

ARCHITEKTURA

CZASOPISMO TECHNICZNE  
TECHNICAL TRANSACTIONS  
ARCHITECTURE

WYDAWNICTWO

POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

3 - A / 2012

ZESZYT 12

ROK 109

ISSUE 12

YEAR 109

MONIKA MAGDZIAK-GRABOWSKA\*

## NOWE OBLICZA TERENÓW PORTOWYCH

### THE NEW CHARACTER OF HARBOUR AREAS

---

#### Streszczenie

Rewitalizacja postindustrialnych terenów portowych i towarzyszących im linii brzegowych jest najbardziej niezwykłą próbą rozwoju miast. Autorka przytacza krótką historię rozwoju obszarów portowych oraz rozpatruje na przykładzie miasta Malmö cechy udanej rewitalizacji terenów oraz wpływu prowadzonych działań na zmianę wizerunku miasta.

*Słowa kluczowe: rewitalizacja, tereny postindustrialne, tereny portowe, centra miast*

#### Summary

Revitalization of post-industrial port areas and associated shorelines is the most remarkable attempt at urban development. The author presents a short history of the development of port areas and discuss on the example of the Malmö City, the characteristics of successful revitalization, and the impact of this redevelopment on city's image.

*Keywords: revitalization, post-industrial areas, port areas, city centers*

---

\* Mgr inż. arch. Monika Magdziak-Grabowska, Katedra Architektury Mieszkaniowej, Wydział Architektury, Politechnika Białostocka.

Woda jest czynnikiem naturalnym, niezwykle ważnym w rozwoju wczesnego osadnictwa. Lokalizacja w jej pobliżu zawsze oferowała wiele korzyści. Woda stanowiła nie tylko element obrony miast, ale była wykorzystywana jako źródło do produkcji rolnej, handlu, zastosowań przemysłowych, a przede wszystkim dogodna droga transportu. Dlatego też, miejsca w pobliżu wody uznawano za szczególnie atrakcyjne do zakładania nowych miast. Tereny położone przy linii brzegowej miały od razu zdefiniowaną granicę, a ich rozwój odbywał się w głąb lądu. W tym kontekście nabrzeża są jednym z najbardziej złożonych i trudnych terenów miejskich.

W przeszłości nabrzeża były wykorzystywane na wiele sposobów, a z biegiem lat ulegały różnym transformacjom i zmianom funkcji. Każda z funkcji kształtowała te tereny w odmienny sposób i definiowała różne relacje między przestrzenią miasta i wody. Szczególnym przypadkiem godnym uwagi jest rewitalizacja stref portowych, będąca wynikiem przemian gospodarczych zachodzących w ostatnich latach.

Pod koniec XIX wieku, w wyniku szybkiej industrializacji i rozwoju transportu wodnego, nabrzeża miejskie zaczęły się zmieniać i rozwijać w kierunku działalności przemysłowej [2]. Powstające fabryki wymagały dużych terenów pod hale wytwórcze, magazyny i doki. Pomimo tego że porty miały olbrzymie znaczenie dla rozwoju gospodarczego miast, to jednocześnie mocno ograniczały dostęp mieszkańców do linii brzegowej i stwarzały negatywny wizerunek podzielonego fizycznie i społecznie miasta.

W drugiej połowie XX wieku, na skutek rozwoju transportu lądowego oraz w wyniku uciążliwej działalności zakładów przemysłowych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie centrów miejskich, zaczęto część fabryk przenosić na obrzeża miast, pozostawiając duże niezagospodarowane obszary, które mogły zostać przeznaczone na nowe funkcje. Do rewitalizacji tych obszarów przyczynił się również zmieniający się styl życia mieszkańców większych aglomeracji i potrzeba nowych terenów mieszkaniowych i rekreacyjnych w rozwijających się centrach. W tym czasie rewitalizacja nabrzeży stała się jednym z najważniejszych zagadnień urbanistyki i planowania przestrzennego. Pozornie negatywna sytuacja likwidacji wielu zakładów przemysłowych dała możliwość kształtowania nowego wizerunku miast i regionów.

Przez bezpośredni kontakt z wodą tereny nadbrzeżne są dziś wyjątkowymi fragmentami miast. Są to znakomite miejsca do rekreacji i organizacji różnych wydarzeń artystyczno-kulturalnych, dlate-

go też w nowych planach zagospodarowania przestrzennego często znajdują się tu otwarte przestrzenie publiczne.

Pierwsze próby rewitalizacji nabrzeży portowych podjęto w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej w 1960 roku w mieście Baltimore, a następnie w Bostonie i San Francisco [4]. Były to wielofunkcyjne projekty, które stały się wzorem dla kolejnych rewitalizacji przeprowadzonych w Europie i Ameryce Północnej. Większość projektów rewitalizacji nabrzeży portowych bazowało na odzyskaniu terenów styku miasta z wodą w celu rozszerzenia istniejących centrów miast [3]. Projektanci i planiści próbowali stworzyć miejsca, w których ludzie chcą żyć, pracować i bawić się. Dlatego też, zaczęto wprowadzać na te tereny obiekty handlowe, mieszkaniowe, sportowe, kulturalne oraz planować parki i tereny rekreacyjne. Szeroko rozumiana aktywizacja przestrzeni stała się najbardziej dominującą koncepcją współczesnych nabrzeży.

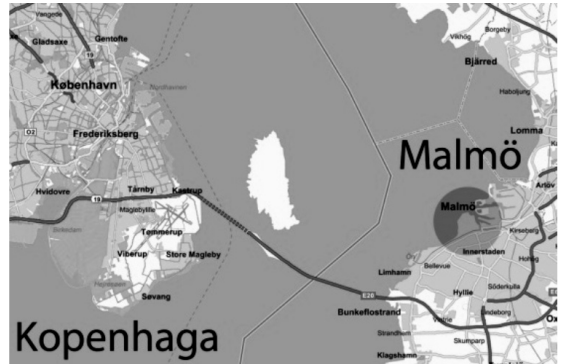
Sam proces przywracania do życia terenów poprzemysłowych jest dziś zjawiskiem globalnym. Większość miast portowych wcześniej czy później staje przed wyzwaniem nowego zagospodarowania tych obszarów. Jest to zadanie niełatwe, biorąc pod uwagę częste problemy z integracją nowych obszarów z istniejącą strukturą miejską. Aby rewitalizowane tereny były popularne i łatwo dostępne, wymagają przede wszystkim dobrze zaplanowanych ciągów komunikacyjnych integrujących je z istniejącym centrum miasta, oraz wprowadzenia wielu atrakcyjnych funkcji, które przyciągną mieszkańców do nowego miejsca.

Interesującym przykładem skutecznego przywrócenia do życia terenów po dawnym porcie jest trwająca rewitalizacja nabrzeży Malmö. Miasto położone jest na południu Szwecji, zaledwie 16 kilometrów od wybrzeża, na którym leży Kopenhaga (il. 1). Przykład ten jest wyjątkowy ze względu na wzajemne oddziaływanie obydwu miast. Kopenhaga od zawsze była dominującym, dobrze rozwijającym się centrum kulturalnym w tym rejonie Europy, a Malmö do niedawna było typowym miastem przemysłowym, zamieszkiwanym przez niższe klasy średnie. W wyniku kryzysu gospodarczego w Szwecji, w latach 80. zamknięto wiele zakładów przemysłowych, jednocześnie znacznie redukując liczbę miejsc pracy. W tak krytycznej sytuacji władze miasta postawiły inwestować w działania przyczyniające się do poprawy jakości życia swoich obywateli. Kluczem do sukcesu okazały się duże inwestycje w rewitalizację obszarów poprzemysłowych, integrację z sąsiadującymi obszarami,

rozwój kultury i edukacji oraz powszechne zastosowanie odnawialnych źródeł energii. W 1995 roku opracowano długoterminowy plan zmiany wizerunku miasta (il. 2), który udaje się z sukcesem realizować. Otwarcie uniwersytetu w centrum miasta oraz wzrost liczby studentów rozpoczęły erę rozwoju kulturalnego. Przełom nastąpił jednak po otwarciu w 2000 roku nowego mostu samochodowo-kolejowego Öresund (il. 1) łączącego Malmö z Kopenhagą [6]. W ten sposób dawne miasto przemysłowe zyskało lepsze położenie strategiczne, a także komunikację z międzynarodowym portem lotniczym Kastrup, oraz dużym dworcem kolejowym w stolicy Danii, który pozwala na znakomite połączenia z resztą Europy. 16 kilometrowy most w połączeniu z międzynarodową przystanią promową sprawił, że Malmö stało się największym węzłem komunikacyjnym w południowej Szwecji. Równoległe z rozwojem komunikacji, kultury i edukacji zadbane o przywrócenie do życia zdegradowanych terenów portowych.

Inwestowanie w rozwój tych obszarów był kluczowy dla stworzenia nowego wizerunku miasta. Wybór gruntów przeznaczonych na nowe inwestycje wynikał przede wszystkim ze strategicznego położenia tych terenów na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, w bezpośrednim sąsiedztwie centrum oraz w pobliżu nowego kampusu uniwersyteckiego. Taka lokalizacja dawała ogromne szanse na przekształcenie rozległego obszaru przemysłowego nabrzeża w nowe, atrakcyjne centrum miejskie, które będzie miało duże znaczenie dla przyszłego rozwoju miasta.

Ze względu na wielopłaszczyznowość projektu oraz długi czas realizacji przebudowy starej dzielnicy przemysłowej w nową dzielnicę rekreacyjno-mieszkaniową (il. 3), wszystkie działania wymagały szczegółowych i bardzo elastycznych planów. Priorytetem stało się stworzenie przestrzeni publicznych na nowym obszarze miasta oraz umożliwienie dostępu do całej linii brzegowej. Dzięki zaproponowaniu form mieszkaniowych o zróżnicowanym standardzie zapewniono pewien rodzaj równowagi społecznej między różnymi dzielnicami miasta. Jednocześnie wpłynęło to na lepszą identyfikację wszystkich mieszkańców Malmö z nowym obszarem. Natomiast dzięki wysokiej jakości i różnorodności nowych przestrzeni publicznych udało się stworzyć miejsca atrakcyjne zarówno dla mieszkańców, jak i turystów. Przewidziano zewnętrzne przestrzenie publiczne wraz z usługami i przestrzenią dla wydarzeń kulturalno-rozrywkowych oraz kameralne przestrzenie sprzyjające spacerom, relaksowi, wyciszeniu, a także wewnętrzne tereny



Il. 1. Lokalizacja (źródło: [www.eniro.se](http://www.eniro.se))

III. 1. Malmö (source: [www.eniro.se](http://www.eniro.se))

poł prywatnie integrujące mieszkańców. Ta różnorodność przestrzeni sprawia, że każdy znajdzie tu dla siebie odpowiednie miejsce. Przechadzając się po tych terenach, na każdym kroku można spotkać rozbawionych ludzi siedzących w kafejkach, innych pograżonych w lekturze, lub spacerujących i podziwiających krajobraz. Te obszary zyskały nie tylko nową funkcję, ale również nowego *ducha miejsca*.

Struktura ulic została zaprojektowana w sposób traktujący pieszych priorytetowo. Ponadto ograniczono ruch samochodowy do minimum, a w ten sposób zapewniono większe bezpieczeństwo dla bawiących się na uliczkach dzieci. Nowy ciąg przestrzeni publicznych na obszarze dawnego portu w Malmö składa się z promenady ciągnącej się wzdłuż linii brzegowej, portu, dużego pomostu, specjalnych zejść do morza, piaszczystej plaży i du-



Il. 2. Projekt rewitalizacji: obszary Malmö (źródło: [www.davidwiberg.se](http://www.davidwiberg.se))

III. 2. Malmö (source: [www.davidwiberg.se](http://www.davidwiberg.se))

a



b



Il. 3. Mapa lotnicza – nabrzeża Malmö: a) w 2002, b) 2009 r. (źródło: www.google.maps)

III. 3. Malmö: a) 2002, b) 2009 (source: www.google.maps)

żego parku w centrum dzielnicy (il. 4). We wnętrzu tego parku, który biegnie równoległe do wybrzeża, zbudowano falisty kanał oraz stworzono place zabaw, małe formy architektoniczne, miejsca przeznaczone do różnych zajęć sportowych, spacerów i odpoczynku nad wodą. Spacer po tych terenach wywołuje wrażenie chodzenia po jednym wielkim nadmorskim tarasie.

Jeszcze jednym istotnym elementem zapewniającym sukces tej rewitalizacji jest zaproponowanie pewnego rodzaju identyfikatora miejsca, punktu orientacyjnego i zarazem symbolu miasta Malmö. Mianowicie na terenie starego portu Kockums został wybudowany 190-metrowy budynek mieszkalny ze skrzywą fasadą pokrytą białym aluminium. Obiekt zwany Turning Torso (il. 8), zaprojektowany przez hiszpańskiego architekta Santiago Calatravę jest dzisiaj najwyższym budynkiem w Szwecji i, jak mówi

Hans Olsson<sup>1</sup>, „jest symbolem przebudzenia miasta Malmö” i odzwierciedleniem jego nowoczesności [5].

Rewitalizacja terenów poportowych w mieście Malmö, która ma zakończyć się w 2018 roku, jest moim zdaniem znakomitym przykładem asymilacji dużego, długo zaniedbanego obszaru miasta, z jego centrum. Jest to udana próba stworzenia nie tylko nowego wizerunku miasta, ale także stworzenie przestrzeni, które cieszą mieszkańców i przyciągają turystów. Równie istotny jest fakt realizowania tej inwestycji zgodnie z założeniami zrównoważonego rozwoju, w trosce o ochronę środowiska oraz wydobycie wspaniałych walorów krajobrazowych linii brzegowej.

Rewitalizacji terenów portowych i towarzyszących im linii brzegowych jest najbardziej niezwykłą próbą rozwoju miast. Na całym świecie w ciągu ostatnich dwóch dekad rewitalizacja nabrzeży przybrała charakter prawdziwej miejskiej rewolucji [4].



Il. 4. Nabrzeża Malmö w 2011 r. (fot. M. Magdziak-Grabowska)

III. 4. Malmö (photo by M. Magdziak-Grabowska)

Właśnie na tych obszarach zaszły najbardziej radykalne zmiany. W wyniku przekształceń układu przestrzennego i zmiany funkcji, wiele miast przywróciło te obszary do życia. Niejednokrotnie stały się one nowymi centrami miast. Tak więc, integracja tych terenów z istniejącą tkanką miejską stała się ważnym problem urbanistyki i planowania przestrzennego.

Pomimo tego że każde miasto portowe ma swoją własną, indywidualną historię, na którą wpływają przemiany gospodarcze, wielkość, lokalizacja geograficzna i inne lokalne uwarunkowania, to niektóre cechy kształtowania współczesnej linii brzegowej tych miast są takie same. Najważniejszym wspólnym celem jest redefinicja pozycji nabrzeża w układzie miejskim, stworzenie nowych miejsc przeznaczonych na rekreację, nowego wizerunku regionu, a przez te działania, również regeneracja gospodarki danego miasta.

*Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2010–2012, jako projekt badawczy N N527 075938*

## Przypisy

- <sup>1</sup> Jeden z urbanistów, projektantów rewitalizacji terenów portu Kockums w Malmö.

## Literatura

- [1] Desfor G., *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Taylor & Francis, 2010.
- [2] Fisher B., *Remaking the urban waterfront*, Urban Land Institute, 2004.
- [3] Marshall R., *Waterfronts in post-industrial cities*, Spon Press, 2001.
- [4] Butuner B., *Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue*, 42nd ISoCaRP Congress 2006.
- [5] *Metropolis at the end of the oeresund* (<http://www.bilfinger.com/en/Magazine/Metropolis-at-the-end-of-the-oeresund>).
- [6] *Climate chance – adaptation and mitigation* (<http://www.crcresearch.org/community-research-connections/climate-change-adaptation-and-mitigation/malm%C3%B6-sweden-integrating-pol>).