany