

PIOTR LORENS

Politechnika Gdańska

WSTĘPNA TYPOLOGIA OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH O FUNKCJACH I POTENCJALE METROPOLITALNYM

Abstract: Initial Typology of Degraded Areas of Metropolitan Functions and Potential. In the structure of metropolitan areas one can find a number of different types of areas in need of regeneration effort. Only some of them can be characterized as areas of metropolitan importance and functions – which means, only some have the potential to become an important element of urban spaces, that define the importance and meaning of the metropolitan areas as a whole. But within this group one can find also a number of different types of areas, with different origin and initial type of land-use. Each of them has to be treated during the regeneration process differently, as they demand different type of regeneration actions and are subject of different type of degradation.

Wprowadzenie

Podjmując problematykę określenia typologii obszarów zdegradowanych¹ o funkcji lub potencjale metropolitalnym konieczne jest wyselekcjonowanie z całego zbioru różnych rodzajów terenów miejskich tych, które spełniają założony warunek „potencjału metropolitalnego”. *Potencjał metropolitalny* – według Mironowicz i Ossowicza – wynika z walorów miejsca, w tym takich jak: położenie, wartości kulturowe i przyrodnicze, dotychczasowe zagospodarowanie, uroda miejsca, dobra sława oraz z pełnionych już w jakimś okresie funkcji metropolitalnych.

¹ Problematyce specyfiki obszarów zdegradowanych i możliwych dróg ich rewitalizacji poświęcono bardzo wiele prac, skupiających się przeważnie na opisach poszczególnych przypadków i przyjętych wobec nich sposobów działania. Patrz: Colquhoun 1995.

talnych². Do tych kryteriów należałoby jeszcze dodać wielkość obszaru, w sposób naturalny wyznaczającą możliwości uzyskania przez niego ważnej funkcji o znaczeniu metropolitalnym. Dlatego celowe wydaje się pominięcie w tej klasyfikacji pojedynczych obiektów czy małych zespołów o jednorodnym charakterze, stanowiących element ciągłej tkanki miejskiej i nie mających szczególnego znaczenia dla struktury miasta oraz jego dawnego, obecnego oraz możliwego przyszłego programu funkcjonalnego³.

Pamiętać też należy, że poszczególne rodzaje obszarów mogą być w różnym stopniu narażone na określone typy degradacji, również określone w pracy Mironowicz i Ossowicza. Dlatego, jako uzupełnienie opisu poszczególnych grup obszarów – zaprezentowano przemyślenia dotyczące podatności poszczególnych obszarów na ww. typy degradacji. Mogą one stanowić bazę do dalszych poszukiwań badawczych związanych z określaniem ryzyka wystąpienia procesów degradujących w strukturach naszych miast.

1. Zróznicowanie obszarów zdegradowanych

Obszary zdegradowane w strukturach polskich metropolii można podzielić na wiele różnych grup. Bogata literatura przedmiotu bazuje zazwyczaj na ich klasyfikacji opartej na podziale ze względu na pełnioną poprzednio funkcję oraz – w drugiej kolejności – ze względu na okres historyczny ukształtowania struktur (Lorens 2004). Kolejnym kryterium może stać się ich wielkość i znaczenie w strukturze danego miasta.

Na potrzeby prezentowanej pracy przyjęto podstawowy podział obszarów oparty na ich pierwotnym przeznaczeniu oraz genezie powstania. Prowadzi to do określenia wielu kategorii i podkategorii, szczegółowo omówionych w podrozdziale 1.1. Osobno omówiono podział obszarów zdegradowanych w odniesieniu do ich wielkości i zna-

² Patrz: I. Mironowicz, T. Ossowicz, *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych*, w prezentowanym Biuletynie.

³ Omawiane w literaturze przykłady odnoszą się do metropolitalności danego miejsca. Przyjęło się bowiem uważać, że zagadnienie to leży raczej w domenie zainteresowania geografów i ekonomistów niż architektów i urbanistów. Przykładem mogą być np. studia zespołu Leo van den Berga z instytutu EURICUR w Rotterdamie. Dlatego rozważania na ten temat są związane z problemem zarządzania rozwojem czy też uwarunkowań procesów rozwojowych takich np. zdolność organizacyjna wielu partnerów do podjęcia wspólnego wysiłku na rzecz realizacji wspólnego zamierzenia czy projektu, korzystnego dla wszystkich zainteresowanych stron. Patrz: van den Berg, Braun, van den Meer 1997.

czenia w strukturze miejskiej, przyjmując że podziały te można stosować do wszystkich omówionych wcześniej kategorii odnoszących się do ich pierwotnego przeznaczenia i genezy powstania. Tę część typologii zawarto w podrozdziale 1.2.

1.1. Typologia obszarów w odniesieniu do pierwotnego przeznaczenia i genezy powstania

W odniesieniu do pierwszego z zaproponowanych kryteriów można wyróżnić cztery zasadnicze grupy obszarów zdegradowanych: mieszkaniowe, kompleksy wielofunkcyjne, tereny związane z infrastrukturą techniczną i przemysłową miast oraz obszary nazywane często „nieużytkami miejskimi”. Każde z nich dzieli się na wiele podgrup, omówionych poniżej.

Obszary mieszkaniowe mają bardzo zróżnicowaną charakterystykę, zarówno co do typu struktury, stanu własnościowego, stanu technicznego, jak i natężenia problemów technicznych, społecznych i ekonomicznych. Można wyróżnić cztery ich główne grupy o genezie:

- **XVIII-wiecznej i wcześniejszej** (datujące się sprzed okresu industrialnego) – są to przeważnie struktury śródmiejskie, nie zniszczone przez działania wojenne czy klęski żywiołowe, o bardzo drobnej, a jednocześnie gęstej strukturze zabudowy, wymagające często kosztownych działań rewaloryzacyjnych. Mając duży walor zabytkowy – i dzięki temu potencjał rozwoju funkcji turystycznej – często wymagają wprowadzenia podstawowych elementów infrastruktury technicznej, jak kanalizacja czy sieć gazowa. Przykładem tego typu struktur mogą być historyczne zespoły staromiejskie, w tym – często zachowane w miastach średnich i małych.
- **XIX-wiecznej i wczesno-XX-wiecznej** (relikty miasta epoki wczesnoindustrialnej) – czyli przeważnie struktury kamienicowe, czasami willowe, stanowiące esencję miasta końca XIX w. Struktura zabudowy jest przeważnie znacznie bardziej uporządkowana, choć zdarzają się sytuacje wyjątkowe – jak zachowane i wymagające podjęcia kompleksowych działań wnętrza kwartałów wypełnione zabudową oficynową, o niskim standardzie i niewielkich walorach kulturowych. Jednocześnie obecnie stanowią one przedmiot zainteresowania „klasy metropolitalnej”⁴ jako atrakcyjne miejsce zamieszkania lub lokalizacji rozmaitych funkcji, jak siedziby firm czy wyspecjali-

⁴ *Klasą metropolitalną* określa się grupę ludzi – mieszkańców metropolii – o szczególnych zasobach kapitału finansowego i kulturowego, luksusowym typie konsumpcji oraz globalnej i europejskiej identyfikacji kulturowej. Patrz: Jałowiecki 1999.

zowane usługi. Przykładem tego typu struktur mogą być zachowane zespoły, lokowane przeważnie w miastach dużych i średniej wielkości, na obrzeżach zespołów staromiejskich lub w sąsiedztwie powstającej infrastruktury przemysłowej.

- **Międzywojennej** – mające różny charakter zespoły miejskie i o wyraźnie podmiejskim charakterze, stanowiące element dziedzictwa wczesnego modernizmu i towarzyszącej mu myśli socjalnej. Dziedzictwo to rzadko bywa jeszcze dostrzegane, tym bardziej że architektura modernistyczna jest doceniana głównie przez swoje sztafardowe realizacje, nie zaś za kompleksowość myśli społecznej, z którą się wiązała. Jednocześnie wiele z tych obiektów – w szczególności dotyczy to zabudowy jednorodzinnej – jest obecnie przedmiotem zainteresowania jako atrakcyjne miejsce zamieszkania. Wiąże się to z całkowitą zmianą ich pierwotnego, socjalnego charakteru (Cielątkowska, Lorens 2000). Przykładem tego typu struktur mogą być zarówno pojedyncze osiedla, jak i całe dzielnice, lokowane przeważnie w miastach przemysłowych, gdzie występowały problemy z zapewnieniem godziwych warunków zamieszkania dla najsłabszych grup społecznych. Zespoły takie możemy odnaleźć także w miastach średnich i małych, choć wówczas skala tych zespołów jest również kameralna. W odniesieniu do Polski przykłady te występują głównie na terenach nie znajdujących się w granicach naszego kraju przed wybuchem II wojny światowej⁵.
- **Powojennej** – przeważnie są to zespoły wykonywane w różnych systemach prefabrykacji⁶, często w technologii wielkopłytywowej⁷, tworzące zwarte, wielkie dzielnice mieszkaniowe, choć i w tym przypadku mamy do czynienia z wieloma grupami i podgrupami, mającymi odrębną charakterystykę (np. zespoły urbanistyczne socrealizmu). Wydaje się, że ta grupa ma najmniejszy potencjał metropolitalny. Jednak ekstensywny sposób zabudowy tych zespołów, a także ich często centralna lokalizacja w strukturach obecnych metropolii⁸ predestynują je

⁵ Na terenie przedwojennych Niemiec, a także Wolnego Miasta Gdańska, w okresie międzywojennym prowadzono zakrojoną na szeroką skalę akcję budowlaną. W jej efekcie takie miasta, jak Berlin, Frankfurt, a także Wrocław, Szczecin czy Gdańsk wzbogaciły się o całe nowe dzielnice zabudowy mieszkaniowej o charakterze socjalnym. Patrz także: Schwan 1935.

⁶ Takich jak wielki blok, wielka płyta i in. Patrz także: Rembarz 2004, 2005.

⁷ Nie dotyczy to osiedli i zespołów realizowanych przed początkiem lat 70.

⁸ Wynika ona m.in. z tego, że zespoły te lokowano na obszarach zniszczonych w trakcie działań wojennych, lub też wcześniej nie zagospodarowanych, a ulokowanych względnie blisko centrum miasta.

do przyjęcia nowych funkcji, wśród których nie można wykluczyć także tych o znaczeniu dla rozwoju całej metropolii. Przykładem tego typu struktur mogą być dzielnice mieszkaniowe lokowane praktycznie w każdym polskim średnim i dużym mieście, ponieważ w okresie powojennym (z wyjątkiem okresu socrealizmu oraz końca lat 80.) praktycznie nie realizowano nowej zabudowy mieszkaniowej w formie zwartych kwartałów⁹.

Osobną dużą grupą terenów zdegradowanych są **kompleksy wielofunkcyjne**. Można wyróżnić dwie zasadnicze grupy:

A. Obszary śródmiejskie – przeważnie centralnie położone w strukturach miast, o bardzo zróżnicowanej strukturze urbanistycznej. Zazwyczaj są one siedzibą rozmaitych wyspecjalizowanych funkcji, w tym – o znaczeniu metropolitalnym. Jednocześnie rzadko się zdarza, aby całe tego typu obszary nosiły cechy degradacji – zazwyczaj w ich granicach występują różnego rodzaju fragmenty wymagające podjęcia działań rewitalizacyjnych czy tylko renowacyjnych¹⁰. Wiążą się one przede wszystkim z ożywieniem gospodarczym i tworzeniem obszaru centralnego w mieście. Przykładem takich struktur mogą być zarówno obszary odbudowane ze zniszczeń wojennych, jak i zachowane zespoły o genezie wcześniejszej.

B. Zespoły krajobrazowe (w tym sportowe, rekreacyjne, dawne cmentarze i in.) – obejmujące obszary o bardzo różnej charakterystyce, zazwyczaj ogromnie zróżnicowane wewnętrznie, ale połączone lokalizacją w obrębie szczególnie ukształtowanego zespołu krajobrazowego – jak np. doliny morenowej czy rzecznej. Przykładem tego typu struktur mogą być układy związane z przebiegiem cieków wodnych, których poszczególne fragmenty były zagospodarowywane w różnym okresie i na różne cele. Tym samym stanowią one konglomeraty obszarów o bardzo różnej charakterystyce, często uzupełniane także o rozmaite funkcje tymczasowe, jak ogrody działkowe.

Kolejną grupą są obszary związane z **infrastrukturą techniczną i przemysłową** miast. Zasadniczą cechą, odróżniającą je od poprzednio omówionych, jest ich całkowite opuszczenie przez dotychczasowych użytkowników oraz rezygnacja z ich aktywnego wykorzystywania na

⁹ Wynikło to z przyjętej wówczas doktryny urbanistycznej, opartej na założeniach Karty Ateńskiej.

¹⁰ Według definicji przyjętych przez Forum Rewitalizacji (za Skalskim) pojęciem *rewitalizacja* określamy kompleksowe działania, podejmowane w sferze materialnej, społecznej i ekonomicznej. Natomiast *renowacją*, *rewaloryzacją* itp. nazywamy różnego rodzaju działania odnoszące się do odnowy struktury materialnej obiektów i ich zespołów.

cele techniczne czy przemysłowe, a co za tym idzie – całkowita utrata dotychczasowego znaczenia. Możemy wyróżnić ich cztery podstawowe kategorie:

1. **Obszary poprzemysłowe** – w tym relikty tzw. przemysłu ciężkiego, stanowiące niegdyś o bycie ekonomicznym danego miasta lub o znacznej części jego potencjału gospodarczego, a dziś pozostawione na uboczu przemian społecznych i ekonomicznych. W grupie mieszczą się obiekty i tereny likwidowanych urządzeń związanych z gospodarką komunalną. Zazwyczaj są to duże kompleksy terenów o różnorodnej zabudowie, często o walorach historycznych. Nierzadko na ich terenie znajdują się relikty instalacji przemysłowych i liczne zanieczyszczenia, będące efektem prowadzonych przez wiele lat – a czasem nawet stuleci – procesów produkcyjnych. Jednocześnie – co istotne – odnowa tych terenów prawie zawsze wiąże się z koniecznością kompleksowej realizacji nowej infrastruktury technicznej, ponieważ dotychczas funkcjonujące sieci były projektowane na cele przemysłowe i często nie jest możliwe ich wykorzystanie do nowych celów¹¹. Można wymienić wiele podstawowych kategorii tych obszarów:

- *pełniące funkcje składowe i magazynowe* – są to tereny przeważnie nie zabudowane lub też zabudowane obiektami tymczasowymi; są łatwo podatne na procesy przekształceń ze względu na brak znacznych zanieczyszczeń oraz konieczność prowadzenia skomplikowanych procesów likwidacji infrastruktury przemysłowej; przykładem takich struktur mogą być zespoły dawnych spichlerzy i magazynów, a także tereny składowe związane np. z funkcjami portowymi lub infrastrukturą;
- *związane z przemysłem lekkim (w tym obiekty i obszary związane z gospodarką komunalną)*, a więc przeważnie zabudowane obiektami wielkopowierzchniowymi, często wielopiętrowymi, pozbawione dużych zanieczyszczeń środowiskowych; są one także łatwe w adaptacji na cele nowych funkcji, jednak koszty tej operacji (związane z rewaloryzacją i przystosowaniem do nowych funkcji dawnej zabudowy przemysłowej) są już znacznie wyższe; przykładem mogą być zespoły dawnych fabryk włókienniczych, stanowiących duże, zwarte zespoły w strukturach miast przemysłowych;
- *związane z przemysłem ciężkim* – o zróżnicowanej strukturze, często wymagające kosztownej likwidacji instalacji przemysłowych i zanieczyszczeń środowiskowych; tereny te wymagają bardzo kosztownych zabiegów rekultywacyjnych, odnoszących się do samej zabu-

¹¹ Więcej na ten temat: Załuski 2001.

dowy, jak i gruntu; jednocześnie są to przeważnie tereny o znacznych powierzchniach, umożliwiającą kompleksową realizację nowych funkcji o znaczeniu metropolitalnym; przykładem mogą być dawne kopalnie, koksownie, huty czy rafinerie.

2. **Obszary poportowe** – tereny dawnych struktur portowych i związanych z nimi przemysłów „morskich”, jak stocznie, składy i in. Ważną ich cechą jest silny związek z tożsamością morską miast (choć obszary te mogą także występować w postaci dawnych portów rzecznych). Ich restrukturyzacja napotyka, podobne problemy, jak w przypadku omówionych powyżej terenów poprzemysłowych. Jednocześnie tereny te są szczególnie podatne na przyjęcie nowych funkcji o znaczeniu metropolitalnym ze względu na ich zazwyczaj centralne położenie w strukturach miast oraz możliwość tworzenia wyjątkowego środowiska miejskiego związanego z frontem wodnym i jego atrakcyjnością. W grupie obszarów poportowych można wyróżnić dwie zasadnicze kategorie (Lorens 2001):

- *obszary o genezie średniowiecznej* – stanowiące pozostałości struktur portowych I generacji (portów średniowiecznych); do podstawowych ich cech należy zaliczyć: niewielki obszar, ściśle powiązany z miastem (jego historycznym centrum), niewielką liczbę wielkokubaturowych obiektów składowych (spichlerze), mała ilość pozostałości dawnych urządzeń przeładunkowych; ze względu na swoją lokalizację tereny te są przeważnie atrakcyjne dla rozwoju przystani żeglarskich, programu komercyjnego – handlowego, usługowego, hotelowego, a także funkcji rekreacyjnych (porty rzeczne, ulokowane w miejscach stanowiących załączki rozwoju ówczesnych ośrodków handlu morskiego);
- *obszary o genezie XIX-wiecznej i wczesno XX-wiecznej* – stanowiące pozostałości struktur portowych II generacji (portów XIX-wiecznych lub wczesno-XX-wiecznych); do podstawowych ich cech należy zaliczyć: duży obszar, słabo powiązany z historycznym centrum miasta, niejednorodność obszaru (przemieszczenie terenów portowych z przemysłowymi, w tym – np. stoczniami), dość duża liczba pozostałych struktur i obiektów, w tym urządzeń technicznych, magazynów itp., ze względu na ww. cechy tereny te są atrakcyjne dla rozwoju funkcji mieszkaniowych, komercyjnych (ale rzadko o charakterze centrotwórczym), rekreacyjnych czy przemysłowych; przykładem mogą być różnego rodzaju układy o charakterze nabrzeżowym, pirsowym lub dokowym, a także – dawne stocznie (Lorens 2001).

3. **Obszary powojaskowe** – opuszczane przez rozmaite funkcje militarne, ulokowane m.in. w centrach miast lub na ich bezpośrednim obrzeżu. Zazwyczaj są to obszary o znacznej wielkości, nierzadko zabudowane wielokondygnacyjnymi obiektami koszarowymi. Można wyróżnić ich trzy podstawowe grupy, z których każda ma odmienną charakterystykę:

- *kompleksy dawnych fortyfikacji miejskich* – w tym o genezie renesansowej i późniejszej – są szczególnym przypadkiem; zazwyczaj sąsiadują ze ścisłymi centrami miast, i są traktowane jako ich naturalne zaplecze rekreacyjne; bywają wyposażone w rozmaite dzieła obronne, w tym np. dawne kazamaty czy składnice materiałów bojowych; często lokowane w podziemiach lub wewnątrz ziemnych bastionów – z trudnością przyjmują nowy program funkcjonalny (kłopoty z oświetleniem, doprowadzeniem infrastruktury, często także niską wysokością pomieszczeń itp.); są jednocześnie dużą atrakcją turystyczną i przyrodniczą¹², i stają się przedmiotem zainteresowania różnych podmiotów zainteresowanych ulokowaniem swojej działalności na ich terenie; przykładem mogą być zachowane kompleksy fortyfikacji nowożytnych, stanowiących niegdyś elementy systemu fortecznego; można je odnaleźć zarówno na terenach dużych miast, w XIX w. uznanych za twierdze, jak i w ośrodkach znacznie mniejszych, a niegdyś także stanowiących ważne ogniwo w systemie obronnym całych państw;
- *kompleksy koszarowe* – to najbardziej rozpowszechniony typ obszarów powojaskowych, i jednocześnie najlepiej nadający się do przyjęcia nowego programu funkcjonalnego; zazwyczaj ulokowane na sporym obszarze, składają się z dużych powierzchni terenów otwartych (dawne place ćwiczeń) oraz zabudowy o charakterze koszarowym, łatwo dającej się adaptować do nowych; często zabudowa ma charakter zabytkowy, a jej architektura nosi cechy monumentalizmu; uzupełnieniem tych kompleksów są parterowe obiekty gospodarcze, w tym – o charakterze tymczasowym; zespoły koszarowe bywają przekształcane na rozmaite funkcje, w tym mieszkaniowe, centrówkowe, a także – przemysłowe (odnosi się to do przemysłów wysokiej technologii); przykładem mogą być zarówno kompleksy garnizonowe, jak i stanowiące ich niegdyś zaplecze techniczne i logistyczne zespoły garaży, stajni czy magazyny uzbrojenia i innych materiałów.

¹² Co wynika z zasiedlenia dawnych zespołów fortyfikacyjnych przez np. populacje nietoperzy czy też pojawienia się na ich terenie rzadkich roślin.

- *tereny poligonów* – są grupą rzadko występujących obszarów powoj-skowych w strukturach metropolii; charakteryzują się względnie dużą powierzchnią, brakiem uzbrojenia w infrastrukturę techniczną, a także pewnym oddaleniem od innych terenów zainwestowanych; jednocześnie często są to tereny o dużych walorach przyrodniczych, zalesione, i przez to stanowią atrakcyjną lokalizację dla programu mieszkaniowego lub komercyjnych funkcji miejskich; przykładem mogą być zespoły leśne, dawnych strzelnic czy terenów ćwiczeń, stanowiących obecnie wartościowe przyrodniczo enklawy.

4. **Obszary pokolejowe** – stanowiące elementy likwidowanych elementów infrastruktury kolejowej, przeważnie związane z lokalizacją wciąż pozostających w użyciu linii i stacji kolejowych.

- *towarzyszące działającym dworcom kolejowym* – są związane z ograniczaniem zapotrzebowania kolei na rozmaite urządzenia obsługujące, co wiąże się zarówno ze zmianami w technologii transportu kolejowego, jak i ze zmniejszaniem się liczby samych przewozów; przekształcanie tego typu obszarów jest ułatwione ze względu na ich korzystne położenie w strukturze miasta (przeważnie charakteryzują się one lokalizacją śródmiejską) oraz sąsiedztwem aktywnie wykorzystywanych kompleksów dworcowych i zazwyczaj towarzyszących im węzłów komunikacji indywidualnej i zbiorowej; przykładem mogą być obiekty dawnych stacji kolejowych, magazynów, tereny zajęte dotychczas przez perony, tory odstawcze itp.
- *tereny stacji postojowych, towarowych i rozrządowych oraz infrastruktury kolejowej* – lokowanych na obrzeżach struktur śródmiejskich i przemysłowych, a obecnie likwidowanych ze względu na zmiany technologiczne w transporcie; przeważnie są to duże kompleksy zdegradowanych technicznie torowisk, obsługujących niegdyś całe dzielnice przemysłowe czy portowe, wciąż jeszcze sąsiadujące z aktywnie wykorzystywanymi liniami kolejowymi; mimo swojej lokalizacji na peryferiach intensywnie użytkowanych struktur przez swoją zazwyczaj znaczną wielkość są wygodnym miejscem dla rozwoju nowego, ważnego programu miejskiego o charakterze zintegrowanym; przykładem mogą być rozmaite kompleksy lokomoty-wowni, wagonowni, kompleksy „magazynów na kołach” itp.
- *tereny likwidowanych linii i dworców kolejowych* – stanowiących całe układy przestrzenne wraz z towarzyszącą infrastrukturą, jak stacje i dworce, tereny torowisk itp.; ich transformacja jest przeważnie ułatwiona całkowitą likwidacją utrudnień dla rozwoju nowego programu miejskiego płynących z eksploatacji linii kolejowych, choć

obiekty i obszary te są zlokalizowane przeważnie z dala od głównych centrów życia miejskiego; mimo to – podobnie jak tereny stacji postojowych i towarowych – przez swoją wielkość są w sposób naturalny predestynowane do przyjęcia nowego, ważnego programu funkcjonalnego. Przykładem tego typu struktur mogą być likwidowane lokalnie linie kolejowe wraz z całymi kompleksami stacyjnymi, a także – nielicznie co prawda w Polsce, dworce czołowe.

Ostatnią kategorią obszarów zdegradowanych są różnego rodzaju **nieużytki miejskie**. Ogólnie tereny te można scharakteryzować jako zagospodarowane tymczasowo lub nie zagospodarowane w ogóle, a ich geneza może wynikać z wielu sytuacji. Na podstawie ich analizy można wyróżnić następujące grupy terenów:

- **Zniszczone w trakcie działań wojennych i nie odbudowane**, które są charakterystyczne dla miast dotkniętych znacznymi zniszczeniami w trakcie II wojny światowej. Ich obecny stan wynika nie tyle z niechęci do podjęcia procesów ich rozwoju, ile z braku pomysłu lub inwestorów. Jednocześnie są one obecnie bardzo atrakcyjną ofertą lokalizacyjną, ponieważ są ulokowane zazwyczaj w obrębie obszarów historycznych śródmieść miast lub na ich obrzeżach i przeważnie (choć nie jest to regułą) mają dostęp do miejskiej infrastruktury technicznej. Przykładem mogą być pozostające w ruinie lub nie zagospodarowane fragmenty historycznych struktur śródmiejskich lub relikty zabudowy przemysłowej.
- **Pozostawione samym sobie w trakcie procesów współczesnego rozwoju miast** – kategoria ta obejmuje różnego rodzaju „resztówki” przewidywane do zagospodarowania na tereny zielone lub jako rezerwy dla dalszego rozwoju np. funkcji mieszkaniowych i przemysłowych, który to rozwój nigdy nie nastąpił. Wiążą się z obszarami wielkich dzielnic mieszkaniowych i przemysłowych, realizowanych w okresie powojennym. Również i one mają zazwyczaj dostęp do miejskiej infrastruktury technicznej i mogą stanowić atrakcyjną propozycję lokalizacyjną dla rozmaitych nowych funkcji o znaczeniu metropolitalnym. Przykładem mogą być obszary planowanych niegdyś – w epoce realizacji wielkich dzielnic mieszkaniowych – obiektów i założeń o charakterze publicznym, na które przez całe dziesięciolecie rezerwowano w planach zagospodarowania przestrzennego odpowiednie lokalizacje, a które nigdy nie powstały.

Omówione tereny – nieużytki miejskie – często bywają zawłaszczane przez różnego rodzaju funkcje tymczasowe np. ogrody działkowe czy parkingi.

Tabela 1

Przykłady obszarów zdegradowanych w strukturach wybranych obszarów metropolitalnych

Typ obszaru	Przykłady z wybranych obszarów metropolitalnych w Polsce		
	Wrocław	Łódź	Trójmiasto
<i>A. tereny mieszkaniowe</i>			
O genezie XVIII-wiecznej i wcześniejszej	Zespoły kamienic na Starym Mieście we Wrocławiu	–	Stara Oliwa
O genezie XIX-wiecznej i wczesno XX-wiecznej	Przedmieście Olawskie, Przedmieście Piaskowe, Przedmieście Odrzańskie, miasto-ogród Karlówice	Księży Młyn, osiedle przy ul. Ks. Tymienieckiego, osiedle przy ul. Ogrodowej	Dolne Miasto w Gdańsku, Zespół Górnego Wrzeszcza w Gdańsku
O genezie międzywojennej	Zespoły osiedli socjalnych: Księża Małe, Sepolno, Biskupin, Grabiszyn, Piłczyce, Maślice, Tarnogaj	Osiedle ZUS „Młotwa Mireckiego”, osiedle urzędniczo-nauczycielskie ul. Bednarska, osiedle PKP przy ul. Strykowskiej	Zespoły osiedli socjalnych: Kościuszki, Wojska Polskiego, Beethovena i in.
O genezie powojennej	Osiedla Zachód, Popowice, Kozanów, Nowy Dwór, Kosmonautów we Wrocławiu	Dąbrowa, Retkinia, Widzew, Chojny, Teofilów w Łodzi	Przymorze, Zaspą, Morena w Gdańsku
<i>B. Kompleksy wielofunkcyjne</i>			
Obszary śródmiejskie	Części zespołu historycznego centrum Wrocławia: wschodnia część Starego Miasta i Nowe miasto, „Dzielnica czterech świątyń”, rejon pl. Wolności, dawne miasta: Leśnica, Psie Pole, Brochów, dawne wsie owalnicowe: Jerzmanowo, Muchobór Wielki	Śródmieście Łodzi	Centrum Sopotu, Śródmieście Gdyni, Wrzeszcz, Śródmieście Gdańska
Zespoły krajobrazowe (w tym sportowe, rekreacyjne, dawne cmentarze i in.)	Dolina Bystrzycy, Zespoły we Wrocławiu: Kompleks Hali Ludowej, kompleks Stadionu Olimpijskiego, ogród zoologiczny, tor wyścigów konnych na Partynicach, park Wschodni, Zachodni, Dębowy, cmentarze żydowskie	Dolina Jasienia, Dolina Łódki, Kompleks rekreacyjno-wypoczynkowy na Zdrowiu, Dolina Sokółki z lasem Łagiewnickim	Dolina Królewska w Gdańsku

Tabela 1 cd.

Typ obszaru	Przykłady z wybranych obszarów metropolitalnych w Polsce		
	Wrocław	Łódź	Trójmiasto
C. Tereny związane z infrastrukturą techniczną i przemysłową miast			
<i>- Poprzemysłowe</i>			
Pełniące funkcje składowe i magazynowe	Tereny składowe w rejonie dworca Wrocław Świebodzki	„Ustronna”, Teofilów, Widzew	Kompleks Polskiego Haka w Gdańsku
Związane z przemysłem lekkim (w tym obiekty i obszary związane z gospodarką komunalną)	Dawne browary Piastowski i Mieszczański, tereny poprzemysłowe na Zakrzowie, młyny, tereny po: rzeźni, fabryce włókienniczej na Stabłowicach, po fabryce wyrobów ogniotrwałych na Leśnicy, Wieże ciśnień, pompownie, stawy technologiczne	Liczne kompleksy pofabryczne związane z doliną rz. Jasienia i Łódki	Dawna Rzeźnia Miejska w Gdańsku, kompleks tzw. I gazowni w Gdańsku.
Związane z przemysłem ciężkim	Tereny i obiekty po: zakładach naprawy taboru kolejowego, fabrykach automatów tokarskich i sprzętu budowlanego, dawne obiekty fabryki wagonów, dawne gazownie	Teofilów, Widzew, Nowe Sady	—
<i>- Portowe</i>			
O genezie średniowiecznej	—	—	Wyspa Otowianka w Gdańsku
O genezie XIX-wiecznej i wczesno XX-wiecznej	Port Miejski, port na Kozanowie, baseny portowe przy Odrze, nabrzeża na Kowalach, tereny i obiekty postoczniove na Kowalach i przy ul. Michalczyka	—	Obszar postoczniovy – Młode Miasto w Gdańsku, Pirs Dalmorowski i Nabrzeże Prezydenta w Gdyni
<i>- Powojkowe</i>			
Kompleksy dawnych fortyfikacji miejskich	Bastion Ceglarski, Wzgórze Partyzantów, Bunkry z II Wojny Światowej	—	Zespół Grodziska w Gdańsku
Kompleksy koszarowe	Kompleksy na Kępie Mieszczańskiej i przy ul. Zwycięskiej	Magazynowe przy ul. Kosynierów Gdyńskich	Zespół koszar przy ul. Słowackiego w Gdańsku
Tereny poligonów	—	—	Poligon na Pieckach-Migowie w Gdańsku

Tabela 1 cd.

Typ obszaru	Przykłady z wybranych obszarów metropolitalnych w Polsce		
	Wrocław	Łódź	Trójmiasto
<i>- Pokolejowe</i>			
Towarzyszące działającym dworcom kolejowym	Kompleks bocznic przy dworcu Wrocław Świebodzki	Zespoły bocznic i lokomotywnia Łódź Kaliska	Zespół bocznic w rejonie stacji Gdańsk-Wrzeszcz w Gdańsku
Tereny stacji postojowych i towarowych oraz infrastruktury kolejowej	Stacja Wrocław Gądów, tereny związane ze stacją Wrocław Główny	Liczne bocznice przemysłowe łódzkiej kolei obwodowej	Obszar Międzytorza w Gdyni
Tereny likwidowanych całych linii i dworców kolejowych	Dworzec Wrocław Świebodzki wraz z prowadzącą do niego linią	Łódź Widzew, Łódź Chojny	Zespół linii SKM na odcinku Gdynia Chylonia – Gdynia Oksywie, Dworzec Gdańsk – Południe w Gdańsku
<i>D. Nieużytki miejskie</i>			
Tereny zniszczone w trakcie działań wojennych i nie odbudowane	Rejony: pl. Grunwaldzkiego, pl. Społecznego, ulic Powstańców Śl. i Gwiaździstej	–	Plac przy ul. Toruńskiej i Zabi Kruk w Gdańsku
Tereny pozostawione samym sobie w trakcie procesów rozwoju miast	Kompleks ogrodów działkowych w śródmieściu w rejonie między ulicami Nowowiejską i Jaracza	Kompleksy ogrodów działkowych	Kompleks ogrodów działkowych i garaży między dzielnicami Zaspa i Małe Przymorze w Gdańsku

Źródło: Opracowanie własne przy współpracy B. Siereckiej-Nowakowskiej, R. Nowakowskiego, I. Mironowicz, T. Ossowicza, T. Parteki, B. Szwankowskiej, B. Bańkowskiej, J. Pankau i F. Pankau.

Zaprezentowana wstępna typologia ma charakter uniwersalny, co oznacza, że może nie uwzględniać specyficznych obszarów występujących w danym ośrodku. Jednocześnie celowe wydaje się jej uzupełnienie o przykładowe konkretne lokalizacje. Tabela 1 zawiera przykłady poszczególnych kategorii obszarów zdegradowanych w odniesieniu do trzech obszarów metropolitalnych, Trójmiasta, Wrocławia i Łodzi. Nie zawiera ona pełnego przeglądu wszystkich obszarów zdegradowanych w odniesieniu do poszczególnych typów w wybranych miastach:

1.2. Typologia obszarów w odniesieniu do wielkości i znaczenia w strukturze miejskiej

Wszystkie z wymienionych powyżej grup obszarów można podzielić według drugiego z przyjętych kryteriów – czyli skali i znaczenia w strukturze miast. Wyróżnia się trzy podstawowe kategorie:

- pojedyncze **budynki i związane z nimi działki**, stanowiące element tkanki miasta – a więc zespoły stanowiące element ciągłej tkanki miejskiej, i nie będące samodzielnym elementem struktury miejskiej;
- wyodrębniające się założenia i zespoły urbanistyczne, składające się z wielu typów struktury, będące jednak elementem ciągłej tkanki miasta, w tym – obejmujące całe **kwartały miejskie**;
- złożone kompleksy, obejmujące wiele rozmaitych założeń o różnej kompozycji i pierwotnym przeznaczeniu, tworzące całe **dzielnice miejskie**.

Z powyższej klasyfikacji tylko dwie ostatnie kategorie wydają się istotne dla omawianej problematyki obszarów o potencjale metropolitalnym. Rozróżnienie powyższe ma istotne znaczenie, ponieważ inaczej będzie przebiegał proces inwestycyjny w przypadku całych dzielnic miejskich, a inaczej – w odniesieniu do wyodrębniających się założeń i zespołów. O ile w drugim przypadku wystarcza podjęcie procesów przekształceń przez pojedynczych inwestorów zainteresowanych poszczególnymi inwestycjami kubaturowymi, o tyle w przypadku całych dzielnic miejskich zazwyczaj niezbędna jest obecność dewelopera terenu (zwanego także gruntowym). Jego rolą jest wówczas przygotowanie procesu restrukturyzacji całej dzielnicy, w tym – wydzielenia działek pod poszczególne inwestycje. Zazwyczaj funkcje tę pełnią wyspecjalizowane instytucje publiczne, choć podejmują się jej także firmy prywatne.

Osobną kwestią są różnice między oboma omówionymi powyżej rodzajami obszarów w zakresie stosunków własnościowych. Zazwyczaj (choć nie jest to także regułą) pojedyncze założenia i zespoły

pozostają własnością jednego podmiotu. Wyjątkiem jest przypadek gdy proces restrukturyzacji takiego terenu już się rozpoczął, a czynnikiem sprawczym był np. upadek danej firmy. Proces restrukturyzacji jest wówczas podejmowany nie przez urbanistów czy deweloperów, lecz syndyka masy upadłościowej, którego decyzje (dotyczące sprzedaży poszczególnych części obszarów czy pojedynczych budynków) mogą mieć bardzo szkodliwy wpływ na możliwości podjęcia kompleksowego programu przekształceń całości danego zespołu czy założenia.

Nieco inna sytuacja jest w przypadku restrukturyzacji całych dzielnic miejskich – które to procesy są wywołane np. upadkiem wielkich zakładów przemysłowych czy degradacją materialną lub społeczną dzielnic historycznych. W tych przypadkach możemy mieć do czynienia z dwoma sytuacjami:

- gdy całość lub znaczna większość obszaru znajduje się w rękach jednego właściciela (dewelopera gruntowego lub gminy), przejmującego odpowiedzialność za kompleksowy proces restrukturyzacji obszaru;
- gdy struktura własnościowa jest rozdrobniona, a liczne działki znajdują się w rękach różnych właścicieli, nie zawsze zainteresowanych podjęciem kompleksowej restrukturyzacji całego obszaru.

O ile w pierwszym przypadku podjęcie procesu transformacji takiego obszaru nie nastręcza większych trudności (w sensie własnościowym), o tyle w drugim, jego podjęcie jest bardzo trudne. Konieczne jest wówczas przejęcie przez jeden z podmiotów – zazwyczaj najbardziej z grona właścicieli lub dysponentów terenu zainteresowanego restrukturyzacją swojego obszaru – roli lidera zmian i negocjatora kompleksowego programu przekształceń. Takim liderem może się stać podmiot zdający sobie sprawę z tego, że jego wysiłki na rzecz restrukturyzacji swojego terenu mogą zostać zniweczone przez pogarszający się stan otoczenia, co może spowodować, że całość jego wysiłku organizacyjnego i inwestycyjnego będzie pozbawiona racjonalnego uzasadnienia.

2. Podatność obszarów na poszczególne typy degradacji

Opisane obszary są w różnym stopniu podatne na poszczególne typy degradacji. Typy te – wraz z ich charakterystyką – opisali Mironowicz i Ossowicz. Wyróżnili cztery typy degradacji:

- **materialną** – obejmującą przede wszystkim stan techniczny budynków oraz rodzaj wyposażenia technicznego terenów;

Tabela 2

Podatność różnych rodzajów obszarów na poszczególne typy degradacji

Legenda:

Wysoka:		Średnia:		Niska:	
---------	--	----------	--	--------	--

Rodzaj terenu	Podatność na poszczególne typy degradacji			
	Degradacja materialna	Degradacja funkcjonalna	Degradacja moralna	Degradacja kompozycyjna
<i>A. Tereny mieszkaniowe</i>				
O genezie XVIII-wiecznej i wcześniejszej				
O genezie XIX-wiecznej i wczesno XX-wiecznej				
O genezie międzywojennej				
O genezie powojennej				
<i>B. Kompleksy wielofunkcyjne</i>				
Obszary śródmiejskie				
Zespoły krajobrazowe				
<i>C. Tereny związane z infrastrukturą techniczną i przemysłową miast</i>				
<i>- Przemysłowe</i>				
Pełniące funkcje składowe i magazynowe				
Związane z przemysłem lekkim				
Związane z przemysłem ciężkim				
<i>- Portowe</i>				
O genezie średniowiecznej				
O genezie XIX-wiecznej i wczesno XX-wiecznej				
<i>- Powojenne</i>				
Kompleksy dawnych fortyfikacji miejskich				
Kompleksy koszarowe				
Tereny poligonów				
<i>- Kolejowe</i>				
Towarzyszące działającym dworcom kolejowym				
Tereny stacji postojowych i towarowych oraz infrastr. kolejowej				
Tereny likwidowanych całych linii i dworców kolejowych				
<i>D. Nieużytki miejskie</i>				
Tereny zniszczone w trakcie działań wojennych i nie odbudowane				
Tereny pozostawione samym sobie w trakcie procesów rozwoju miast				

Źródło: Opracowanie własne.

- **funkcjonalną** – obejmującą proces przekształceń funkcjonalnych zachodzących na danym terenie;
- **moralną** – związaną przede wszystkim z wizerunkiem miejsca;
- **kompozycyjną** – obejmującą stopień wykształcenia struktur kompozycyjnych, zwanych zespołami kompozycyjnymi oraz realizację funkcji kompozycyjnych.

W tabeli 2 przedstawiono hipotezę dotyczącą podatności różnych typów obszarów na poszczególne typy degradacji. Zestawienie pozwala na wstępne określenie – w odniesieniu do zidentyfikowanego rodzaju terenu – możliwości wystąpienia danego rodzaju degradacji, co może stanowić istotną pomoc w podjęciu właściwego kierunku prac planistycznych i projektowych zmierzających do ich rewitalizacji. Przyjęto trzystopniową skalę podatności na poszczególne typy degradacji – wysoką, średnią i niską. Osąd ten oparto na opisie czynników składających się na poszczególne rodzaje degradacji, zawartego w pracy Mironowicz i Ossowicza. Analizę tę przedstawiono – dla większej czytelności – w postaci graficznej.

Powyższe zestawienie może zostać zweryfikowane na podstawie analizy wielu studiów przypadku. Niezależnie bowiem od ogólnie ocenianej podatności poszczególnych obszarów na dany typ degradacji, zawsze decydują o niej czynniki indywidualne, i dopiero na podstawie ich analizy można oceniać stopień degradacji w odniesieniu do konkretnego obszaru.

Podsumowanie

Przedstawiona w prezentowanym opracowaniu wstępna typologia obszarów zdegradowanych o funkcjach i potencjale metropolitalnym może służyć wielorakim celom. Może być wykorzystywana zarówno na potrzeby budowania polityki przekształceń całych obszarów metropolitalnych, jak i w celu określania warunków przekształceń poszczególnych obszarów i ich zespołów.

Na jej podstawie można określić – na potrzeby budowania lokalnych programów rewitalizacji czy planów rozwoju obszarów metropolitalnych – rodzaje obszarów występujących na terenie danej gminy czy obszaru metropolitalnego, a także przewidywać możliwy potencjał ich rozwoju. Równie istotna jest możliwość szybkiego wnioskowania, co do podatności zidentyfikowanych obszarów na wystąpienie różnego rodzaju degradacji. Pozwala to na szybkie podjęcie działań zapobiegawczych.

Typologia ta pozwala także na szybkie określenie specyfiki danego obszaru czy zespołu obszarów na tle innych, o podobnej charakterystyce. Tym samym może służyć zarówno władzom miejskim, jak i innym podmiotom podejmującym działania restrukturyzacyjne w stosunku do obszarów zdegradowanych, jako swoisty punkt odniesienia w dyskusji nad przyszłym kształtem programu działania.

Jednak każdy z przypadków jest nieco odmienny. Dlatego wskazane jest omówienie wielu studiów przypadku. Zostały one opracowane przez różnych autorów i znajdują się w dalszej części prezentowanego Biuletynu.

Literatura

- Van den Berg L., Braun E., van den Meer J., 1997, *Metropolitan Organizing Capacity*. Ashgate, Aldershot.
- Cielątkowska R., Lorens P., 2000, *Architektura i urbanistyka osiedli socjalnych Gdańska okresu międzywojennego*. Wydż. Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Colquhoun I., 1995, *Urban Regeneration. An International Perspective*. B.T.Batsford Ltd., London.
- Jałowicki B., 1999, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, [w]: *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, J. Kołodziejski, T. Parteka (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 186, Warszawa.
- Lorens P., 2001, *Rewitalizacja frontów wodnych nadmorskich miast portowych*, rozprawa doktorska (masz. powielany). Wydż. Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P., 2004, *Rewitalizacja urbanistyczna jako narzędzie w ochronie krajobrazu kulturowego*, [w]: *I Konferencja Ekologia i Architektura*. Fundacja Twórców Architektury, Poznań.
- Rembarz G., 2004, *Jakość przestrzeni publicznej w procesie reurbanizacji wielkich osiedli mieszkaniowych na przykładach niemieckich*, rozprawa doktorska (masz. powielany). Wydż. Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Rembarz G., 2005, *Jakość przestrzeni publicznych w procesie reurbanizacji wielkich osiedli mieszkaniowych*, [w]: *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, M. Kochanowski (red.). Wyd. Urbanista, Warszawa.
- Schwan B. (red.), 1935, *Town Planning and Housing throughout the World*. Verlag Ernst Wasmuth G.M.B.H., Berlin.
- Załuski D., 2001, *Przekształcanie terenów poprzemysłowych na funkcje śródmiejskie w miastach polskich*, rozprawa doktorska (masz. powielany). Wydż. Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.