

URSZULA NOWACKA-REJZNER*, KATARZYNA ANNA REJZNER**

PRZESTRZEŃ PUBLICZNA W OBSZARACH REWITALIZOWANYCH – NA PRZYKŁADZIE HAFENCITY

PUBLIC SPACE IN REVITALIZED AREAS – ON THE EXAMPLE OF HAFENCITY

Streszczenie

Współcześnie coraz powszechniejsza jest rewitalizacja terenów miejskich. Działania podejmowane na tych terenach wymagają szerokiego i wielopłaszczyznowego rozeznania istniejących uwarunkowań dla znalezienia optymalnych rozwiązań przestrzennych i funkcjonalnych. W niniejszym artykule poruszono problem rewitalizacji terenów portu w Hamburgu. W szczególności zwrócono uwagę na sposób kształtowania przestrzeni publicznej jako obszaru szeroko rozumianej polityki rozwoju zrównoważonego.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, HafenCity, przestrzeń publiczna

Abstract

Nowadays the revitalization of Urban areas becomes more and more common. Activities started on these areas require a wide-ranging and thorough diagnosis of the existing situation in order to find optimal spatial and functional solutions. In the present paper we treat the problem of revitalization of the harbor area in Hamburg. In particular we focus on the formation of the public space in the context of sustainability policy.

Keywords: revitalization, HafenCity, public space

* Dr inż. arch. Urszula Nowacka-Rejzner, Instytut Projektowania Miast i Regionów, Wydział Architektury, Politechniki Krakowskiej.

** Dr Katarzyna Anna Rejzner, Universität Hamburg.

Jakość przestrzeni publicznej w sposób istotny wpływa na jakość życia w obszarach miejskich. Wiele z tych przestrzeni jest obecnie rewitalizowanych, ale też coraz więcej powstaje nowych przestrzeni publicznych w obszarach rewitalizowanych. Rewitalizacja wpisując się w ideę kształtowania zrównoważonych struktur miejskich, zakłada spójne działania na płaszczyźnie ekologicznej, gospodarczej i społecznej, zmierzające do osiągnięcia wysokiej jakości życia zarówno w wymiarze materialnym, jak i psychicznym. Interesującym wydaje się więc spojrzenie na to jak kształtowana jest przestrzeń publiczna w największym z obecnie realizowanych projektów rewitalizacyjnych w Europie.

Rewitalizowane¹ tereny portu w Hamburgu leżą w bezpośrednim sąsiedztwie historycznego centrum miasta, którego początki sięgają VIII w. Działania rewitalizacyjne dotyczą północnej części portu, zamkniętej w 1997r. Jest to obszar o powierzchni 157 ha brutto. Idea zagospodarowania starych doków, terenów dawnych magazynów i spichlerzy pojawiła się już w latach 90., kiedy ówczesny burmistrz Henning Voscherau zaczął planować to zakrojone na szeroką skalę przedsięwzięcie. W 1998 r. została opracowana dla tego obszaru koncepcja Masterplanu² a w 1999r. ogłoszony międzynarodowy konkurs urbanistyczny. Rozwiązania zawarte w zwycięskiej pracy konkursowej, wraz z wytycznymi planistycznymi i technicznymi zawartymi w koncepcji z 1998r., stały się podstawą do opracowania zatwierdzonego w 2000 r. Masterplanu, rozbudowy centrum Hamburga. Opracowany dla HafenCity dokument określa główne zasady użytkowania terenu dla zapewnienia jego rozwoju ekonomicznego, społecznego i ekologicznego. Na objętym planem terenie, który podzielono na dziesięć³ obszarów, zaproponowano rozwój różnorodnych usług w tym: administracji, kultury, handlu, edukacji oraz rekreacji i turystyki. Znaczące miejsce w projekcie przewidziano także dla zróżnicowanej zabudowy mieszkaniowej, z lokalizacją na Sadtorhafen, Baakenhafen i w sąsiedztwie projektowanego parku Lohsepark.

Od początku HafenCity było promowane jako „dzielnica zrównoważonego rozwoju”. W języku niemieckim zrównoważony rozwój określa się słowem „Nachhaltigkeit” i słowo to niesie w sobie bogaty ładunek znaczeniowy. Już samo brzmienie przywołuje na myśl ideę zachowania czegoś na przyszłość, utrzymania obecnej formy i charakteru. Jeszcze bardziej niż polskie słowo „zrównoważony”, niemiecki odpowiednik „nachhaltig” podkreśla pewną oszczędność i minimalizm rozwiązań, przy jednoczesnej analizie

ewentualnych konsekwencji dla przyszłych pokoleń. Dziś w Hamburgu słowo to można usłyszeć bardzo często, wręcz stało się jego wizytówką.

Niezwykle zaangażowanie na rzecz ochrony środowiska i kształtowanie wysokiej jakości życia zaowocowało przyznaniem miastu przez Komisję Europejską na rok 2011 tytułu Zielonej Stolicy Europy⁴. Tytuł ten jest w pełni uzasadniony. W tym liczącym 1,8 mln mieszkańców mieście⁵, drugim co do wielkości w Niemczech potężnym ośrodkiem przemysłowym, parki publiczne, tereny rekreacyjne i obszary leśne stanowią 16,8% obszaru miejskiego, a 89% mieszkańców mieszka w odległości mniejszej niż 300 m od terenów parkowych⁶. Bogata i ciągle rozbudowywana zielona struktura miasta, sprawia, że mieszkańcy czują się w swoim mieście dobrze i chętnie spacerują po długich ocienionych promenadach, odpoczywają na trawie, grillują na plaży, czy jeżdżą na rowerach po świetnie przygotowanych ścieżkach. Również infrastruktura Hamburga zorganizowana jest bardzo sprawnie⁷ i większość mieszkańców rezygnuje z poruszania się samochodem na rzecz metra lub po prostu roweru. Pod hasłem „Nachhaltigkeit” promowane są też w Hamburgu ekologiczne źródła energii. Istnieje wiele możliwości wyboru dostawcy „Eko-prądu” i korzystają z tego nie tylko indywidualni mieszkańcy, ale także przedsiębiorstwa czy instytucje publiczne. Również metro korzysta po części z „zielonych” źródeł energii. Hamburgczycy są generalnie bardzo świadomi ekologicznie i chętnie biorą udział w inicjatywach mających na celu promowanie zrównoważonego rozwoju. Nic więc dziwnego, że pomysł budowy HafenCity jako sztandarowego przykładu „Nachhaltige Entwicklung” tak łatwo trafił do serc mieszkańców Zielonej Stolicy Europy.

Chociaż w Europie i na świecie projekt zbiera wiele pochwał, to w samym Hamburgu coraz głośniej odzywają się głosy krytyki. Co istotne, jest to krytyka płynąca z ust mieszkańców, a przecież to im właśnie ma przede wszystkim służyć rozbudowa nowej części miasta. Niedawno krytyka ta nabrała bardziej wymiernych kształtów wraz z opublikowaniem raportu organizacji o nazwie „Der Zukunftsrat Hamburg”⁸. Ocena wystawiona przez Radę nie jest do końca pozytywna. Wątpliwości co do realizacji idei „Nachhaltigkeit” w rewitalizowanym obszarze dotyczą głównie płaszczyzny społecznej i ekonomicznej, a także stopnia udziału i roli zieleni w tym założeniu. Zastrzeżenia budzi również dostępność obszaru HafenCity. Równocześnie podkreśla się, że jest wiele punktów, w których HafenCity w pełni

realizuje zadania zrównoważonego rozwoju. Sztandarowym przykładem jest wykorzystanie ekologicznych źródeł energii i materiałów, a także optymalne użytkowanie powierzchni. Bardzo pozytywnie oceniana jest również gospodarcza strona związana z hasłem „Nachhaltigkeit”.

Dlatego pytanie, jakie sobie zadajemy nie brzmi: „Czy HafenCity jest dobrym projektem?”, lecz: „Czy HafenCity jest dobrym projektem dla Hamburga i jego mieszkańców?”.

HafenCity, jak zakłada plan, ma być poszerzeniem obszaru śródmieścia Hamburga o 40%. Obszar, który ma zająć HafenCity, przez wieki był ściśle związany z miastem. Dopiero pod koniec XIX w., w związku z rosnącymi potrzebami rozwijającego się przemysłu morskiego, przystąpiono do rozbudowy i modernizacji portu. Działania te spowodowały wyburzenie dwóch dzielnic Kehrwieder i Wandrahm, na terenie których mieszkało ponad 20000 ludzi. Istniejące tam kamienice zostały wyparte przez obiekty składów i magazynów „Miasta Spichrzów”. A więc powrót miejskiego życia na te tereny, to powrót do korzeni miasta do jego wodnej tożsamości, to ponowne zbliżenie śródmieścia Hamburga do Łaby.

Obecnie została zrealizowana zachodnia część HafenCity⁹. Powstały zespoły zabudowy mieszkaniowej, funkcjonują biura, galerie, restauracje, kawiarnie i sklepy, wraz z towarzyszącą im przestrzenią publiczną. Coraz wyraźniej rysuje się nowy obraz tej części Hamburga z będącym nadal w budowie majestatycznym gmachem Elbphilharmonie. Wydaje się więc, że można podjąć próbę odpowiedzi na pytanie: na ile HafenCity spełnia oczekiwania mieszkańców Hamburga, wykorzystuje i podkreśla lokalne zasoby, jest otwarte na różne style życia i grupy społeczne (w tym etniczne), jest bezpieczną interesującą i dostępną dla różnych użytkowników przestrzenią publiczną, a więc wpisuje się w ideę zrównoważonego projektowania miasta, jest jak głoszą promujące go hasła, „zielonym HafenCity”.

Tym, co w sposób istotny decyduje o wizerunku obszarów śródmiejskich, jest ich przestrzeń publiczna. W strukturze miasta pełni ona szereg funkcji: m.in. użytkową, estetyczną, informacyjną, rekreacyjną, edukacyjną, transportową. Jak czytamy w Karcie Lipskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich: „Jakości przestrzeni publicznych, miejskie krajobrazy stworzone przez człowieka, architektura oraz rozwój miejski są istotne z punktu widzenia warunków życia ludności miejskiej”.

O jakości przestrzeni publicznej decyduje szereg czynników, m.in. zróżnicowana i bogata oferta usług.

W obrębie zrealizowanej zachodniej części HafenCity na podkreślenie zasługuje na pewno duża dywersyfikacja funkcji i usług, co sprawia, że jest to obszar przyjazny drobnej przedsiębiorczości i nowym technologiom. Z danych opublikowanych przez „HafenCity Hamburg”, wynika że w kwartale Sandtorkai/Dalmanckai swoje miejsce znalazło około 200 małych firm, wiele z nich zajmuje się innowacyjnymi technologiami. Biura mają zajmować w sumie 48 500 m² powierzchni, a ponadto 5600 m² zostało przeznaczony na sklepy, galerie, restauracje, kawiarnie, bary i inne drobne usługi, które uzyskują lokalizację w nowo powstających obiektach. Nowoczesna architektura wtapia się w historyczne otoczenie, które tworzą ceglane fasady budynków spichrzy lub tworzy nowe symbole, stanowiąc ramy dla nowych przestrzeni publicznych.

Na terenie HafenCity zaplanowano w różnym stopniu związane z wodą place, parki i promenady. Łączna powierzchnia tych publicznych przestrzeni ma wynosić 27 ha¹⁰, co stanowi 17% powierzchni objętej rewitalizacją.

Liczni mieszkańcy i turyści chętnie przychodzą na oddane do użytku w 2005 r. Magellan-Terrassen (5600 m²). Dużym zainteresowaniem cieszą się zorganizowane w tym miejscu letnie imprezy w ramach tzw. „Sommer auf den Magellan-Terrassen”, m.in. duże plenerowe zabawy dla dzieci, konkursy tańeczne (Tango-Tänzer) czy festiwale jazzowe. Z tarasów roztacza się piękny widok na otwarty w 2008 r. port w Sandorhafen z zacumowanymi tu 30 żaglowcami. Kolejną tętniącą życiem przestrzeń publiczną nowego miasta to oddane do użytku w 2007 r. Marco-Polo-Terrassen (7800 m²).

Charakterystyczne dla tej przestrzeni są przenikające się wzajemnie płaszczyzny trawiaste z pojedynczymi drzewami, z płaszczyznami drewnianymi i betonowymi, tarasowo opadającymi w kierunku wody. Zastosowane materiały podkreślają wyraźnie portową przeszłość tej przestrzeni (il. 1). Wśród zrealizowanych przestrzeni publicznych na uwagę zasługuje także interesująco zagospodarowany plac Vasco da Gama z boiskami do koszykówki, gdzie nigdy nie brakuje chętnych do gry. Swoich stałych użytkowników ma także duży plac zabaw w dzielnicy Grasbrook w sąsiedztwie Marco-Polo-Terrassen. To „Wyspa Skarbów” z palmami, statkiem pirackim i wieloma atrakcjami dla najmłodszych.

Charakterystyczna dla Hamburga imponująca rozmiarami i ciągle rozbudowywana „zielona sieć”, w niewielkim stopniu znajduje kontynuację na obszarze HafenCity. W zachodniej i centralnej części zało-



II. 1. Widok od strony Dalmannkaipromenade na Marco-Polo-Terrassen (fot. K.A. Rejzner, 2011)

III. 1. View from Dalmannkaipromenade towards Marco-Polo-Terrassen (photo by K.A. Rejzner, 2011)

żenia zaprojektowano trzy parki. Na razie zrealizowano jeden Sandtorpark o pow. ok. 1 ha, pełniący głównie funkcję rekreacyjną. W jego sąsiedztwie znajduje się szkoła podstawowa, przedszkole i centrum opieki dziennej nad dziećmi. Park jest otoczony z trzech stron wysoką zabudową a z czwartej graniczy z ruchliwym ciągiem komunikacji kołowej. Kolejne dwa parki czekające na realizację to Grasbrookpark i Lohsepark. Grasbrookpark to wąski klin zielonego terenu z bezkolizyjnie prowadzonym ciągiem komunikacji pieszej i rowerowej. Ciekawostką tego parku będzie taki dobór gatunków drzew by kwitły nieprzerwanie od wiosny do późnej jesieni. Natomiast Lohsepark to tzw. „Hamburski Central Park”, o powierzchni 4,0 ha, który ma być zieloną przestrzenią o bardzo zróżnicowanych funkcjach. Przewidziany jest jako miejsce sportu, odpoczynku, zabawy, a także pamięci o ofiarach nazistowskich zbrodni¹¹. Park zaprojektowano na trzech tarasach na wysokości 5,5, 6,5 i 8,5 m n.p.m.¹². Niewielkie, zielone płaszczyzny trawników i pojedyncze drzewa, stanowią element kompozy-

cji zrealizowanych placów: Marco-Polo-Terrassen w Grasbrookhafen i Magellan-Terrassen. Na próżno można szukać cienia wśród nielicznych niestety drzew rosnących wzdłuż Dalmannkaipromenade. Paradoksalnie, w „zielonej dzielnicy” w porównaniu z resztą Hamburga, zieleń jest mniej widoczna.

Zastanawia także wyraźny brak w zrealizowanych przestrzeniach publicznych nowych motywów i urządzeń wodnych np. fontann¹³, tak chętnie i powszechnie stosowanych w europejskich przestrzeniach publicznych. Woda, wprowadzając ruch i zmienność, jest niezwykle atrakcyjnym tworzywem o ogromnych możliwościach plastycznych i kompozycyjnych, w znacznym stopniu podnoszącym także komfort użytkowania przestrzeni publicznych. Ograniczony jest także na terenie Hafencityi odpoczynek w bliskim sąsiedztwie rzeki, tak preferowany przez mieszkańców Hamburga, a charakterystyczny dla takich rejonów miasta jak: Övelgönne, Falkensteiner, Ufer, Wittenberger, Strand, Elbstrand, gdzie przynajmniej jeden park styka się bezpośrednio z rzeką i ist-

nieje możliwość zejścia do lustra wody. W przypadku HafenCity pozostają tylko wynikające z samej lokalizacji unikatowe w skali Hamburga widokowe relacje z wodą i otwartą przestrzenią. Spacerom nad wodą, kontemplacji i relaksowi ma służyć „wodna promenada” o długości 10,5 km, którą mają tworzyć place, parki i łączące je promenady zlokalizowane wzdłuż nabrzeża Łaby. Woda pojawia się natomiast bardzo często w hasłach promujących poszczególne obszary nowego śródmieścia, „Zielony świat nad wodą” to planowany jako strefa biznesu i tereny zielone dzielnica Lohsepark. „Mieszkania nad wodą”, „motorówka przed drzwiami biura lub domu” to z kolei zachęta do zamieszkania w dzielnicy Sandtorhafen.

Bogata oferta usług towarzysząca zróżnicowanym funkcjonalnie i różnorodnym przestrzeniom publicznym przyciąga zarówno mieszkańców, jak i turystów. I tu pojawia się problem dostępności nowej części śródmieścia. Rozpatrując problem dostępności, należy zwrócić uwagę na dwa jej aspekty: dostępność komunikacyjną obszaru i jego dostępność dla różnych grup użytkowników.

W przypadku dostępności komunikacyjnej niezwykle istotna jest integracja przestrzeni publicznej oraz różnych rodzajów transportu miejskiego i publicznej sieci połączeń pieszych i rowerowych. Wygodne, bezpieczne i w atrakcyjny sposób dotarcie do przestrzeni publicznej staje się niekwestionowanym wymogiem. W omawianym projekcie zaproponowano rozbudowany i zróżnicowany system transportu publicznego. Łatwy dostęp do rewitalizowanego obszaru ma zapewnić zaprojektowana gęsta sieć dróg rowerowych i pieszych oraz rozbudowany system komunikacji zbiorowej. W projekcie zakłada się, że 70% ciągów pieszych i rowerowych będzie prowadzonych niezależnie od ciągów komunikacji kołowej, z czego 30% w sąsiedztwie wody. Projekt zakłada również mniejszy (30%), w stosunku do przyjętego w Hamburgu (47%), udziału transportu indywidualnego w transporcie samochodowym.

Na obecnym etapie system komunikacji jest jeszcze w stanie budowy¹⁴, stąd problemy z dotarciem z centrum miasta do zachodniej części HafenCity. Szczególnie wyraźnie odczuwalny jest ten problem przez pieszych i rowerzystów, dla których obecnie w tym obszarze są dostępne jedynie dwie ulice: Osakaallee oraz Bei St. Annen. Codzienna praktyka pokazuje, że nie jest to optymalne rozwiązanie i już teraz powoduje duże problemy i kolizje z ruchem samochodowym. Z dużym ruchem kołowym wiąże się też spora dawka hałasu. Szerokie ciągi komunikacji kołowej przylegają do terenów re-

kreacyjnych i zabudowy mieszkaniowej, co niewątpliwie może być uciążliwe dla mieszkańców. W celu ograniczenia tej uciążliwości, zaproponowano specjalny układ budynków oraz orientację poszczególnych pomieszczeń mieszkalnych, a także specjalną chroniącą przed hałasem konstrukcję okien. Szkoda, że nie została wykorzystana szansa uczynienia z HafenCity „dzielnicy bez samochodów”, co było proponowane przez różne grupy społeczne jeszcze w fazie dyskusji nad projektem.

Ucieczką od hałasu ulicznego może być spacer po promenadzie ciągnącej się wzdłuż nabrzeża, jednak i tu można się nieco rozczarować. Na promenadzie panuje zwykle tłok spowodowany dość dużą liczbą turystów jaka obecnie odwiedza kwartały Sandtorkai/Dalmanckai. Pewna uciążliwość i wrażenie chaosu powoduje także brak wyraźnego oddzielenia na promenadzie drogi rowerowej od ciągu pieszego. Dodatkowo to niekorzystne wrażenie potęguje jak gdyby przypadkowe usytuowanie ogródków kawiarnianych, sprawiających wrażenie „wciśniętych” w wysokie betonowe ściany (il. 2).

Drugi aspekt dostępności przestrzeni publicznej odnosi się do minimalizowania wykluczenia i zawłaszczania jej przez określone grupy społeczne. O publicznym charakterze tej przestrzeni stanowi bowiem wspólny sposób jej użytkowania i możliwość stworzenia ram dla różnego rodzaju aktywności jej użytkowników.

Hamburg zyskał z pewnością w obszarze HafenCity przestrzeń publiczną dającą możliwość organizowania różnorodnych plenerowych imprez kulturalnych i rozrywkowych, czego przykładem są cieszące się dużym zainteresowaniem mieszkańców i turystów imprezy w ramach projektu „Sommer in der Hafencity”. Przestrzenie publiczne nowego śródmieścia Hamburga wypełnia barwny tłum ludzi, którzy spacerują, jeżdżą na rowerach, deskorolkach, siedzą na tarasach, podziwiają piękne widoki lub korzystają z bogatej oferty kafejek i restauracji, które otwierają się na nadrzeczne bulwary. Nie brakuje chętnych, by zjeść tu lunch, umówić się na spotkanie biznesowe lub posłuchać muzyki na plenerowych koncertach. Ciekawie zaprojektowane schody i pochylnie umożliwiają swobodne poruszanie się po sztucznie zróżnicowanym terenie. Odnosi się jednak wrażenie, szczególnie patrząc na ekskluzywne apartamentowce w kwartale Sandtorkai/Dalmanckai, że HafenCity jest zaprojektowane jako dzielnica wyłącznie dla ludzi zamożnych. Czy tak jest rzeczywiście, czy to tylko wrażenie? Jak wynika z materiałów przedstawionych przez „Zukunftsrat Hamburg”, wśród mieszkańców



II. 2. Dalmannkaipromenade (fot. K.A. Rejzner, 2011)

III. 2. Dalmannkaipromenade (photo by K.A. Rejzner, 2011)

HafenCity przeważają: ludzie po pięćdziesiątym roku życia, ustabilizowani życiowo, liczną grupę stanowią także tzw. „obywatele świata”, a więc posiadacze wielu mieszkań oraz osoby pomiędzy 30–35 rokiem życia samotne i bezdzietne. Przedstawiciele wymienionych trzech grup to osoby zamożne i bardzo zamożne. Świadczą o tym chociażby ceny nabywanych przez nich mieszkań (na początku 2010 średnio 5243 euro za m²), ich średnia powierzchnia przypadająca na jednego mieszkańca, wynosząca tu 76,8 m², a także ilość samochodów (trzy samochody na mieszkańca). Charakterystyczne są także deklarowane przez mieszkańców preferencje polityczne. Przekrój preferencji politycznych mieszkańców HafenCity jest raczej jednostronny i w przeciwieństwie do reszty miasta dominuje tu opcja konserwatywno-liberalna. W związku z tym trudno mówić w HafenCity o obiecanej przez projektantów „mieszance społeczno-kulturowej”. Również mimo zapewnień HafenCity GmbH, iż oddane do użytku mieszkania odznaczają się dużym zróżnicowaniem cenowym,

nie ulega wątpliwości, że nowe miasto staje się dzielnicą dla ludzi zamożnych.

A jak wygląda ta sytuacja w obecnym centrum Hamburga, czyli w okolicach jeziora Alster? Tam nie ma poczucia rozwarstwienia społecznego i podziału na miejsca „dla bogatych” i „dla biednych”. (il. 3).

Wzdłuż brzegu jeziora przechadzają się zamożni Hamburgczycy obok barwnych grup studentów, którzy siedzą na trawie, grają na gitarze i chodzą po rozwieszonych między drzewami linach. Można tu spotkać zarówno emerytowanego kapitana, który wraz z żoną je lunch w kawiarnianym ogródku pod kolumnadą, jak i grupę punków słuchających muzyki z przenośnego odtwarzacza na głównym rynku. W tej samej przestrzeni publicznej stykają się ze sobą ludzie z różnych środowisk i warstw społecznych i zgodnie z hamburskim duchem otwartości, nikt nikomu w drogę nie wchodzi. Mimo iż przy ulicy Neuer Wall znajdują się najdroższe sklepy w Europie, przechadzając się po centrum Hamburga nie odnosi się wrażenie, iż trafiło się do dzielnicy dla bogaczy.



Il. 3. Promenada nad jeziorem Alster (fot. K.A. Rejzner, 2011)

III. 3. Promenade at the Alster lake (photo by K.A. Rejzner, 2011)

Czy Hafencity również będzie w stanie wytworzyć taki klimat równości i otwartości?

Obecnie rewitalizowany obszar portu w Hamburgu jest niewątpliwie przykładem konsekwentnie realizowanej w Niemczech polityki zrównoważonego rozwoju¹⁵ i unijnych celów polityki rozwoju miejskiego¹⁶. Hafencity jest z pewnością dobrym przykładem konsekwentnie prowadzonych spójnych działań programowych, planistycznych, inwestycyjnych, a także edukacyjnych i promocyjnych. Imponująca jest skala i sposób prowadzenia procesu planistycznego, w którym znaczącą rolę odgrywa konsultacja społeczna i współpraca z władzami lokalnymi. Otwartym pozostaje pytanie: czy uda się stworzyć zapisaną w projektach przestrzeni publicznej, która w pełni odpowiadałaby określeniu „Nachhaltigkeit”?

Przypisy

¹ W Niemczech w 1971 r. została uchwalona ustawa rewitalizacyjna (*Städtebauförderungsgesetz – StBauFG*), która w latach 80., po kilku nowelizacjach stała się częścią prawa o pla-

nowaniu urbanistycznym (*Baugesetzbuch – BauGB*). Prawo to zwane też kodeksem budowlanym porównywane jest z polską ustawą o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* i stanowi dla gmin niemieckich i krajów związkowych podstawę do przygotowania i realizacji programów rewitalizacji.

² Patrz: *Masterplan koncept. Hafencity 1989*, Plan zmieniano wielokrotnie, ostatnia opublikowana wersja planu pochodzi z 2006r. „*Hafencity Hamburg. Der Masterplan*”, Neuaufgabe 2006.

³ Sandtorkai/Dalmannkai, Sandtorpark/Grasbrook, Brooktorkai/ Ericus, Strandkai, Überseequartier, Elbtorkwartier, Lohsepark, Baakenhafen, Oberhafen, Elbbrücken.

⁴ O ten tytuł nadawany od 2010 r., przez Komisję Europejską ubiegało się 35 miast europejskich. Hamburg jest drugim miastem po Sztokholmie, które otrzymało ten tytuł.

⁵ Obszar metropolitalny Hamburga zamieszkuje 4,3 mln osób.

⁶ Wg Europeen EGC Hamburg

⁷ W Hamburgu jest m.in. 11657 km tras autobusowych, a 99% mieszkańców mieszka w odległości max. 300 m od przystanku środka transportu publicznego. Wg EGC-application Hamburg.

⁸ Rada ta zrzesza m.in. mieszkańców, przedsiębiorców, instytucje pożytku publicznego i różne niezależne stowarzyszenia. Jej zadaniem jest ocena i wspieranie działań mających na celu wykorzystanie strategii zrównoważonego rozwoju w procesie rewitalizacji terenów popartowych w Hamburgu, zgodnie z założeniami Agendy 21 z 1992 r.

⁹ Wg danych z 2011 r. zrealizowano już 47 projektów, kolejne 35 projektów jest w trakcie realizacji lub na etapie planów. Pierw-

szy kwartał Sandtorkai/Dalmanckai został ukończony w 2009 r. Prawie gotowy jest kwartał Sandtorpark/Grasbrook. Jesienią 2011 r. ukończono trzeci kwartał Brooktorkai/Erik, z wieżą mieszkalną Marco Polo Tower. Coraz wyraźniej zarysowuje się obszar centralny Hafencity o metropolitalnym charakterze Überseequartier.

- ¹⁰ Większość publicznych przestrzeni zachodniej części Hafencity została zaprojektowana przez EMBT-Arquitectes Associats (Barcelona).
- ¹¹ Ukośna linia o szer. 2 m i dł. 300 m przecinająca park symbolizuje tory hanowerskiego dworca z którego odbywały się deportacje.
- ¹² Projekt parku wyłoniony w ramach konkursu jest autorstwa architektów krajobrazu Vogt AG (Zürich).
- ¹³ Fontanny mają się pojawić jako element kompozycji w nie zrealizowanym jeszcze Lohseparku.
- ¹⁴ Obecnie nie zrealizowano jeszcze linii metra, która według projektu ma transportować codziennie od 2012 r. do 23000 pasażerów.
- ¹⁵ Zrównoważony rozwój, który i stanowi podstawę wszystkich gałęzi i działań państw UE, zapisany jest w art. 2. Traktatu UE, od 1997 r.
- ¹⁶ Opierając się programowo o zasadę zrównoważonego rozwoju, unijna polityka miejska, w sposób szczególnie akcentuje jakościowy rozwój obszarów zurbanizowanych w tym śródmiejskich, a także jakościowy rozwój społeczno-gospodarczy.

Literatura

- [1] *Agenda 21* [w:] *Dokumenty końcowe Konferencji Narodów Zjednoczonych „Środowisko i Rozwój”*, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa 1993.

- [2] BauGB-Baugesetzbuch.
- [3] *Deklaracja z Toledo*, Toledo 22 czerwca 2010.
- [4] EGC-application Hamburg.
- [5] Hafencity Hamburg, Der Masterplan, März 2010.
- [6] Hafencity Hamburg, Projekte, März 2010.
- [7] Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich, Lipsk 24–25 maja 2007.
- [8] Nowa Karta Ateńska 2003. Wizja miasta XXI wieku, Europejska Rada Urbanistów, Lizbona, listopad 2003.
- [9] *Wie nachhaltig ist die Hafencity Hamburg?*, Kurzstudie von Jochen Menzel, Zukunftsrat Hamburg, August 2010
- [10] Zuziak Z.K., *O tożsamości urbanistyki*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008.

Źródła sieciowe

- [11] Hafencity (<http://www.hafencity.com>).
- [12] Eur-lex (<http://eur-lex.europa.eu>).