

Magdalena SZMYTKOWSKA*

REALIZACJE URBANISTYCZNE W MIEŚCIE POSTINDUSTRIALNYM I ICH WPŁYW NA KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO

URBAN PROJECTS IN POST-INDUSTRIAL CITY AND THEIR INFLUENCE ON SHAPING URBAN SPACE

ABSTRACT: An important problem of post-industrial cities, resulting from the economic changes, is their heritage in a form of often degraded and unused post-industrial areas. They are mostly situated in central districts. Thus, it is obvious that local authorities consider them as perspective and priority in spatial development.

The revitalization processes that should revive the city, usually run two ways: through the modernization of existing buildings or the implementation of new, often large-scale projects. Neo-liberal city management typically produces profits their implementers, but also can disrupt spatial order, and – through progressive processes of gentrification – existing social structures.

KEY WORDS: post-industrial city, industrial areas, urban projects, large-scale projects, spatial order

Wprowadzenie

Współczesne polskie miasta zmagają się ze spuścizną ery przemysłowej, podlegając od ćwierćwiecza procesom transformacji społeczno-gospodarczej oraz globalizacji i tzw. europeizacji. Celem niniejszego opracowania jest odniesienie się do kwestii kształtowania współczesnej przestrzeni miejskiej naznaczonej dziedzictwem post-socjalistycznym, a teraz poddawanej przeobrażeniom wynikającym z neoliberalnego sposobu gospodarowania. W tym kontekście analizie i ocenie poddano procesy implementacji nowych – zazwyczaj komercyjnych – inwestycji w miastach oraz podjęto próbę określenia ich znaczenia w nawiązaniu do kształtowania ładu przestrzennego we współczesnym mieście.

* Uniwersytet Gdański, Katedra Geografii Ekonomicznej, ul. Bażyńskiego 4, 80–952 Gdańsk, e-mail: geoms@univ.gda.pl

Postindustrialna rzeczywistość współczesnych miast

Półwiecze rozwoju i przeobrażeń miejskiej przestrzeni, dokonujących się w dobie wzmożonego industrializmu i modernistycznego urbanizmu, pozostawiło po sobie rozproszoną strukturę urbanistyczną, rozczłonkowane i zdefragmentowane miasto, składające się z wielu heterogenicznych elementów, mających tworzyć estetyczną jednorodność. Takie amorficzne miasto wydaje się abstrakcyjne, nieuporządkowane, pogmatwane i nielogiczne. Abstrakcyjna w sensie społecznym przestrzeń rozбивa pełne znaczeń i symboliki relacje pomiędzy użytkownikami miasta i nieuchronnie prowadzi do poczucia straty i tęsknoty za lepszym miejscem oraz idealnym środowiskiem miejskim (Marshall 2001). Przyczyną transformacji miast stały się radykalne przemiany systemów produkcji oraz nie mniej radykalna restrukturyzacja społeczno-gospodarcza połączona ze wzrostem znaczenia ochrony środowiska. Radykalne zmiany wywołały procesy globalizacji i dezindustrializacji gospodarki, opisywane z reguły jako przejście od gospodarki narodowej do gospodarki globalnej albo od produkcji „fordowskiej” do „postfordowskiej”, opartej na społeczeństwie wiedzy oraz rozwoju nowych technologii. Towarzyszyły im przemiany demograficzne, społeczne i kulturowe, w tym również wzrost znaczenia instytucji ponadnarodowych oraz pojawienie się paradygmatu zrównoważonego rozwoju. Dla miasta postindustrialnego charakterystyczne zdają się być przede wszystkim wielopoziomowe procesy transformacyjne, których celem nie jest nowy model miasta w tradycyjnym tego słowa znaczeniu, ale uruchamianie procesów adaptacji i restrukturyzacji odziedziczonych przestrzeni miejskich oraz budowania nowych systemów porozumień dla polityk rozwoju miejskiego (Billert 2012).

Jak zauważa P. Lorens (2009a), w okresie nowoczesności struktura urbanistyczna miast była warunkowana przez takie czynniki jak industrializacja czy rozwój ekonomiczny oparty na produkcji. Natomiast obecnie opisane fazy przemian miasta również zależą od szeregu procesów gospodarczych, ale tym razem od takich jak dezindustrializacja (likwidacja nieefektywnych lub przestarzałych zakładów przemysłowych), rozwój *high-tech*, a także rozwój usług, a zwłaszcza tzw. usług produkcyjnych (m.in. usługi finansowe, marketingowe, prawne, reklamowe, ubezpieczeniowe, doradztwo personalne). W wyniku dokonujących się transformacji następuje dekapitalizacja i degradacja wielu terenów przemysłowych w zabudowie miejskiej. Skutkiem procesów dezindustrializacyjnych są także konsekwencje społeczne w postaci rosnących wskaźników bezrobocia, wzrostu przestępczości i fizycznej degradacji całych wielkich połąci przestrzeni miejskiej.

Postindustrialny rozwój miast wywołał dylemat w przestrzeni, tworząc paradoks, w którym następuje jednocześnie powrót do inwestycji w rynek nieruchomości w centrach miast i postępujący *urban sprawl* (Hackworth 2005). Można odnieść wrażenie, że władze lokalne są szczególnie zainteresowane odnową części śródmiejskich i kluczowych przestrzeni miasta. Motywacja do tego typu postępowania wynika z potrzeby otwierania miasta „na zewnątrz”, z jednej strony poprzez sformułowanie zachęt i oferty dla inwestorów, a z drugiej – przez kreację wizerunku miasta atrakcyjnego dla turystów

i innych zewnętrznych użytkowników miasta. O ile centra miast są coraz częściej dedykowane rozwojowi inwestycji, stanowiących o pozycji konkurencyjnej miasta, o tyle za sprawą oczekiwań mieszkańców w zakresie pożądanego habitatu oraz towarzyszącej tym potrzebom czujnej aktywności deweloperów rozwijają się intensywnie obszary peryferyjne miast oraz ich strefy podmiejskie, rozciągające się w gminach otaczających miast. Dokonują się zatem procesy wzmożonej suburbanizacji, stanowiące istotne siły odśrodkowe w kształtowaniu miasta postindustrialnego.

Wobec nowych wyzwań w mieście transformującym się od przemysłowego w poprzemysłowe od urbanistów oczekuje się kompetencji w zakresie umiejętności adaptacji zastanych struktur miejskich i zdolności do uczestnictwa w rozbudowanym i angażującym wiele podmiotów procesie planistycznym. Od polityków wymaga się zdolności do zapewnienia realizacji nowych założeń rozwoju miejskiego, stworzenia stosownych systemów współpracy oraz sprawnych i skutecznych instrumentów zarządzania. Od administracji z kolei oczekuje się umiejętności organizacji i koordynacji społecznych procesów planistycznych oraz nowoczesnej wiedzy o mieście i uwarunkowaniach jego rozwoju (Billert 2012). Istotnym problemem w kształtowaniu się współczesnych miast postindustrialnych, szczególnie tych doświadczonych nie tylko wzmogłą industrializacją, ale również półwieczem trwania ustroju socjalistycznego, jest trudność określenia, jaką część miasto oferuje „na sprzedaż”, a jaka część winna być „miastem dla ludzi”. Jest to klasyczny dylemat, wynikający ze struktury bazy ekonomicznej miasta, zgodnie z którym o kondycji gospodarczej miasta i jego randze stanowią funkcje egzogeniczne (funkcje endogeniczne natomiast są skierowane do mieszkańców i mają służyć poprawie warunków oraz jakości ich życia w mieście). Dlatego też należy mieć na uwadze nie tylko fakt konieczności pozyskiwania znaczących i prestiżowych inwestycji oraz presji kreowania miasta konkurencyjnego pod względem gospodarczym, ale również – dobro mieszkańców, którzy chcą żyć w dobrze zarządzanym mieście, którego władze budują i wspierają instytucje i przedsięwzięcia mające na celu poprawę jakości ich życia.

Jak słusznie podkreśla A. Billert (2012), w mieście postindustrialnym radykalnie zmieniły się obszary dotychczasowej kompetencji polityki, administracji i planistów. Złożoność potrzeb społeczno-gospodarczych, presja nowych sił inwestycyjnych oraz bezskuteczność dotychczasowych instrumentów zarządzania wskazują na konieczność stworzenia systemu porozumień między administracją, licznymi i zróżnicowanymi podmiotami społecznymi oraz nie mniej złożonymi interesami rynku. Istnieją bowiem uzasadnione obawy o działania samorządów lokalnych, które są zdominowane zabieganiem o inwestycje mające w głównej mierze budować wizerunek miasta nowoczesnego i otwartego. Z kolei z tym procesem wiązać należy, częstokroć nadmierną, uległość wobec inwestorów, która nadaje aktorom-inwestorom szczególną rangę i możliwość bezpośredniego oddziaływania na kształtowaną przestrzeń miejską, której motorem staje się prosty rachunek ekonomiczny, a miasto i jego mieszkańcy poddawani są doktrynie neoliberalnej, „gubiącej” nieraz ważne kwestie społeczne czy też istotne uwarunkowania historyczno-kulturowe miasta. Potwierdzeniem tych obaw są coraz

liczniejsze wypowiedzi badaczy na temat istoty zarządzania miejskiego i poszukiwania równowagi między tym, co „na sprzedaż”, a tym, co „dla ludzi”. B. Gierat-Bieroń (2012) zwraca uwagę, że budowa kolejnych wieżowców na siedziby biur i firm oraz tworzenie w ten sposób kwartałów czy parków biznesowych nie oznacza jeszcze nowoczesności takiego ośrodka w sensie kulturowym. Autorka podkreśla ponadto fakt, że planistyczne projektowanie miast nie szokuje błyskotliwością rozwiązań, i dość stanowczo formułuje myśl o dewastacji starych budynków i niszczeniu krajobrazu kulturowego miast przez komercyjne przedsięwzięcia i bezwolne poddawanie się regułom „dzikiego kapitalizmu”. Współcześnie powinno się skupić na projektowaniu nowoczesnych, wielofunkcyjnych placów i przestrzeni miejskich, budynków na miarę naszych czasów, wielozadaniowych i wieloinstytucjonalnych sal koncertowych, muzeów bogatych w zbiory współczesne itp. Nowoczesność powinna polegać na specyficznym myśleniu o kulturze. To świadomość posiadania dóbr kulturowych, ale też umiejętność czerpania z ich przekazu. To szacunek dla historii, ale i ciekawość współczesności (Gierat-Bieroń 2012). W podobnym duchu wypowiada się J. Dominiczak¹, wyrażając zaniepokojenie znikaniem obrazów miast kluczowych dla zrozumienia ich wyjątkowości, a tym samym – możliwości pamiętania miejskich historii poprzez autentyczność miejsc, w których się wydarzała. Autor bardzo stanowczo i krytycznie odnosi się współczesnego planowania miasta, opartego na dyktacie rozwoju infrastruktury drogowej („doktryna urbanistyczna nakręcana schematyczną czystością miejskich rozwiązań drogowych”) i zezwalającego na zacieranie starych układów ulic, burzenie starych budynków i hal przemysłowych. J. Dominiczak konkluduje swoje obserwacje spostrzeżeniem, że w konsekwencji wyrażania i realizowania tego typu poglądów unikalne do niedawna miasta stają się głównymi promotorami globalizacji i w zawrotnym tempie produkują urbanistyczną magmę „nie-miejsc”². Potrzeba zatem zmiany tej urbanistycznej doktryny, która dewastuje przestrzeń publiczną miast. W kreowaniu współczesnego miasta nie chodzi bowiem tylko o jego sprawność funkcjonalną, ale o zrównoważoną wartość dialogu we wspólnej miejskiej przestrzeni. Do kwestii miasta poprzemysłowego, tracącego przemysł jako lokalny „silnik” rozwoju, odnosi się również K. Nawratek (za: *Miasto postindustrialne...* 2011), mówiąc, że wycofanie przemysłu z miasta powoduje olbrzymie zmiany w postaci dezintegracji społecznej i przestrzennej. Samo miasto poprzemysłowe określa jako rodzaj miasta w kryzysie i przeciwstawia się je miastu przemysłowemu, które ze względu na określony typ produkcji miało określoną formę i określone potrzeby: drogi, kolej, olbrzymie tereny składowe, osiedla robotnicze. Tym samym współczesne miasto przestaje być bytem zorientowanym i konstytuowanym lokalnie. Nie ma już w zasadzie niczego, co konstytuowałoby to miasto od wewnątrz. Wcześniej miasto miało własne zasoby, a teraz samo staje się zasobem dla globalnych rynków, co sprawia, że wszystko, co się tu dzieje, jest zorientowane raczej na zewnątrz niż do wewnątrz.

¹ Blog J. Dominiczaka o idei miasta dialogicznego – www.diaade.org.

² Pojęcie wprowadzone do literatury przez Marca Auge'a (2013).

Przedstawiony powyżej szeroki zakres problemów, z którymi zmagają się miasta ery postindustrialnej, oraz szereg wyzwań, przed którymi stają, uzasadnia potrzebę poszukiwania kompromisu między tym, co ma wpływać na jego kondycję ekonomiczną, a tym, co je współtworzy, czyli społecznością lokalną, której obecność w jego przestrzeni powinna stanowić istotny czynnik w procesie zarządzania miastem i kreowania polityki miejskiej. Nie ulega żadnej wątpliwości, że naturalne jest dążenie do koncentracji kapitału i inwestycji, które są ważne ze względu na tworzenie obrazu urbanistycznego miasta oraz lokalnego rynku pracy. Należy jednak pamiętać, by dyktat i oczekiwania inwestora nie okazywały się ważniejsze niż dbałość o estetykę realizowanej zabudowy, dopasowanie do otoczenia oraz niezaburzanie ładu przestrzennego okolicy, w której realizuje się nowe inwestycje. Coraz wyraźniej formułuje się postulaty o publiczną debatę społeczną pomiędzy wieloma aktorami i użytkownikami miejskiej przestrzeni tak, by w jej rezultacie powstawały obszary przyjazne wielu grupom korzystającym z miasta, sprzyjające koegzystencji, nie zaś wykluczające z różnych, głównie społeczno-ekonomicznych, powodów.

Rewitalizacja obszarów zdegradowanych i przemysłowych

W obszarach centralnych miast rozwój funkcjonalno-przestrzenny przebiega zazwyczaj dwojako: poprzez uzupełnianie i modernizację istniejących dobrze wykształconych struktur lub przez nowe, wielkoskalowe przedsięwzięcia, mogące skokowo odmienić ich oblicze i dać nowe impulsy do dalszego rozwoju (Lorens 2004). Szczególnie ważnym procesem podejmowanym w obszarach zurbanizowanych jest rewitalizacja obszarów zdegradowanych pod względem technicznym oraz społeczno-gospodarczym. O skali możliwości realizacji inwestycji rewitalizacyjnych świadczy wielość obszarów i obiektów w mieście, które mogą bądź powinny być poddane procesowi „przywracania do życia” (por. tabela 1).

R.C. Hula i R. Bromley-Trujillo (2010) dokonali szerokiego przeglądu literatury z zakresu odnowy obszarów typu *brownfield* i zwrócili uwagę na kilka istotnych aspektów oraz różnic w podejściach badaczy do problemu rewitalizacji obszarów przemysłowych oraz aktorów i skali ich zaangażowania w te kluczowe współcześnie procesy miejskie. Przede wszystkim podkreśla się znaczenie państwa, którego rola powinna się wiązać z przygotowaniem odpowiednich narzędzi legislacyjnych oraz z podjęciem kosztów oczyszczenia obszarów ze zdegradowanej zabudowy i infrastruktury (Whitney 2003).

Odpowiednie przygotowanie obszaru ma być bowiem kluczowe dla pozyskania inwestorów, którzy często się zniechęcają stanem terenów przemysłowych mimo częstokroć atrakcyjnej oferty cen gruntów (Oppel 2005). Realizacja tego typu programów publicznych na rzecz przyciągania inwestorów nie zawsze jest postrzegana tylko pozytywnie. Instytucje publiczne (rządowe, samorządowe) mogą się stać „zakładnikami” deweloperów, których pozycja jest na tyle mocna, że pozwala im na dyktowanie warunków, co zazwyczaj kończy się realizacjami przynoszącymi inwestorom konkretny

Tabela 1

Typologia obszarów zdegradowanych

Rodzaje obszarów zdegradowanych	Wyszczególnienie
Obszary mieszkaniowe	<ul style="list-style-type: none"> – zabudowa z przełomu XIX-XX w. (struktury kamienicowe, czasami willowe) – zabudowa międzywojenna (zespoły miejskie o różnym charakterze) – zabudowa powojenna (rozległe dzielnice mieszkaniowe z wielkiej płyty)
Kompleksy wielofunkcyjne	<ul style="list-style-type: none"> – obszary śródmiejskie (obszary centralnie położone w strukturach miast, o bardzo zróżnicowanej strukturze urbanistycznej) – zespoły krajobrazowe (w tym sportowe, rekreacyjne, dawne cmentarze i in.)
Obszary związane z infrastrukturą techniczną i przemysłową	<ul style="list-style-type: none"> – obszary poprzemysłowe (relikty tzw. przemysłu ciężkiego, stanowiące niegdyś o bycie ekonomicznym danego miasta) – obszary portowe (tereny dawnych struktur portowych i związanych z nimi przemysłów „morskich”, jak stocznie, składy i in.) – obszary powojkowe (pełniące wcześniej rozmaite funkcje militarne, ulokowane m.in. w centrach miast lub na ich bezpośrednim obrzeżu – obszary dawnych fortyfikacji, koszar, poligonów) – obszary pokolejowe (dworce kolejowe, tereny stacji postojowych, towarowych i rozrządowych, tereny likwidowanych linii i dworców kolejowych)
Nieużytki miejskie	<ul style="list-style-type: none"> – tereny zniszczone w trakcie działań wojennych i nie odbudowane – celowe i przypadkowe rezerwy terenowe powstałe w trakcie procesów rozwojowych miast

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Lorens 2009a.

wymiar ekonomiczny, ale niekoniecznie służy realizacji wysokiej jakości zabudowy oraz jest zgodna z oczekiwaniami okolicznych mieszkańców. Dlatego też apeluje się o większy udział władz centralnych i lokalnych na każdym etapie realizacji konkretnych przedsięwzięć, a nade wszystko – o wzięcie pod uwagę głosów lokalnych społeczności (Wernstedt, Hersh 2006).

Wśród problemów odnowy terenów poprzemysłowych istotny nacisk kładzie się na kwestie dostępności transportowej rewitalizowanych obszarów miast. Zaplanowanie sieci transportowej zwiększa prawdopodobieństwo podjęcia decyzji o rewitalizacji obszarów typu *brownfield* w mieście, bowiem deweloperzy są bardziej skłonni do rewitalizacji terenów poprzemysłowych, które są dostępne za pośrednictwem dobrze zaprojektowanej infrastruktury transportowej (Amekudzi, Fomunung 2004).

S. Kaczmarek (2001) uważa, że otwarcie obszaru poprzemysłowego jest możliwe dzięki rodzajom i specyfice nowych funkcji, które obszar ten zaczynają wypełniać w przestrzeni miasta i które organizują ją w taki sposób, by stała się integralną częścią miasta. R. Marshall (2001) podkreśla istotne znaczenie rewitalizacji obszarów poprzemysłowych i zdegradowanych w mieście, uznając, że ich transformacje są zazwyczaj waloryzowane pozytywnie, bowiem oferują dwojakiego rodzaju korzyści:

- w kontekście rozwoju przestrzeni miejskiej – odtworzenie wizerunku miasta i „regenerację inwestycji gospodarczych” (*regenerate economic investment*),

– w kontekście życia publicznego – podniesienie atrakcyjności miejsca i przyciągnięcie użytkowników miasta z powrotem do tego obszaru.

O powodzeniu rewitalizacji obszarów poprzemysłowych stanowią trzy zasadnicze elementy: możliwości finansowania inwestycji, odpowiednia infrastruktura transportowa oraz partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) (Johnson, Dixson, Tochterman 2002, za: Hula, Bromley-Trujillo 2010). PPP jest metodą finansowania lub przeprowadzania przez organizacje sektora publicznego zadań i projektów z udziałem partnerów prywatnych. Stanowi typowy przykład formy współpracy pomiędzy władzami a sektorem prywatnym, zapewniający finansowanie, tworzenie, rewitalizację, zarządzanie lub konserwację infrastruktury bądź dostarczanie usług (On Public-Private Partnerships... 2004, s. 3). W Polsce na skutek głębokich procesów restrukturyzacyjnych w gospodarce pojawiły się w przestrzeni miast działki poprzemysłowe, dla których zarządzające nimi instytucje – agencje mienia publicznego, lokalne władze samorządowe lub wojewódzkie, czy też syndycy – szukali i szukają nowych możliwości wykorzystania nieruchomości oraz inwestorów mogących zainteresować się takimi projektami. Partnerstwo publiczno-prywatne napotyka na pewne problemy związane z niejasnościami prawnymi, a także ze względu na opinię publiczną. Stosunek społeczności lokalnej do współpracy publiczno-prywatnej odgrywa ważną rolę w powodzeniu przy negocjowaniu umów z sektorem prywatnym i w realizacji projektów. Szczególnie w przypadku Polski jest to ważne ze względu na historyczne obawy o korupcję lub inne nieprawidłowości (Tasan-Kok, Załączna 2010, s. 34).

Nowe projekty i inwestycje w przestrzeni miejskiej

We współczesnych miastach, funkcjonujących w dominującej rzeczywistości neoliberalnej, można obserwować stopniowe wypełnianie miejskiej przestrzeni nowymi inwestycjami, które P. Lorens grupuje w cztery podstawowe kategorie:

- infrastrukturalne: obwodnice, trasy szybkiego ruchu, autostrady, linie kolejowe z dworcami, lotniska,
- przemysłowe: przedsiębiorstwa produkcyjne, parki przemysłowe,
- śródmiejskie: placówki handlowo-usługowe, kulturalne,
- rekreacyjne: parki wodne, ścieżki rowerowe, boiska i hale sportowe (Lorens 2004, s. 70).

Szczególnego znaczenia w kontekście rozwoju współczesnego miasta nabierają duże przedsięwzięcia urbanistyczne (*large-scale urban development*). Jedną z głównych cech tego typu przedsięwzięć jest integracja i koordynacja działań realizowanych na wielu płaszczyznach w ramach przekształceń określonych fragmentów przestrzeni miejskiej, których celem jest wprowadzenie nowego przeznaczenia terenu. Ze względu na skalę działania ich realizacja wiąże się z zaangażowaniem dużych nakładów finansowych – prywatnych i państwowych (Pancewicz 2012b, s. 19).

Projekty o dużej skali mogą być traktowane jako przestrzenny wymiar polityki planistycznej miast, ukierunkowanej na wykorzystanie szans oraz reakcji na wyzwania płynące z globalnych powiązań (Pancewicz 2012a, s.25). W ciągu ostatnich trzech dekad ten rodzaj inwestycji miejskich stał się jednym z szerzej rozpowszechnionych narzędzi realizacji polityki miejskiej, a o popularności tego typu strategii świadczą próby prowadzenia takiej polityki nie tylko w tzw. miastach globalnych, ale również miastach peryferyjnych, aspirujących do pozycji ośrodków metropolitalnych (Pancewicz 2011). W literaturze przedmiotu funkcjonują następujące terminy opisujące przedsięwzięcia miejskie o dużej skali: duże przedsięwzięcia urbanistyczne (*large-scale urban development*), megaprojekty (*megaprojects*), miejskie projekty rozwojowe (*urban development projects*), projekty flagowe (*flagship projects*) i in. Zazwyczaj są one stosowane zamiennie i traktowane synonimicznie, jednak niektórzy autorzy wskazują na ich różnicowanie w zakresie skali przestrzennej, finansowej czy też uwarunkowań własnościowych (publiczne vs. prywatne).

Wielkoskalowe projekty architektoniczne i urbanistyczne mogą wywołać istotną transformację przestrzeni. Stają się motorami zmian w sensie wdrażania nowych koncepcji i wizji miast, które mogą w niektórych przypadkach stanowić nowy punkt zwrotny w rozwoju obszarów miejskich. W związku z tym w rzeczywisty sposób oddziałują na miasta, głównie przez kreowanie bądź stymulowanie wzrostu nowych centrów i funkcji poprzez koncentrację i intensyfikację rozwoju infrastrukturalnego. Poza ich strukturalnym wpływem na miasta mogą wносить również wartości symboliczne: nie poprzez bycie wielkimi ikonami czy poprzez megaeventy, ale także poprzez silne odniesienia do dziedzictwa historycznego miast, co jest niezmiernie ważne w kontekście zachowania tożsamości lokalnej (Lecroart 2011). Aby ułatwić albo w ogóle umożliwić realizację pewnych inwestycji wielkiej skali, leżących w interesie całego kraju, rządy gotowe są nawet do zmiany istniejącego prawa. Tworzone są wtedy specjalne rozwiązania legislacyjne określające ramy realizacji tych przedsięwzięć, m.in. dróg, lotnisk, linii kolejowych czy inwestycji związanych z organizacją wielkich imprez sportowych o zasięgu kontynentalnym bądź globalnym (Ledwoń 2011, s. 19). Zazwyczaj ta specjalna ścieżka jest rezerwowana dla inwestycji o charakterze infrastrukturalnym, czyli takich, których finansowanie spoczywa na państwie, ewentualnie na regionie, i które mają status przedsięwzięć strategicznych dla procesów rozwojowych.

W planowaniu projektów wielkiej skali wyróżnia się dwa schematy działań:

- dośrodkowy (*outsider-in*), skupiający się na zewnętrznej atrakcyjności metropolii i stosujący w tym celu różnego typu ułatwienia, jak: znoszenie ograniczeń planistycznych, upraszczanie procedur czy podejmowanie części kosztów przez sektor publiczny, co skutkuje realizacją efektownej architektury (np. Potsdamer Platz w Berlinie);
- oddolny (*bottom-up*), skupiający się raczej na zaspokojeniu wewnętrznych potrzeb miasta, często realizowanym w skali dzielnicy czy osiedla, z większym udziałem lokalnych przedsiębiorców (np. dzielnica Hammarby Sjöstad w Sztokholmie) (Lecroart 2007, za: Ledwoń 2011).

W ciągu ostatnich kilku lat podstawową rolą samorządów miejskich i przyjętego przez nie modelu zarządzania miejskiego jest mniejsze skupienie na realizacji polityki społecznej skierowanej do mieszkańców, a w zdecydowanie większym stopniu – dbałość o stworzenie odpowiedniego klimatu dla wzrostu gospodarczego (Doucet 2007).

Zwiększenie roli nieruchomości w przekształceniach miast nosło także inne skutki dla praktyki zarządzania ich rozwojem. Jednym z nich była rosnąca rola *projektów flagowych*. F. Bianchini, J. Dawson i R. Evans (1992, s. 246) definiują projekty flagowe jako symboliczne i prestiżowe realizacje w miejskiej przestrzeni, które odgrywają katalizacyjną rolę w rewitalizacji obszarów miejskich, i zaliczają do nich takie obiekty bądź obszary jak: centra konferencyjne, stadiony, centra handlowe, luksusowe dzielnice tematyczne, ikony architektoniczne, waterfronty, akwaria, muzea, wysokiej klasy hotele czy też osiedla mieszkaniowe. H. Smyth (1994) uważa, że projekty flagowe zakładają rozwój sam w sobie, stają się punktem zapalnym do dalszych inwestycji bądź stanowią narzędzie marketingowe dla rozwoju obszaru miasta lub całego miasta. Również B. Doucet (2007, s. 3) potwierdza ten sposób myślenia, uważając, że projekty flagowe traktowane są zazwyczaj jako swoiste panaceum na ożywienie miasta. Lokalni politycy, liderzy biznesu i przedstawiciele elit miejskich budują i finansują tego typu projekty, oczekując zarazem, że będą one poprawiać wizerunek miasta, katalizować wzrost gospodarczy, kreować nowe i ekscytujące miejsca oraz przyciągać nowych mieszkańców, przedsiębiorców i turystów. Z powyższych spostrzeżeń wynika, że wymiar ekonomiczny jest kluczowym aspektem tego typu przeobrażeń miejskiej przestrzeni. Nieco większe wątpliwości budzą: wymiar społeczny, a szczególnie kwestia niewielkich korzyści i braku satysfakcji mieszkańców z implementacji tego typu realizacji, oraz wymiar przestrzenny, wyrażający się ich koncentracją w określonych, zazwyczaj atrakcyjnych, miejscach, co ostatecznie pogłębia różnice między różnymi częściami miasta (Doucet 2007, s. 3). Niektórzy autorzy zaznaczają jednak, że projekty flagowe, które przyciągają mieszkańców, budzą ich podziw i dają szansę partycypacji w realizowanych przez nie aktywnościach, mogą również wzmocnić dumę mieszkańców z miasta (Cook 2004, Loftman, Nevin 1995, za: Doucet 2007). Inną kwestią, która może być różnorako postrzegana i oceniana, jest fakt wzrostu wartości nieruchomości na skutek realizacji projektów flagowych w określonych obszarach miasta. Badacze akademicy dostrzegają w tym fakcie prostą drogę ku procesowi gentryfikacji, podczas gdy przedstawiciele władz lokalnych traktują to jako naturalną strategię powrotu do centralnych części miasta mieszkańców wywodzących się z klasy średniej.

Innym efektem zarządzania rozwojem nowych nieruchomości w przeobrażających się miastach stał się wzrost praktyk inspirowanych rozwiązaniami przyjętymi przez inne, konkurujące miasta. Jak zauważają J. Peck i A. Tickell (2002), ich realizacja następuje najczęściej w oparciu o określony zestaw powielanych globalnie typologii przestrzeni miejskich (za: Pancewicz 2012b, s. 20), których przestrzenną manifestacją są takie przedsięwzięcia jak: dzielnice handlowo-rozrywkowe, zespoły apartamentowców czy nowe dzielnice „przemysłu kreatywnego” realizowane jako element polityki rewitalizacji miasta (Pancewicz 2011).

Powyższe podejścia są elementem polityki miejskiej zakładającej działania na rzecz rozwoju przestrzennego poprzez „zarządzanie przez projekty”. Model ten zakłada realizację polityki przestrzennej miasta poprzez wdrożenie znaczących projektów – przedsięwzięć o różnej skali i charakterze. Ich konsekwentna realizacja pozwala na kompleksowe przekształcenia znaczących obszarów w mieście mimo punktowości poszczególnych działań. Pamiętać przy tym należy, iż realizacja znaczących, wielkoskalarnych przedsięwzięć inwestycyjnych zabezpiecza miasto przed niekontrolowanym rozpraszaniem się nowego programu miejskiego. Pozwalają one także na kompleksowe wytworzenie nowych, dobrze zorganizowanych elementów struktury miejskiej. Tak więc ich właściwe przygotowanie może się w znaczący sposób przyczynić do realizacji założonych celów polityki rozwoju przestrzennego miasta, obejmującej także transformację obszarów zdegradowanych (Lorens 2009b, s. 249).

Ku burzeniu, zachowaniu czy kreacji ładu przestrzennego?

Era postmodernizmu oraz globalizacji światowej gospodarki skłania czy wręcz zmusza kraje, regiony i miasta do ustawicznego konkurowania o inwestycje, konsumentów oraz zasoby (Iwata, del Rio 2004, s. 171). Zmiana położenia miasta na mapie konkurencyjności oznacza *remake*, odtworzenie przestrzeni miejskiej i podniesienie jej atrakcyjności, jednak głównie z myślą o potencjalnym zewnętrznym użytkowniku: inwestorze, deweloperze, biznesmenie i turyście, a w zdecydowanie mniejszym stopniu – o rodowitych mieszkańcach (Swyngedouw, Moulaert, Rodriguez 2002). Owa neoliberalna rzeczywistość, w której funkcjonują również współczesne polskie miasta, stwarza istotne możliwości rozwojowe dla miasta, przynosząc konkretne profity, szczególnie inwestorom i w pewnym stopniu, w zależności od ustaleń, miastu i jego społeczności. Należy jednak mieć świadomość pewnych zagrożeń wynikających z dominacji inwestorów i deweloperów w tej swoistej grze o miasto, której wyrazem jest dążenie do maksymalizacji zysków. Władze lokalne, zabiegając o inwestora i konsumenta, częstokroć ulegają naciskom w kwestii lokalizacji, rodzaju i skali inwestycji, traktując ich pozyskanie jako cel sam w sobie i zaniedbując tym samym aspekty ważne z punktu widzenia rozwoju przestrzennego i społecznego miasta. Z tego też powodu zagrożony jest ład przestrzenny tych obszarów miejskich, które z racji położenia, historycznych ról oraz architektury nawiązującej do danego okresu rozwoju miasta budują tożsamość lokalną oraz identyfikację mieszkańców z miejscami znaczącymi w mieście. Innym zagrożeniem dla ładu przestrzennego w Polsce jest własność gruntów i nieruchomości, która determinuje i sankcjonuje poczucie pełnej dowolności i dobrowolności w realizacjach obiektów zarówno użyteczności publicznych, jak i prywatnych. Coraz większy niepokój budzi też dyktat ceny jako wiodącego czynnika wyboru projektanta, inwestora czy wykonawcy – stanowi on istotne zagrożenie, szczególnie w kwestii jakości realizowanych przedsięwzięć.

Ład przestrzenny może być skutecznie zaburzony przez realizację inwestycji kompletnie niepasującej do otoczenia, zarówno pod względem formy, wysokości, jak i peł-

nionej funkcji. W polskiej rzeczywistości kontrowersje budzi zazwyczaj proponowana przez dewelopera wysokość zabudowy (a tym samym oferowanej na rynku nieruchomości większej powierzchni biurowej bądź mieszkaniowej na sprzedaż lub wynajem), która wynika bezpośrednio z potrzeby uzyskania maksymalnego zwrotu z kosztów, jakie poniósł on przy zakupie gruntu oraz kosztów realizowanej inwestycji. Na skutek ustępstw wynikających z obawy o rezygnację inwestora z przedsięwzięcia powstają obiekty, które istotnie zaburzają ład otoczenia i budzą istotny sprzeciw społeczny.

Wydaje się, że zachowaniu ładu przestrzennego służą przemyślane i kompleksowo zrealizowane procesy rewitalizacji obiektów i obszarów w atrakcyjnie zlokalizowanych dzielnicach miasta, które faktycznie „przywracają je do życia” i włączają w otoczenie, oferując zarazem konkretne funkcje miejskie. Umiejętna i celowa rewitalizacja fragmentów zabudowy miejskiej, która wpisuje się w zastaną tkankę miejską, daje miastu i jego użytkownikom nowe funkcje, zastępując zarazem degradującą się przestrzeń nową, zazwyczaj efektowną zabudową, która w zależności od dedykowanej jej funkcji, przybiera odpowiednią dla otoczenia formę przestrzenną. Trafnie oceniony kierunek przeobrażeń i odpowiednio dobrana funkcja zrewitalizowanego obszaru mogą spowodować znany efekt Bilbao i sprawić, że zdegradowany i nieużyteczny obszar miasta odzyska znaczenie w miejskiej przestrzeni. Inną kwestią pozostaje dyskusja nad procesami gentryfikacji, które takie udane procesy rewitalizacji zazwyczaj wywołują i sprawiają, że z jednej strony następuje promieniowanie pozytywnych wzorów modernizacji na otoczenie, natomiast z drugiej – następuje wymiana mieszkańców na bardziej zamożne grupy społeczne i wzrost wartości nieruchomości, który z kolei może wykluczać dotychczasowych mieszkańców.

W kreacji nowych form urbanistycznych i architektonicznych miast miarą sukcesu jest realizacja projektów o dużej skali, które dają szansę na kompleksowe zagospodarowanie obszaru oraz jego zabudowę według przygotowanych koncepcji i tzw. masterplanów. Umiejętna współpraca w zakresie planowania inwestycji pomiędzy gminą a inwestorem strategicznym, a także dobór przez tego drugiego partnerów w realizacji tej wielkoskalowej inwestycji dają szansę na realizację wspólnej i spójnej wizji przekształceń danego obszaru. Pewnym niebezpieczeństwem w przypadku realizacji masterplanów jest możliwość dość dowolnego wprowadzania nawet fundamentalnych zmian (zależnie od tzw. strategii inwestycyjnych), o których decydują zarządy firm – właściciele terenów, bez konieczności poddania ich społecznym konsultacjom, jak to ma miejsce w przypadku planów miejscowych, stanowiących prawo miejscowe (por. Pancewicz 2012b).

W procesie kształtowania ładu przestrzennego w miastach, szczególnie w warunkach implementacji nowych inwestycji bądź rewitalizacji obszarów zdegradowanych, należy bezwzględnie brać pod uwagę kontekst lokalny, wyrażający się dziedzictwem historyczno-kulturowym tych obszarów. Mimo utraty swoich pierwotnych funkcji i/lub fizycznej degradacji stanowią one bowiem ważne tożsamościowo i znaczeniowo miejsca, budujące poczucie identyfikacji i przynależności mieszkańców. Również dla tych samych powodów należy kreować nowe bądź modernizować zastane struktury z pełnym poszanowaniem dla zachowania otwartych i przyjaznych przestrzeni pub-

licznych, które – odpowiednio zaprojektowane i w pełni dostępne – będą ogniskować życie społeczne miasta oraz zachęcać jego zewnętrznych użytkowników do wspólnego spędzania czasu. Wobec powyższego oraz współczesnych praktyk realizacji znaczących inwestycji w miastach, zdominowanych przez neoliberalną doktrynę i poddanych mechanizmom rynkowej samoregulacji, należy w stanowczy sposób przesunąć środek ciężkości na rolę obywateli miasta we współplanowaniu ich przestrzeni do codziennego życia. Jak podkreśla S.S. Fainstein (2005), teoria planowania musi rozważać, w jakich warunkach świadoma ludzka działalność może produkować lepsze miasto dla wszystkich obywateli. Zadanie takiego pytania wymaga stałej uwagi nad interakcją pomiędzy procedurami planowania i ich rezultatami. Poprzez obywatelskie zaangażowanie i publiczną partycypację może znacząco wpływać na pewne modyfikacje, które przyniosą wspólne korzyści dla społeczności lokalnej rozumianej jako wspólnota, nie tylko jako garstka wpływowych mieszkańców, ale również obywateli niezamożnych (*have-not*), obecnie wykluczonych z procesów ekonomicznych i politycznych (Arnstein 1969). Mieszkańcy zaangażowani w problemy swoich sąsiedztw, osiedli i dzielnic są bardzo cennymi „źródłami” informacji odnośnie do ich małych ojczyzn.

Wnioski

Przy postępujących procesach suburbanizacji, z jakimi zмага się wiele współczesnych miast polskich, próby ożywiania poprzemysłowych przestrzeni miejskich poprzez realizację nowych projektów urbanistycznych zdają się mieć szczególne znaczenie. Z jednej strony zwiększa się funkcjonalność tych obszarów, podnosi się poziom ich estetyki, zostaje nadany sens ich społecznego istnienia itp. Z drugiej strony należy mieć świadomość pewnych zagrożeń wynikających z faktu kształtowania współczesnego miasta zgodnego z logiką neoliberalną, której wyrazem jest dominująca własność prywatna oraz dążenie do maksymalizacji zysków. Dlatego też nowo realizowane przedsięwzięcia w mieście mogą stać w pewnej sprzeczności z zachowanym układem przestrzennym obszarów miejskich oraz ich dziedzictwem historycznym i kulturowym, budującym lokalną tożsamość oraz identyfikację mieszkańców z miejscami znaczącymi w mieście. Stąd w procesie kształtowania współczesnej przestrzeni miejskiej niezbędny jest dialog społeczny pomiędzy wszystkimi graczami na miejskiej scenie, ale również ich odbiorcami – w postaci mieszkańców oraz innych użytkowników miasta.

Bibliografia

- Amekudzi A., Fomunung I., 2004, *Integrating brownfields redevelopment with transportation planning*, "Journal of Urban Planning and Development" No. 130.
- Arnstein S.R., 1969, *A ladder of citizen participation*, "Journal of the American Planning Association" No. 35(4).

- Auge M., 2013, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Bianchini F., Dawson J., Evans R., 1992, *Flagship projects in urban regeneration*, [w:] *Rebuilding the city: Property-led urban regeneration*, ed. P. Healey et al., E&FN Spon, London.
- Billert A., 2012, *Miasta w postindustrialnej Europie i w kleszczach polskiej transformacji*, [w:] *Miasto w działaniu. Zrównoważony rozwój z perspektywy oddolnej*, red. P. Filar, P. Kubicki, Instytut Obywatelski, Warszawa.
- Cook I., 2004, *Waterfront regeneration, gentrification and the entrepreneurial state: The redevelopment of Gunwharf Quays – Portsmouth*, University of Manchester, Manchester. SPA Working Paper No. 51.
- Doucet B., 2007, *Flagship regeneration: Panacea or urban problem?*, http://www.lib.gla.ac.uk/media/media_47909_en.pdf (dostęp 15 sierpnia 2015).
- Fainstein S.S., 2005, *Planning theory and the city*, "Journal of Planning Education and Research" No. 25.
- Filar P., Kubicki P., 2012, *Lepsze, zrównoważone miasto*, [w:] *Miasto w działaniu. Zrównoważony rozwój z perspektywy oddolnej*, red. P. Filar, P. Kubicki, Instytut Obywatelski, Warszawa.
- Gierat-Bieroń B., 2012, *Zrównoważony rozwój miasta a kultura*, [w:] *Miasto w działaniu. Zrównoważony rozwój z perspektywy oddolnej*, red. P. Filar, P. Kubicki, Instytut Obywatelski, Warszawa.
- Hackworth J., 2005, *Emergent urban forms or emergent post-modernisms? A comparison of large U.S. metropolitan areas*, "Urban Geography" 26(6).
- Hula R.C., Bromley-Trujillo R., 2010, *Cleaning up the mess: Redevelopment of urban brownfields*, "Economic Development Quarterly" No. 24(3).
- Iwata N., del Rio V., 2004, *The image of the waterfront in Rio de Janeiro. Urbanism and social representation of reality*, "Journal of Planning Education and Research" 24.
- Johnson K.L., Dixson C.E., Tochtermann S.P., 2002, *Brownfield redevelopment and transportation planning in the Philadelphia region*, "Journal of the Institute of Transportation Engineers" No. 72(7).
- Kaczmarek S., 2001, *Rewitalizacja terenów poprzemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Lecroart P., 2007, *Strategies, stakeholders, and large-scale projects: a few pointers*, [w:] *Large-scale urban development projects in Europe. Drivers of change in city regions*, ed. S. Mariotte, Institute for Urban Planning and Development of the Île-de-France Region, Paris.
- Lecroart P., 2011, *Flagship developments: Large scale urban developments in national urbanisation strategies*, "The International Perspectives" report tIP 03|07.
- Ledwoń S., 2011, *Planowanie inwestycji wielkiej skali w europejskich systemach planowania przestrzennego*, [w:] *Planowanie i realizacja przedsięwzięć urbanistycznych*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Akapit-DTP, Gdańsk.
- Loftman P., Nevin B., 1995, *Prestige projects and urban regeneration in the 1980s and 1990s: a review of benefits and limitations*, "Planning Practice and Research" vol. 10, No. 3–4.
- Lorens P., 2004, *Tożsamość a autentyczność przestrzeni publicznej współczesnych wielkoskalowych założeń urbanistycznych*, [w:] *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni*, red. T. Markowski, „Biuletyn KPZK” z. 210.
- Lorens P., 2009a, *Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich*, [w:] *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Urbanista, Gdańsk.
- Lorens P., 2009b, *Zagadnienia wdrażania programów przekształceń i rewitalizacji zdegradowanych struktur miejskich*, [w:] *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Urbanista, Gdańsk.
- Marshall R., 2001, *Waterfronts in post-industrial cities*, Spoon Press, London.
- Miasto postindustrialne. Problemy społeczne, perspektywy rozwoju*, 2011, red. S. Szewrański, Ośrodek Myśli Społecznej im. Ferdynanda Lassalle'a, Wrocław.
- On Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions, 2004, COM(2004) 327, Commission of European Communities, Bruksela.
- Opper R.G., 2005, *The brownfield manifesto*, "Urban Lawyer" No. 37.

- Pancewicz Ł., 2011, *Relacje między brytyjskim systemem planowania a zarządzaniem dużymi projektami miejskimi*, [w:] *Planowanie i realizacja przedsięwzięć urbanistycznych*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Akapit-DTP, Gdańsk.
- Pancewicz Ł., 2012a, Znaczenie przedsięwzięć urbanistycznych o dużej skali jako narzędzia kształtowania polityki rozwojowej miast oraz możliwości jego zastosowania w Polsce, rozprawa doktorska, Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, maszynopis.
- Pancewicz Ł., 2012b, *Czekając na polskie Docklands. Kwestia przedsięwzięć urbanistycznych o dużej skali*, [w:] *Miasto w dobie neoliberalnego urbanizmu*, red. M. Szmytkowska, I. Sagan, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Peck J., Tickell A., 2002, *Neoliberalizing space*, [w:] *Spaces of neoliberalism urban restructuring in North America and Western Europe*, eds. N. Brenner, N. Theodore, Blackwell Publishing, Oxford.
- Smyth H., 2005, *Marketing the city. The role of flagship developments in urban regeneration*, Taylor & Francis e-Library, London.
- Swyngedouw E., Moulaert F., Rodriguez A., 2002, *Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy*, "Antipode" No. 34(3).
- Tasan-Kok T., Załączna M., 2010, *Partnerstwo publiczno-prywatne w rozwoju przestrzeni miejskiej. Polska praktyka na tle regulacji unijnych*, Ernst&Young, Warszawa.
- Wernstedt K., Hersh R., 2006, *Brownfields regulatory reform and policy innovation in practice*, "Progress in Planning" No. 65.
- Whitney H., 2003, *Cities and superfund: Encouraging brownfield redevelopment*, "Ecology Law Quarterly" No. 30.

REALIZACJE URBANISTYCZNE W MIEŚCIE POSTINDUSTRIALNYM I ICH WPŁYW NA KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO

STRESZCZENIE: Istotnym problemem miast postindustrialnych, wynikającym z dokonujących się przeobrażeń gospodarczych, jest ich dziedzictwo w postaci często zdegradowanych i niewykorzystanych obszarów poprzemysłowych. Zazwyczaj są one zlokalizowane w centralnych dzielnicach miast i powinny być obszarem szczególnego zainteresowania władz lokalnych z dwóch zasadniczych powodów: potrzeby otwierania miasta „na zewnątrz” i kreacji jego wizerunku jako miasta atrakcyjnego dla inwestorów, turystów i innych zewnętrznych użytkowników miasta oraz konieczności powstrzymania postępujących procesów suburbanizacji poprzez stworzenie oferty rezydencjalnej w bardzo atrakcyjnie zlokalizowanych obszarach miasta.

Procesy rewitalizacji, mające prowadzić do oddawania obszarów miastu i ich ożywiania, przebiegają zazwyczaj dwutorowo: poprzez modernizację istniejącej już zabudowy lub realizację nowych, często wielkoskalowych przedsięwzięć, które mogą istotnie odmienić ich morfologię oraz dotychczasowe funkcje. W neoliberalnej rzeczywistości, która zdominowała zarządzanie w skali miejskiej, należy mieć świadomość, że podejmowane działania, przynoszące konkretne benefity ich realizatorom, mogą zarazem istotnie zaburzyć ład przestrzenny, a także – poprzez postępujące procesy gentryfikacji – dotychczasowe struktury społeczne.

SŁOWA KLUCZOWE: miasto postindustrialne, obszary poprzemysłowe, przedsięwzięcia urbanistyczne, projekty wielkoskalowe, ład przestrzenny