GABRIELA REMBARZ
Politechnika Gdańska

METROZONY – WEWNĄTRZMETROPOLITALNE OBSZARY ROZWOJOWE W KONTEKŚCIE PRZEKSZTAŁCEŃ DZIELNIC PORTOWYCH HAMBURGA I GDAŃSKA

Abstract: Metrozones – Intra-metropolitan Developmental Areas in Context of Harbour Districts Redevelopment Strategies on Comparison of Hamburg (Harburg-Wilhlmburg) and Gdańsk (Letnica-Nowy Port). The article attempts a comparison of two harbor districts, in Gdansk and in Hamburg. In 2013, a multiannual program - IBA Hamburg (International Building Exhibition) - was completed. The IBA, initiated with the a concept of the Leap over the Elbe River, part of the Growing City development agenda, addressed the problem of restructuring the port-nearby zones in Harburg and Wilhelmsburg, which have been recognised as areas of high potential in metropolitan development. The concept of metrozones (intra-peripheries or intra border zones), similarly to the term in-between City (German: Zwischenstadt), describes the current problems associated with the strive for creation of an original, but efficient and compact European city. Restructuring of the harbor districts enables new development of the urbanized, but never planned as urban space, areas. Shaped in accordance with the technological capabilities and with the regulation standards and norms of the second half of the 20th century, nowadays the areas form the resultative landscape, burdened with the image of an unfriendly or even dangerous zones. In the era of high technology, metrozones are becoming valuable intra-city developmental areas, opened to alternative urban programs, avoiding the homogenising global trends. In connection with the above, the article describes the situation of the area organized around Nowy Port in Gdansk.

Keywords: Metrozone, revitalization of port districts, strategic urban planning.

Wstęp

Zachodzące od kilku dekad zmiany technologiczne, powodujące przenoszenie funkcji przeładunkowych ku portom zewnętrznym, umożliwiły restrukturyzację wewnątrzmiejskich terenów produkcyjnych i składowo-transportowych. Aktywne do niedawna programy portowe (stocznie, logistyka itp.), albo sukcesywnie zanikają,

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 213 29.04.2019 11:51:39

albo również przenoszą się na nowe tereny, położone w rozległych granicach miejskich obszarów funkcjonalnych [Krośnicka 2016][1]. W metropoliach portowych procesy te pogłębiają tendencję do *perforacji* struktur miasta centralnego[2] – zjawiska sprzężonego z suburbanizacją – wzmacniając w ten sposób rozwój miasta krawędziowego [Martyniuk *et al.* 2018].

W opracowaniu podjęto temat przekształceń dzielnic portowych w kontekście niemieckich, urbanistycznych badań nad potencjałami rozwoju dośrodkowego miast metropolitalnych. Studia nad *miejskimi peryferiami* obejmują nie tylko problematykę jakości struktur nowych urbanizacji. Dotyczą w równym stopniu analiz charakterystyki i dynamiki rozwojowej stref dawnych rejonów obrzeżnych. Obecna lokalizacja w strefie centralnej – skutek wchłonięcia przez rozwijające się miasto – oraz zachowanie peryferyjnego programu funkcjonalno-przestrzennego, stanowi obecnie istotny potencjał w rozwoju metropolitalnym, określany w niemieckich badaniach pojęciem *metrozony*.

W okresie 2016-2018, dzięki współpracy Hafencity University i Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej[3], koncepcja *metrozon* odniesiona została w studiach teoretycznych do uwarunkowań Gdańska w rejonie Nowy Port – Letnica – Nowe Szkoty, wykazującego wysoki poziom analogii do obszaru IBA Hamburg w rejonie Harburg-Wilhelmsburg. W prezentowanej pracy zawarto szkicowe podsumowanie wypracowanego w trakcie badań materiału studialnego.

Badania nad nowymi narzędziami koordynowania sprężonych procesów rozpraszania i perforacji, prowadzone są w uwarunkowaniach niemieckich od dwóch dekad pod hasłem *doskonalenia/ujakościowienia międzymiasta* (niem. *Zwischenstadt*)[4] [Rembarz 2018a]. Zjawisko *perforacji* dotyka zarówno w pełni wykształcone dzielnice śródmiejskie, jak i ich bezpośrednie przedmieścia, w których czas utrwalił funkcję (śród)miejskiego zaplecza technicznego. Spełniają one kryteria nazywane przez

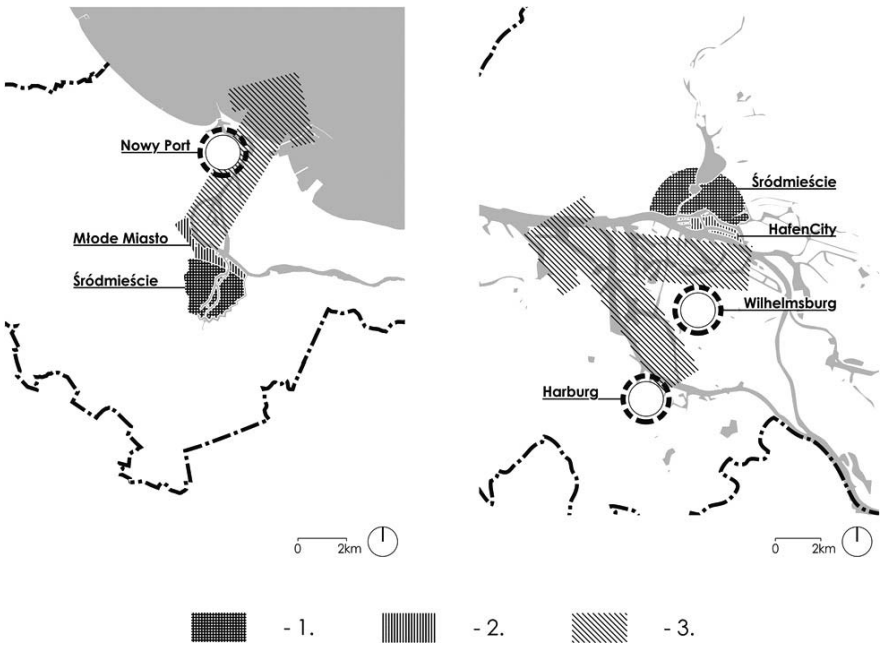
[1] Krośnicka w swoich pracach na rozwojem przestrzennym współczesnych portów stawia pytanie o zewnętrze granice funkcjonalne terminalu kontenerowego : (…) *Funkcjonalnie kończy się on tam, gdzie zlokalizowane są jego najbardziej zewnętrzne, sprzężone z nim elementy. Obiekty te (m.in. zaplecze techniczne terminalu, obiekty obsługi zewnętrznych środków transportu, obiekty i strefy transportowo-magazynowe, strefy logistyczne i logistyczno-przemysłowe, lądowe i portowe satelickie terminale kontenerowe) budowane są w celu usprawnienia przepływu masy ładunkowej przez morski terminal kontenerowy. Posiadają one bardzo zróżnicowany program i stopień złożoności funkcjonalnej, a dzięki zastosowaniu zaawansowanych technologii informatyczno-logistycznych pracują jako jeden system. Obszar funkcjonalny terminalu ma jednak dość niejednorodny charakter i dzieli się na odmienne w swojej strukturze strefy, których granice zdefiniowane są dostępnością czasową dojazdu samochodem trasowym* [Krośnicka 2016: 185].

[2] Pojęcie *perforacji tkanki miejskiej* upowszechniły badania nad procesami kurczenia się miast tzw. Nowych Landów byłej NRD. Flagowym przykładem miasta perforowanego stał się Lipsk, który w dekadzie lat 90. poprzez eskalację procesów suburbanizacyjnych utracił 100 tys. mieszkańców.

[3] Zespół w składzie: Hafencity Universität Hamburg: M. Koch, F. A Rost, A. B. Schmitz; Politechnika Gdańska WA: J. Martyniuk-Pęczek, G. Rembarz.

[4] Prace zespołów pod kierunkiem Th. Sieverts'a w ramach *LKZ Ladenburger Kolleg Zwischenstadt*, więcej w: [Rembarz 2018a].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl



Ryc. 1. *Metrozony*: Harburg-Wilhelmsburg (Hamburg) i Nowy Port (Gdańsk) na tle relacji struktur śródmiejskich (1), flagowych projektów przekształceń frontów wodnych – Hamburg Hafencity i Gdańsk Młode Miasto (2) oraz aktywnych terenów portowych (3)

Źródło: [G. Rembarz; wykonanie ryciny B. Labuhn].

Jane Jacobs *fenomenem obszar*ów *granicznych* [Hellweg 2010: 8]. W badaniach niemieckich określa się je jako *wewnętrzne peryferie lub wewnętrzne obrzeża*[5]. W dobie silnej homogenizacji miejskich programów strefy centralnej[6], niepozorna złożoność *wewnętrznych peryferii*, staje się nowym potencjałem w rozwoju metropolitalnym. Czytelne ztematyzowanie tej kwestii w niemieckiej debacie podkreśliło upowszechnienie się określenia *metrozone* (dalej w polskiej deklinacji jako *metrozona* lub *metrozony*). Nazwanie zjawiska pozwoliło na wyodrębnienie w badaniach nowego zagadnienia i pogłębienie analizy jego charakterystyki, której nie postrzegano dotąd, jako wyjątkowej i istotnej. W latach 2005-2013 koncepcję *metrozone* uznano za na tyle obiecującą, by badaniom nad tym nowym zagadnieniem, również formatem planistycznym, poświęcić jeden z trzech głównych bloków IBA Internationale Bauaustellung Hamburg[7] (Międzynarodowa Wystawa Budowlana). Sięgająca swoją genezą międzywojennych wystaw Werkbund'u, metoda poszukiwania miejskich innowacji

[5] Niem. *Innere Peripherie* lub *Innere Stadtrände* (wewnętrze miejskie obrzeża) .

[6] Chodzi o kwestie unifikującej komercjalizacji prowadzącej do złożonej gentryfikacji struktur śródmiejskich, o których w badaniach nad koncepcją miasta kreatywnego vs. miasta kreowanego pisze Szmytkowska [2017].

[7] Więcej na [www.iba-hamburg.de, dostęp 15.12.2018].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

przestrzennych (urbanistycznych, organizacyjnych, architektoniczno-technicznych), to dziś złożone narzędzie planistyczne określane jako *bardziej proces uczenia się niż demonstrowania rozwiązań* [Walter 2013: 72]. Wieloletnie programy przekształceń rozległych obszarów zdegradowanych (dzielnic i regionów), nastawione są na poszukiwanie i wdrożenie innowacyjnych rozwiązań urbanistycznych katalizujących odnowę miast i regionów.

1. Nowe zjawiska, nowe pojęcia, nowe narzędzia

Redefinicja sposobu postrzegania potencjałów dośrodkowego rozwoju miast, stanowi aktualnie istotny nurt unijnej debaty społeczno-gospodarczej, której wyrazem jest Europejska Agenda Miejska (2016). Ograniczanie destrukcyjnych procesów rozpraszania jest od ponad dekady głównym postulatem wpisanym we wspólne deklaracje polityczne (Karta Lipska 2007, Pakt Amsterdamski 2016). Wnioski ze złożonych studiów nad sparametryzowaniem suburbanizacji, wskazują na niską efektywność dotychczas stosowanych praktyk planistycznych. Nie umożliwiają one osiągnięcia wyższych parametrów strukturalnych, nie tylko w strefie obrzeżnej *miasta krawędziowego* [Martyniuk *et al.* 2018]. Zagrożona jest również reurbanizacja[8], postrzegana jako środek spowolniania tendencji odśrodkowych. Doświadczenia czterech dekad[9] rewitalizacji dzielnic śródmiejskich oraz restrukturyzacji terenów poprzemysłowych, uznanych za jedno z narzędzi intensyfikacji reurbanizacji, przynoszą dowody skuteczności stosowania innowacji urbanistycznych w realizacji aktywnej polityki miejskiej [Rembarz 2018b]. Konieczne są w niej nowe narzędzia planowania podnoszące efektywność urbanistyki operacyjnej[10], w której kwestia kształtowania formy przestrzeni miejskiej (krajobraz miejski) stanowi zagadnienie o wzrastającym znaczeniu. Rozwijającym się tematem staje się kwestia nowych wzorców ładu przestrzennego, nie odwołujących się do uznanych kanonów tradycyjnego miasta [Rembarz 2018a]. Implikuje to konieczność dokonania zmiany w widzeniu i rozumieniu znanych w dynamice rozwoju miasta zjawisk. Nowe pojęcia są rodzajem pryzmatu koniecznego dla zobaczenia w znanych zjawiskach nowych potencjałów i rozwiązań. Taka postawa naukowa, ale też planistyczno-projektowa, jest pochodną upowszechniającego się w kręgach naukowych poglądu o konieczności uznania aktualnej sytuacji, generującej rozproszenie struktur zurbanizowanych, za kolejną fazę przejściową przemijania formy miasta, zbudowanej na dziewiętnastowiecznej tradycji i XX-wiecznej technologii[11]. To podejście reprezen-

[8] O wywodzącym się z francuskich badań procesie reurbanizacji więcej po polsku w syntetycznym ujęciu urbanistycznym pisali [Gruszecka *et al.* 2009; Gzell 2010].

[9] IBA Berlin (rewitalizacja berlińskiego Kreuzberga) rozpoczęła się w 1979 r.

[10] Th. Sieverts wprowadził pojęcie *Zwischenstadt* twierdząc, że nie jest możliwe osiągnięcie innych, bardziej efektywnych, a zatem lepszych, rezultatów tylko przez robienie tego, co robiło się dotychczas, poprawiając jedynie dokładność, a nie zmieniając systemu i narzędzi [Sieverts 1998].

[11] Więcej o aktualnych trendach w badaniu modeli transformacji miast patrz w: [Mironowicz 2016].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

tują naukowcy niemieccy zajmujący się problematyką poprawy jakości (*doskonalenia* lub *ujakościowienia*, niem. *Qualifizierung*) struktur miejskich nie ukształtowanych tradycyjną urbanistyką przełomu XIX i XX w. Przyjmują oni założenie tzw. *nowego otwarcia.* Utracona możliwość zdefiniowania miasta odchodzącym w przeszłość aparatem pojęciowym, postrzegana jest za wygraną na rzecz budowania nowego warsztatu planistycznego [Koch 2013, za Dell 2014]. Pojawiające się nowe pojęcia służą wskazaniu i określeniu nowych pól badawczych, w obszarach i uwarunkowaniach uznawanych dotąd, za co najmniej nie rokujące. W ten sposób dzięki pojęciu *międzymiasto* (niem: *Zwischenstadt*), stworzonemu w 1999 r. przez Th. Sieverts'a dla opisu skutków procesów rozpraszania zabudowy (ang. *urban sprawl*), zintensyfikowano niemieckie badania nad zmianą postrzegania chaosu przestrzennego *miasta krawędziowego.* Wyjściową stanowiło w nich określenie wykształcającej się struktury jako *ukrajobrazowionego miasta* lub *krajobrazu umiastowionego* (niem. *verlandschaftäte Stadt, verstädterte Landschaft*) [Rembarz 2018a, za Sieverts *et al.* 2005]. Wnioski z badań, jak i samo pojęcie *Zwischenstadt*, są sukcesywnie wprowadzane do niemieckiego prawa przestrzennego (niem. *Raumordnung*), ilustrując wysokie znaczenie podejścia naukowego dla kształtowania polityki przestrzennej, a zatem inspirowania postępu i zmian w sferze wdrożeniowej [Hellweg 2010][12]. Dowodzi to słuszności tezy, że jedynie te z nowych pojęć mają siłę wnoszenia zmian, które powstały jako podsumowanie wnikliwych obserwacji i pogłębionych badań, nie zaś jedynie promocyjnej chwytliwości słowotwórczej [Koch 2013].

2. Pojęcie *Metrozone*

W tak zarysowany kontekst ściśle wpisują się prace nad tematem rozwoju obszarów *wewnętrznych obrzeży – wewnętrznych peryferii*. W sposób szczególny tej kwestii poświęcone są prace związane z pojęciem *metrozone,* analizujące potencjał wdrożeniowy dedykowanych tym obszarom strategii przekształceń. *Metrozony* to strefy powstałe wokół dzielnic centralnych, głównie jako ich historyczne strefy serwisowe, o czytelnie wyznaczonych granicach. Nierzadko w istotnej części ukształtowały je programy miejskich zakładów komunalnych[13], wpisane w mozaikę rozdrobnionych obszarów produkcyjno-składowych oraz rozproszonych struktur mieszkaniowych. O ile *międzymiasto* jest wynikiem stopniowego narastania zabudowy na obrzeżach,

[12] Dokonano w nim rozróżnienia pomiędzy dynamiką suburbanizacji tworzącą policentryczne struktury regionu miejskiego, takie jak *Stadtregion Rhein-Ruhr* i *Rhein-Main Agglomeration* i monocentryczne obszary funkcjonalne wokół Berlina, Hamburga czy Monachium posiadające potencjał intensyfikacji przestrzennej w rejonach określanych nowym typem struktury *Międzyprzestrzenie z przejawami dogęszczania* (niem. *Zwischenraume mit Verdichtungsansätzen,* tłum. Autorki).

[13] Chodzi o funkcje miejskie, takie jak zakłady oczyszczania miasta, przedsiębiorstwa utylizacji śmieci, zajezdnie komunikacji publicznej i ich warsztaty, zakłady utrzymania zieleni miejskiej, zakłady energetyczne, gazownie itp.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

metrozona powstaje wskutek powolnej redukcji funkcji i programów o silnie zależnym od technologii układzie przestrzennym [Hellweg 2010]. Dostosowanie do priorytetów gospodarczych poprzedniej, industrialnej fazy rozwojowej miast powoduje, że *wewnętrzne peryferie* stały się obecnie trudnym, ale cennym zasobem rozwoju dośrodkowego, w myśl koncepcji *Compact City*.

Dyspersyjny charakter tych struktur jest skutkiem zastosowania wobec historycznych przedmieść zasady prymatu potrzeb funkcji przemysłowej i technologii nad formą kompozycji urbanistycznej. Ograniczenie zakresu urbanistycznych modernizacji *metrozon* (planowanie przestrzenne na poziomie regulacji techniczno-funkcjonalnych), umożliwiło zachowanie w nich wysokiego poziomu zróżnicowania struktury i krajobrazu. Krytykowane za brak czytelnej kompozycji przestrzennej, a tym bardziej tzw. *Stadtbaukunst*, ucieleśniały *metrozony* narosły przed dekady, a nawet stulecie, chaos przestrzenny. Wobec wyników badań nad *międzymiastem*, zastosowano wobec tego typu struktur nową logikę postrzegania ich walorów rozwojowych. Dostrzeżenie *złożoności* oraz *alternatywnego kanonu wyrazu autetyczności* pozwala na odmienną od dotychczasowej ocenę potencjałów rozwojowych *metrozon*, z żywiołowością społeczno-gospodarczą na czele. Wnioski te powstają głównie przez porównania charakterystyki *metrozon* i stref przekształcanych poprzez mechanizm *wielkich projektów transformacyjnych i rewitalizacyjnych*. Nazbyt często te drugie promują globalne schematy gospodarcze, owocujące rozwiązaniami statycznymi i powtarzalnymi[14], których przewidywalność ogranicza, jeśli nie eliminuje specyfikę lokalną [Borman, Koch 2010].

Głównym pytaniem badawczo-wdrożeniowym staje się w tym kontekście kwestia ekonomicznie uzasadnionych sposobów wykorzystania obszarów typu *metrozone* dla rozwoju dośrodkowego. Nowe, postindustrialne uwarunkowania funkcjonowania, powstałe wskutek zmian techniczno-technologicznych, pozwalają na nadanie *metrozonom* nowej funkcji w *udoskonaleniu/ujakościowieniu* rozwoju miasta – metropolii i jego obszaru funkcjonalnego.

Przekształcenia *wewnętrznych peryferii* położonych w bliskości centrum metropolii lub jej znaczących aktywów, takich jak strefa frontu wodnego (poportowa), czyni z *metrozon* endogeniczne strefy gospodarcze metropolii[15]. Źródła uciążliwości generowane przez strefy produkcji albo zupełnie znikły albo w dalekim stopniu

[14] Ten temat pokazany został w ramach XV Biennale Architektury w Wenecji. London School of Economics and Political Science zaprezentowała fokusowe wydarzenie pt: *Conflicts of an Urban Age*, wystawa i konferencja miedzynarodowa ukazała skutki upowszechniania się w gospodarce globalnej przestrzennych rozwiązań o parametrach tzw. *solutions from above (rozwiązań z góry)*. Więcej na [https://lsecities.net/ua/venice-biennale-exhibition/, dostęp 15.12.2018] oraz w monografii pt. *Shaping Cities in an Urban Age* [Burdett, Rode 2018].

[15] Martyniuk-Pęczek w odniesieniu do miasta krawędziowego pisze o tzw. *gniazdach przedsiębiorczości*, rozumianych jako koncentracja przestrzenna działalności gospodarczej małych i średnich przedsiębiorstw (firm MSP) wynikająca z mechanizmów rynkowych nie zaś sprofilowanej polityki publicznej [Martyniuk *et al.* 2018].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 218 29.04.2019 11:51:55

ograniczyły swoje szkodliwe emisje, otwierając *metrozony* na szersze spektrum programów miejskich. Procesy restrukturyzacji doprowadziły do ponownej aktywizacji obszarów produkcyjnych, kreując tu nierzadko alternatywne rejony umacniania się małej i średniej przedsiębiorczości rzemieślniczo-usługowej. Umożliwia to lepsze warunki do koegzystencji stref pracy i zamieszkania. Utrwalenie i pełne wykorzystanie tej tendencji wymaga jednak zintegrowanej polityki miejskiej, która zapewni usunięcie licznych, niekorzystnych wymiarów układu przestrzennego. Potrzebna jest wizja rozwoju, której celem będzie strukturalne udoskonalenie (ujakościowienie) *metrozony*. Zbudowana wokół niej strategia pozwoli na zabezpieczenie dalszego funkcjonowania istniejącej tu przedsiębiorczości – zainicjowanie jej wzmocnienia i rozwoju, z jednoczesnym otwarciem na kwestie poprawy jakości życia. Utrzymanie heterogeniczności *metrozone* jest kluczem realizacji strategii zrównoważonego rozwoju. Podążając za myślą Saski Sassen rozumieć to należy jako neutralizowanie niekorzystnych skutków globalnej ekonomii odbijających się nie tylko na wizerunku przestrzennym miast, ale też na charakterystyce lokalnej ekonomii i rynku pracy [Meyhöfer 2007].

Zdominowanie układu przestrzennego przyportowych *metrozone* przez komunalne funkcje serwisowe, liniowe układy infrastruktury technicznej i/lub tereny produkcyjno-składowe, równoważone jest w granicach *metrozone* przez ostańce historycznych struktur podmiejskich, terenów rolno-ogrodowych oraz społecznie zróżnicowanych, najczęściej socjalnych zespołów mieszkaniowych. Przyczyną rozdrobnienia, wyizolowania i zaniedbania, których skutkiem jest ekstensywne użytkowanie terenu oraz narastanie problemów społecznych, są bariery fizyczne związane z przebiegiem tras szybkiego ruchu, linii kolejowych, sieci energetycznych oraz ukształtowaniem jako rozległe tereny zamknięte obszarów produkcyjno-składowych. To one wyznaczają wyraźne granice *metrozone* oraz negatywnie wpływają na ich zagospodarowanie przez wzmocnione oddziaływanie i rozległy zasięg generowanych uciążliwości, tj. hałas, odór, wibracje czy promieniowanie. Są to skutki modernistycznych zasad funkcjonalnej segregacji i stopniowego wycofywania ze stref *metrozone* wcześniej tu osadzonych funkcji miejsko-mieszkaniowych. Problematyczne oddziaływanie oznacza dziś istotne bariery wobec koncepcji intensyfikacji nieprodukcyjnej zabudowy miejskiej. Ograniczenia wzmocnione zostają przez ścisłe stosowanie normatywów, przepisów szczególnych i miejscowych regulacji przestrzennych, które (1) utrwaliły modernistyczny paradygmat rozdziału funkcji, (2) ograniczają możliwość koegzystencji i realizacji złożonych programów miejskich przez założenie konieczności uzyskania wszędzie podobnych, równie wysokich minimum jakości i standardów przestrzenno-środowiskowych, (3) jedynie w nieznacznym stopniu dostosowane są do dzisiejszych możliwości techniczno-technologicznych, (4) nie przewidują jako zasady stosowania innowacyjnych rozwiązań indywidualnych, dostosowanych do lokalnych uwarunkowań [Bormann, Koch 2010].

Podjęcie w Hamburgu intensywnych badań nad charakterystyką *metrozon,* wynikło z ugruntowanego w ekonomii przekonania, że rozległy zasób terenów inwesty-

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

cyjnych nie stanowi wystarczającego atraktora wzrostu gospodarczego. Potrzebna jest strategia miejska przyciągająca silnych inwestorów, mogących wprowadzić na pustoszejący obszar nowe programy, wspierające rozwój metropolii jako nowoczesnego ośrodka gospodarczego, a jednocześnie atrakcyjnego adresu dla pełnowartościowego życia w mieście. Promowana przez miasto *Wizja Strategiczna* stanowi platformę szerokiej kooperacji podmiotów gospodarczych i organizacji pozarządowych, promującą nową jakość tam, gdzie początkowo nie dostrzega się nawet potencjałów dla jej istnienia i rozwoju. Jest to zdecydowanie trudniejsze zadanie od dziś już klasycznej restrukturyzacji czy rewitalizacji terenów poprzemysłowych, gdyż *metrozony* nie są, co do zasady, bogate w obiekty i urządzenia o wybitnej sile wizerunkowej. Jest wprost przeciwnie. Brak wyrazistości urbanistyczno-krajobrazowej, popularnie uznanej za ciekawą i cenną, w połączeniu z ilością problemów i obciążeń środowiskowo-społecznych, spycha te rejony poza horyzont zainteresowania sektora prywatnego zdolnego do przejęcia roli inicjatora wysokiej jakości zmiany. Jedynie słuszną drogą staje się przedefiniowanie wybranych kanonów atrakcyjności inwestycyjnej, do których należą kwestie oceny walorów estetycznych i krajobrazowych. Jest to rodzaj analogii do ponowoczesnego doświadczenia *przekodowania* zasad oceny piękna krajobrazu miejskiego, którego pierwszym przejawem w latach 80. było zaadaptowanie na nowe funkcje obiektów i przestrzeni poprzemysłowych. Loftowe surowe wnętrza i dziedzińce określiły nową poetykę miasta i stały się dziś równoprawnymi uczestnikami gry rynkowej wokół poszukiwanych jakości [Christiaanse, Baum 2013]. Dalsza eksploracja możliwości, jakie daje przyjęcie *nowej estetyki* miasta postępuje obecnie na nowym polu współczesnej urbanistyki, określanym jako *infrastructural urbanism.* Kierunek ten bada możliwości wykorzystania potencjałów technicznej warstwy miasta jako materii uczytelniania percepcji struktury miejskiej. *Metrozony* są swoistym poligonem tego rodzaju podejścia przechodzącego obecnie od fazy intelektualnego eksperymentu do coraz bardziej powszechnej praktyki planowania miejskiego, nastawionego na zmianę w dotychczasowym sposobie postrzegania potencjałów *udoskonalenia/ujakościowienia* obszarów zdegradowanych [Hauk *et al.* 2010]. Wysiłek skierowany na poprawę parametrów strukturalnych nie może *oznaczać procesu wypędzania programów i użytkowników* nie mieszczących się w przyjętych odgórnie standardach estetycznych i funkcjonalnych [Walter 2013: 62]. Wyzwaniem nowych czasów jest stworzenie systemu ochrony przekształcanych terenów przed radykalną gentryfikacją, obejmującą również ochronę drobnej przedsiębiorczości, co jest, jak dotąd, skutkiem nie do uniknięcia w dotychczasowej praktyce rewitalizacyjnej, której przykładem jest hamburska Altona. *Metrozony* są i powinny zostać na stałe *adresem dostępnym* jako miejsce życia –mieszkania i pracy – dla jak najszerszego spektrum społecznego.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 220 29.04.2019 11:51:55

3. Hamburg *Wrastające Miasto* i jego *Skok za Łabę*

Intensywny rozwój gospodarczy Hamburga zapoczątkowany w połowie lat 80., a przyspieszony wskutek przemian politycznych 1990 r., wywołał u progu XXI w. kluczowe pytanie o wizję rozwoju miasta (niem. *Leitbild*). Pojawiły się one szczególnie silnie w okresie kandydowania Hamburga do tytułu gospodarza igrzysk olimpijskich 2012[16]. Położony w strefie poportowej Kleiner Grasbrook pomieścić miał główny stadion i wiele funkcji towarzyszących (fot. 1). Pytanie o spójną wizję rozwoju miast-metropolii powstaje zawsze, gdy fala dobrej koniunktury nadmiernie stymuluje wielokierunkową aktywność inwestycyjną zarówno sektora publicznego, jak i sektora prywatnego. Świadomość zagrożeń wynikających ze zbyt szerokiej liberalizacji i cofania się miasta z roli inicjatora i koordynatora procesów rozwojowych, uruchomiła w Hamburgu w pierwszej dekadzie XXI w. szeroką debatę publiczną nad przyszłością państwa: miasta-metropolii [Walter 2007].

Wzrost ekonomiczno-przestrzenny u końca XX w. wymógł na władzach Hamburga – miasta i państwa związkowego – podjęcie działań na rzecz nowego ukierunkowania polityki, zapewniającego zbudowanie silniejszej pozycji wobec rynków globalnych [Egert 2003]. Odpowiedzią na nie stała się strategia budowania wizerunku *Wzrastającego Miasta* (niem. *Wachsende Stadt*), atrakcyjnego na równi dla obecnych, jak i nowo przybywających mieszkańców i podmiotów gospodarczych. Poważnie potraktowano w niej myśl Manuela Castells'a wskazującą na konieczność przeciwdziałania skutkom globalizacji, ujawniającej się w coraz silniejszym rozchodzeniu się wirtualnej i rzeczywistej sfery funkcjonowania społeczeństw [Walter 2003]. Poszukiwanie adekwatnych dla rozwoju metropolii jakości, związano ściśle z podniesieniem innowacyjności i wzrostem skuteczności aktywnej polityki prointe-

Fot. 1. Hamburg propozycja przygotowania miasta do igrzysk olimpijskich (główny stadion) w obszarze poportowym Kleiner Grasbrook (po lewej) koncepcja Olimpiada 2012; (po prawej) koncepcja Olimpiada 2024

Źródło: [Materiały informacyjne Miasto Hamburg].

[16] Hamburg kandydował do tytułu gospodarza Igrzysk Olimpijskich 2012 wraz z innymi miastami niemieckimi: Düsseldorfem, Lipskiem, Stuttgartem i obszarem metropolitalnym Rhein-Main. Pomysł odnowiono rozważając możliwość goszczenia Olimpiady 2024 nie uzyskując dla tej inicjatywy powszechnej akceptacji społecznej (negatywny wynik referendum 2015).

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

gracyjnej, rozumianej zarówno jako pole działań społecznych, jak i gospodarczych. W plan wzmacniania (przyrostu) potencjału przyciągania nowych podmiotów i zasobów (ludzkich) włączono wymiar planowania przestrzennego i urbanistyki miasta. Istotnych dowodów słuszności tej postawy politycznej dostarczyły Hamburgowi sukcesy dwóch realizowanych od lat 80. flagowych projektów publiczno-prywatnych: *Hafencity* w rejonie Speicherstadt (fot. 2 i 3) oraz *Perlen Kette* (*Naszyjnik z Pereł*) w ciągu nadrzecznej promenady na prawym brzegu rzeki Łaby (fot. 4) [Schubert 2014]. Świadomość wyzwań stojących za ambicją realizacji wzrostu poprzez kształtowanie metropolitalnego *krajobrazu innowacyjności* z wykorzystaniem środków urbanistycznych, wymagała podjęcia działań o charakterze wielkoprzestrzennego eksperymentu [Walter 2003].

W sposób bezpośredni podjęto to wyzwanie w obszarze ukształtowanym przez rozwidlenie rzeki Łaby[17], jako strategię ujętą w haśle *Skok przez Łabę* (niem. *Sprung über die Elbe*). Podkreślić miało ono mentalne i fizyczne przełamanie granicy pomiędzy miastem a wyspą Wilhelmsburg wraz z sąsiadującymi z nią dzielnicami, takimi jak Harburg i Veddel (fot. 5). Chodziło też o wskazanie konieczności intelektualnego wybicia się poza dotychczasową praktykę zagospodarowywania przestrzeni. Przygotowania do powołania specjalnego instrumentu dla przekształceń tej istotnej *wewnętrznej peryferii*, zapoczątkowała w 2002 r. zainicjowana oddolnie debata środowiskowa nad przyszłością dzielnicy zatytułowana: *Zukuftkonferenz: Insel im Fluß – Brücken in der Zukunft vorlegete* (*Konferencja nad Przyszłością: Wyspa rzeczna – przerzućcie mosty ku przyszłości*) [Woitass, Ploucquet 2003]. Wynikające z niej postulaty (1) podniesienia standardów mieszkalnictwa dostępnego finansowo, (2) poprawy oferty edukacyjnej oraz (3) umożliwienia równych innym dzielnicom szans rozwojowych – w syntezie z aktualną wiedzą zaowocowały sformułowaniem trzech pól tematycznych, którym dedykowana miała być specjalna polityka w tym regionie. Były to (1) *Pro-*

Fot. 2. Model założenia Speicherstadt i Hafencity

Źródło: Model Hafencity InfoCenter Kesselhaus
Fot G. Rembarz (w całej pracy).

[17] Tak zwane *Stromspaltungsgebiet.*

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Fot. 3. Główne przestrzenie publiczne założenia Hafencity w rejonie Magellan Terrasen (zdjęcie górne) i Magdeburger Hafen (zdjęcie dolne)

duktywne kształtowanie (wykorzystanie) globalizacji (niem. *Globalisierung produktiv gestalten!*), (2) *Korzystanie z kultury i wiedzy jako zasobów budujących wartości* (niem. *Ressourcen aus Wissen und Kultur wertschöpfend nutzen!*) oraz (3) *Stworzenie pełnowartościowych miejskich założeń mieszkaniowych* (niem. *Qualitätvolle städtische Quartiere schaffen!*)[18] [Walter 2007]. Zrealizowana w latach 2006-2013 IBA Hamburg miała przynieść odpowiedzi połączone mottem *Przyszłość Metropolii* (niem. *Zukunft der Metropole*), których poszukiwano w ramach trzech bloków tematycznych *Kosmopolis, Metrozony* oraz *Zmiana Klimatu*[19]. Taka formuła nawiązywała do doświadczenia

[18] Z memorandum powołującego IBA Hamburg (2005 r.).

[19] Założona intensyfikacja prac nad kluczowym w tym miejscu pytaniem – przyszłość metropolii w dobie globalizacji i zmian klimatycznych skutkujących nieuchronnymi konsekwencjami społecznymi – rozłożona została na trzy bloki tematyczne: (1) Kosmopolis, (2) Metrozone, (3) Klimawan-

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

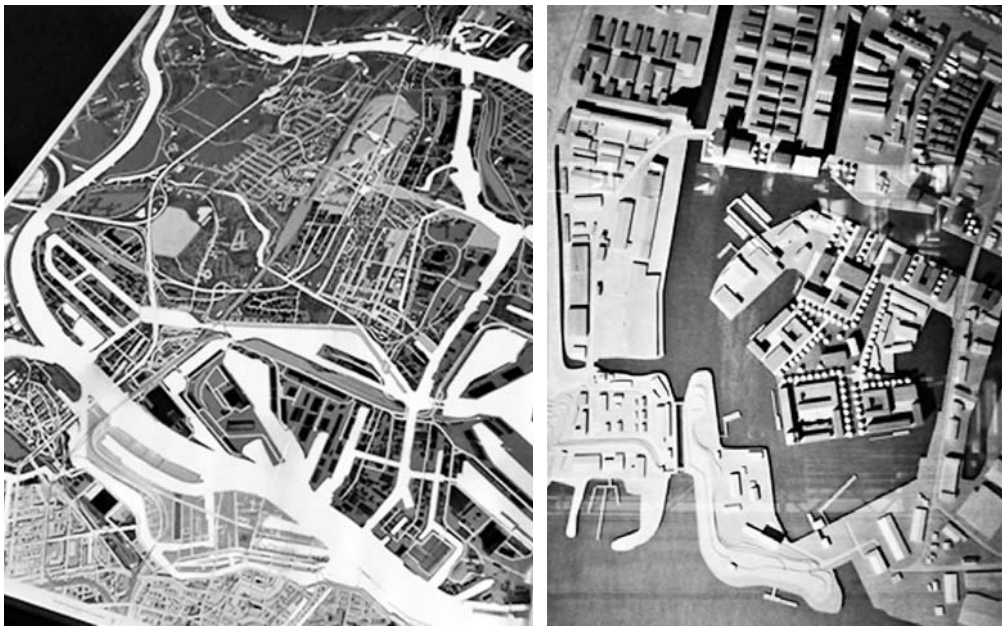
Fot. 4. Biurowce przy promenadzie wzdłuż Łaby w ramach programu *Perlen Kette* (górne) rejon Fishmarkt, (dolne) rejon Neumühlen

poprzednich oraz trwających równolegle edycji IBA. Podobnie jak w Berlinie (1979-1987), w Zagłębiu Ruhry (lata 1989-1999) czy na Łużycach (2000-2010), IBA rozumiana była jako narzędzie urbanistyki operacyjnej poszukującej nowych rozwiązań i uniwersalnych modeli wykorzystania dotąd nieaktywnych potencjałów [Rembarz 2018b]. Wybór tego formatu, na niemal dekadę zapewnił przekształcanemu obszarowi specjalny, eksperymentalny status. Dzięki niemu zarówno sam rejon w granicach IBA, jak i złożenie problemów oraz proces poszukiwań i wdrożenia rozwiązań, rozpatrywano w formule laboratorium miejskiego (niem. *StadtLabor)* [Koch 2013]. W uzasadnionych przypadkach zawieszeniu ulec mogły przepisy regulujące nie tylko kształtowanie przestrzeni, ale też zasady zarządzania i finansowania publicznych i publiczno-prywatnych przedsięwzięć. Rezultaty wypracowane w ramach *StadtLabor IBA* posiadały potencjał stania się modelowymi rozwiązaniami, z perspektywą upowszechnienia przez szeroką implementację, zarówno w ich wymiarze technicznym, jak i administracyjnym (prawno-ekonomicznym).

del (Zmiana Klimatyczna). Blok pierwszy poświęcony został metropolitalnym tematom społecznym. Trzon pracy poświęcony został nowoczesnym formom edukacji i integracji społecznej odpowiadającym głównym problemom koegzystujących w rejonie Wilhelmsburga 80 narodowości. W bloku trzecim znalazły się kwestie zapobiegania skutkom zmian klimatycznych integralnie związanych z zagadnieniami energetycznymi. Położenie w obszarze depresyjnym, obciążonym stałym zagrożeniem powodziowym, czyni z rejonu Wilhelmsburga naturalne laboratorium badań wdrożeniowych.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 224 29.04.2019 11:51:56



Fot. 5. (po lewej) Model rejonu objętego IBA Hamburg Wilhelmsburg na tle układu kanałów portowych i odnóg rzeki Łaby, (model w IBA DOCK 2007 r.), (po prawej) model założeń planowanego ukształtowania nowej struktury portu śródlądowego Harburger Binnenhafen w rejonie Schloβinsel

4. IBA Hamburg Wilhelmsburg

Postępujące przez dwa stulecia uprzemysłowienie spowodowało przestrzenny zrost funkcjonujących na lewym brzegu Łaby niezależnych ośrodków miejskich i półwiejskich (Wilhelmsburg, Harburg, Veddel), które w 1937 r. włączono administracyjnie w jeden organizm metropolitalny Wielkiego Hamburga. Bliskość strefy pracy spowodowała naturalny rozwój w tym rejonie funkcji mieszkaniowej. Od połowy XIX w. trafiały tu kolejne fale imigrantów zarobkowych z całego świata[20]. Pod koniec XX w. Wilhelmsburg stał się synonimem hamburskich problemów socjalnych

[20] Historię Hamburga jako portu głównego kanału emigracji z Europy dokumentuje zlokalizowane w Veddel Emigrant Museum Hamburg – BallinStadt. Jednak autentycznym przykładem utrwalania się w strukturze miejskiej Wilhelmsburga tradycji imigracji zarobkowej jest ulica *Klein Warschau* (Mała Warszawa), przy której od połowy XIX w. osiedlali się polscy robotnicy, stanowiący na przełomie wieków nawet 20% całej społeczności wówczas niezależnej gminy. Więcej na: [https://www.porta-polonica.de/de/atlas-der-erinnerungsorte/hamburger-klein-warschau,vdostęp: 15.12.2018]. Imigrantów z Europy Wschodniej sukcesywnie zastępowali przybysze pozaeuropejscy (Turcy głównie po II wojnie światowej). Rejon przyjmował również kolejne fale uchodźców przybywających do Hamburga zarówno ze względu na przemiany polityczne (np. 1989-91), jak i wojny (np. Bałkany 1992–95) więcej na: [https://www.hamburg.de/contentblob/4508226/86ffe3e8d6c11b3fb201e396065bc8c7/data/soz-beschr-wiburg-dl.pdf, dostęp 15.12.2018].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 225 29.04.2019 11:51:56

Fot. 6. Krajobraz Wyspy Wilhelmsburg na styku obszarów portowych i miejskich w okresie półmetka pracy IBA Hamburg (ok. 2009 r.) Na górnym zdjęciu w oddali widać wieżę barokowego kościoła św. Michała – symbolicznej ikony historycznego Hamburga

i świadkiem codziennych, międzykulturowych konfliktów społecznych[21]. Ich silną podbudowę stanowiły skutki tragicznych wydarzeń powodzi z 1962 r.[22] oraz nastę-

[21] IBA Hamburg podjęła ten złożony temat społecznych uwarunkowań w sposób nowoczesny, dedykując pole tematyczne *Kosmopolis* kwestiom nie tyle uporządkowania, ile wykorzystania dla rozwoju gospodarczo-kulturowego rosnącej metropolii potencjału przedstawicieli 100 narodowości zamieszkujących obszar 35 000 ha. Imperatyw kreatywności zaowocował analizami i rozwiązaniami wychodzącymi daleko poza kwestie poprawy jakości edukacji i kształcenia ustawicznego. Kluczowa stała się zmiana postrzegania wielokulturowości i ograniczeń. Nacisk na poprawę dialogu społecznego uruchomić miał dwukierunkową komunikację między mieszkańcami a władzami miasta, a co za tym idzie miał uruchomić inicjatywę i aktywność zawodową osób w dużej mierze istotnie zależnych dotąd od pomocy społecznej i nieadekwatnego do potrzeb i potencjałów systemu. Więcej na: [https://www.iba-hamburg.de/story/leitthemen-der-iba/kosmopolis.html, dostęp: 15 12.2018]. W tym kontekście, szczególnie symboliczne stało się zorganizowanie, na centralnie położonym obszarze 140 ha wyspy, międzynarodowej wystawy ogrodowej, której motto „W 80 ogrodów dookoła świata" wizualizować miało ubogacające potencjały koegzystencji wielości i różnorodności. Więcej na: [https://www.bundesgartenschau.de/buga-iga/bisherige-gartenschauen/igs-hamburg-2013.html, dostęp: 15.12.2018].

[22] Przełomowym momentem w najnowszej historii Wilhelmsburga była zimowa powódź z 1962 r. (poprzednia 1953). spowodowana sprzężeniem fali powodziowej niesionej wodami Łaby ze sztormowym wiatrem i przypływem, który niespodzianie nadszedł od strony Morza Północnego. Słabe zabezpieczenia przeciwpowodziowe nie wytrzymały naporu żywiołu. Katastrofa pochłonęła życie

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Fot. 7. Inwestycje w system przestrzeni publicznych poprawiających jakość życia w rejonie Wyspy Wilhelmsburg w okresie półmetka pracy IBA Hamburg (ok. 2009 r.)

pujące po niej wieloletnie zaniedbania, wymagające u progu XXI w. publicznych programów odnowy [Plagemann 2003].

Rozbudowana sieć kanałów rzecznych i portowych, uczyniła z tego rejonu rodzaj odciętej od miasta wyspy, ukształtowanej przez funkcje portowo-składowe. Ich wycofywanie, uwalniające cenne dla wewnętrznego rozwoju miasta-państwa (landu) tereny stało się potencjałem dalekosiężnej polityki *Wzrastającego Miasta,* nastawionej na budowanie niepodważalnych, trwałych jakości [Walter 2007]. Rozległa strefa tworząca południowe peryferie hamburskiego obszaru metropolitalnego, posiada parametry *międzymiasta,* jednak rejon Wilhemsburg-Harburg ma charakterystykę odmienną. To złożenie silnie zurbanizowanych struktur przyportowych, w których skład wchodzą układy zabudowy miejskiej, nierzadko intensywnie mieszkaniowej, sąsiadujące bezpośrednio z uprawami rolnymi i ostańcami założeń przedmiejsko-wiejskich. Rozdrobnienie i podniesiony poziom wyizolowania cechuje tu zarówno programy miejskie, jak i czynne funkcje przemysłowo-produkcyjno-składowe.

340 osób oraz spowodowała rozległe straty materialne. Wilhelmsburg stał się terenem niebezpiecznym, który to wizerunek utrwaliły następujące dekady zaniedbań i niedoinwestowania. IBA Hamburg podjęła tę kwestię – zabezpieczeń przeciwpowodziowych – w trzecim odrębnym bloku tematycznym poświęconym innowacyjnym rozwiązaniom łączącym zmiany klimatyczne z kwestiami zabezpieczenia energetycznego.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Fot. 8. Trwałe inwestycje w przestrzenie rekreacyjne i mieszkaniowe w rejonie Wilhelmsburga związane z realizacją IGA Internationale Garten Ausstellung 2013, obecnie Wilhelmsburg Insel Park

Istotnie przyczynia się do tego infrastruktura transportowo-przesyłowa, zbudowana zgodnie z zapotrzebowaniem mijającej epoki technologicznej.

Realizacja hasła tworzenie pełnowartościowych miejskich założeń mieszkaniowych poprzez blok działań *Metrozony* oraz *Międzynarodową Wystawę Ogrodową IGS 2013* miało na celu wyeliminowanie z przestrzeni wyspy barier blokujących potencjały rozwojowe dla funkcji mieszkaniowej (fot. 6-8). Koncepcje strategiczne i rozwiązania wdrożeniowe nadzorowane przez powołane w 2007 r. *IBA-Kuratorium* powstawały z istotnym udziałem fachowego doradztwa opartego na cyklach konferencyjno-konsultacyjnych w ramach *IBA StadtLabor*. Jest to fundamentalny dorobek teoretyczno-praktyczny, którego wykorzystanie przez wdrożenia rozłożone zostało na dekady, adekwatnie do rozległości i złożoności rejonu, jakiego dotyczy. Niemniej jednak wśród dotąd zrealizowanych projektów wydzielić można przedsięwzięcia: (1) łączące restrukturyzację terenów poportowych z wprowadzaniem zróżnicowanych form mieszkaniowych, (2) podejmujące temat rozwoju i wzmacniania integracji *metrozony*

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 228 29.04.2019 11:51:57

z układem ogólnomiejskich połączeń transportowych oraz systemem przestrzeni publicznych i rekreacyjnych. Założenie innowacyjności wymogło renegocjację zasad koegzystencji struktur miejsko-mieszkaniowych ze zróżnicowanym programem obszarów pracy. Szczególnie na linii rozwoju portu i miasta wymagana była kreatywność w tworzeniu nowych metod i zasad przekształceń struktur miejskich.

5. *Metrozone* Harburg: przekształcenia w porcie śródlądowym

Do kluczowych projektów IBA Hamburg należą przekształcenia w rejonie portu śródlądowego – *Harburger Binnenhafen* – sięgającego swą historią średniowiecza i tradycji nadrzecznego grodu-strażnicy. Relikty Harburga – ufortyfikowanej twierdzy wrosły w miejski układ urbanistyczny (fot. 9) oraz ukształtowanie rozległego terenu portu śródlądowego, oddzielonego od miasta barierą tras linii transportowych (kolej, droga szybkiego ruchu) (fot. 10). Czytelne są pozostałości fortyfikacji i rezydencji, jak i fragmenty historycznej zabudowy [Plagemann 2003], przy jednoczesnej odczuwalnej skali i niedawnego znaczenia tego miejsca – jednego z głównych portów śródlądowych kontynentalnej Europy Północnej.

Harburg jest siedzibą uniwersytetu technicznego (TUHH)[23], który zgodnie z założeniami strategicznymi, stanowić ma istotne ogniwo rozwoju tej części metropolii. Był aktywnym, instytucjonalnym partnerem współtworzącym innowacje w ramach IBA, a jednocześnie odbiorcą generowanych przez nią programów wzmocnienia innowacyjnej przedsiębiorczości oraz programów mieszkaniowych. Ośmiotysięczna społeczność akademicka stała się też adresatem rozwiązań łączących kwestię mieszkalnictwa dostępnego i pracy w rejonie restrukturyzowanego portu śródlądowego. Krajobraz *Schloßstraße* – głównej ulicy *Harburger Binnenhafen,* ujawnia pełną złożoność problematyki przekształceń w *metrozonach*. Ostańce przeszłości, sąsiadują z centrum

Fot. 9. Plan historyczny ufortyfikowanego Harburga (po lewej) oraz ostańce historycznej zabudowy w centrum miasta (po prawej)

Źródło: [mapa po lewej wikipedia, zdjęcie po prawej Rembarz].

[23] Więcej na: [www.tuhh.de].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Fot. 10. Główne problemy przestrzennie zintegrowanego rozwoju *metrozone* na przykładzie rejonu IBA Hamburg: rdzeń komunikacyjny dla obsługi *Harburger Binnenhafen* w rejonie ulicy Karnapp; widok z kładki pieszej przy biurowcu *Channel Tower* (po lewej), Wihelmsburger Reichstraβe przecinającej Wyspę i tereny IGA 2013 widok na tymczasowa pieszą kładką z wagonu monorail (po prawej)

innowacji oraz nowymi programami biurowo-mieszkaniowymi, zachowując cenne wyważenie skali i ziarnistości tkanki przeniesione do nowych realizacji (fot. 11). Wyróżniający się architektonicznie budynek TUTECH[24] jest istotną dla realizacji strategii rozwoju *metrozony* placówką mieszczącą wspólne przedsięwzięcie gospodarcze Technischen Universität Hamburg i miasta Hamburg wspomaganym przez Hamburg Innovation. Jego celem jest łączenie działających w ramach metropolii Hamburga uczelni wyższych oraz instytucji naukowo-badawczych z prywatnym sektorem przedsiębiorczości. Jednym z wyznaczników jego potencjału jest stowarzyszenie *channel hamburg e.V*[25] zrzeszające podmioty gospodarcze działające w *Harburger Binnenhafen*. Firmuje ono najnowsze przedsięwzięcie tej wzrastającej dzielnicy *Hamburg Innovation Port*[26] dedykowane rozwojowi technologii cyfrowych. Jego otwarcie na Ziegelwiessenkanal w połowie 2019 r.

5.1. *Hafencampus* w rejonie dawnego dworca towarowego

Utrzymanie oryginalnego układu kanałów i nabrzeży portowych pozwala na naturalne strefowanie funkcjonalne, zakładające wprowadzenie w rejon *Harburg*

[24] Więcej na: [https://tutech.de/ dostęp: 15.12.2018].

[25] Więcej na: [http://channel-hamburg.de, dostęp: 15.12.2018].

[26] Masterplan i architektura autorstwa MVRDV obejmuje 70 000 m^2 całkowitej powierzchni użytkowej przeznaczonej na pomieszczenia konferencyjno-hotelowe, biura i powierzchnie dla przedsięwzięć start-up, laboratoria oraz infrastrukturę dla prac badawczych. Koncepcja umożliwia elastyczne dostosowanie do zmieniających się w czasie potrzeb przedsięwzięć, o każdej skali wielkości, więcej na: [https://www.hamburg-innovation-port.com/standort/] oraz [https://www.mvrdv.nl/projects/250/hamburg-innovation-port, dostęp 15.12.2018].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Fot. 11. Schloβstraβe historyczne budynki mieszczące szkołę muzyczną, drobne usługi i gastronomię, po prawej nowoczesne centrum innowacji i przedsiębiorczości TUTECH

Binnenhafen mozaiki programów miejskich[27]. Rozwój *metrozony* postępuje sukcesywnie na podstawie ustaleń masterplanów sformułowanych na bazie konkursów urbanistycznych i wyników procesu konsultacyjno-negocjacyjnego. Program nowego zagospodarowania dawnego dworca towarowego *Güterbahnhofsgelände* (konkurs 2000)[28] zakłada wprowadzenie zróżnicowanej typologii zabudowy mieszkaniowej, która z tematem pracy połączona została dzięki adaptacji i uzupełnieniom struktur dawnych magazynów na funkcje biurowe (fot. 12). Ich wizerunkową rolę podkreślono w sylwecie, w której czytelne są dominanty krajobrazowe trzech biurowców *Channel Tower* (2002), *Keispeicher am Binnehafen* (2003) oraz *Das Silo* (2004)[29] – ikoniczny dawny silos zbożowy mieszczący dziś międzynarodowe centrum biznesu (fot. 13).

Fot 12: *Harburg Binnenhafen* widok od strony *Schloβinsel* na rejon dawnego *Güterbahnhofsgelände*. W sylwecie czytelne są nowoczesne dominanty biurowców (od lewej) *Keispeicher am Binnehafen, Das Silo i Channel Tower*

[27] Więcej na: [https://www.iba-hamburg.de/projekte/harburger-binnenhafen/projekt/harburger--binnenhafen.html, dostęp 15.12.2018].

[28] Walter Rolfes+Partner Architekten BDA [Walter 2005].

[29] Kolejno biura projektowe: Andre Poitiers, Prof. Bernhard Winking Architekten BDA, BHL Architekten v. Bassewitz Limbrock Paterner GmbH, [Walter 2005].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Fot. 13. Obiekty biurowe – nowe budynki i adaptowane lofty po obu stronach *Westlicher Bahnhofskanal*

Fot 14: Hafencampus na terenach dawnego dworca towarowego w rejonie ulicy Schellerdamm

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Ten rejon, nazywany *Hafencampus* (*Kampus Portowy*)[30] (fot. 14), zamieszkany jest przez lokalną społeczność akademicką, której służy nie tyko nowoczesny akademik mieszczący 61 mieszkań dla ok. 200 studentów. Akademicy zamieszkują również zespół budynków zrealizowanych w ramach miejskich programów budownictwa socjalnego, który uzupełnia apartamentowiec o 63 mieszkaniach własnościowych. Spełniają one podwyższone kryteria energoefektywności. Realizacja całego założenia jako ujednolicone klinkierową estetyką fasad uzupełnienie pierzei ulicy Schellerdamm, pozwala na całkowite wpisanie obiektu domu studenckiego w otoczenie. Wyważona architektura kształtuje również wnętrze obiektu zaprojektowane stosownie do wymagań społeczności akademickiej. Zarówno parter przeznaczony na sprofilowany program usługowy (pralnia samoobsługowa, gastronomia, klub, sklepy), jak i zróżnicowany układ i forma wnętrz wspólnych, wspierają tworzenie się i funkcjonowanie w tym zespole zdrowej wspólnotowości. Koncepcji uzyskania stabilnej struktury mozaikowej społeczności przy Schellerdamm, sprofilowanej przez akademicki styl życia, sprzyja przestrzenne zintegrowanie w program dostępnego mieszkalnictwa infrastruktury społecznej (przedszkole). System publicznego wsparcia poprzez dedykowany program specjalny obejmuje potrzeby młodych pracujących i studiujących.

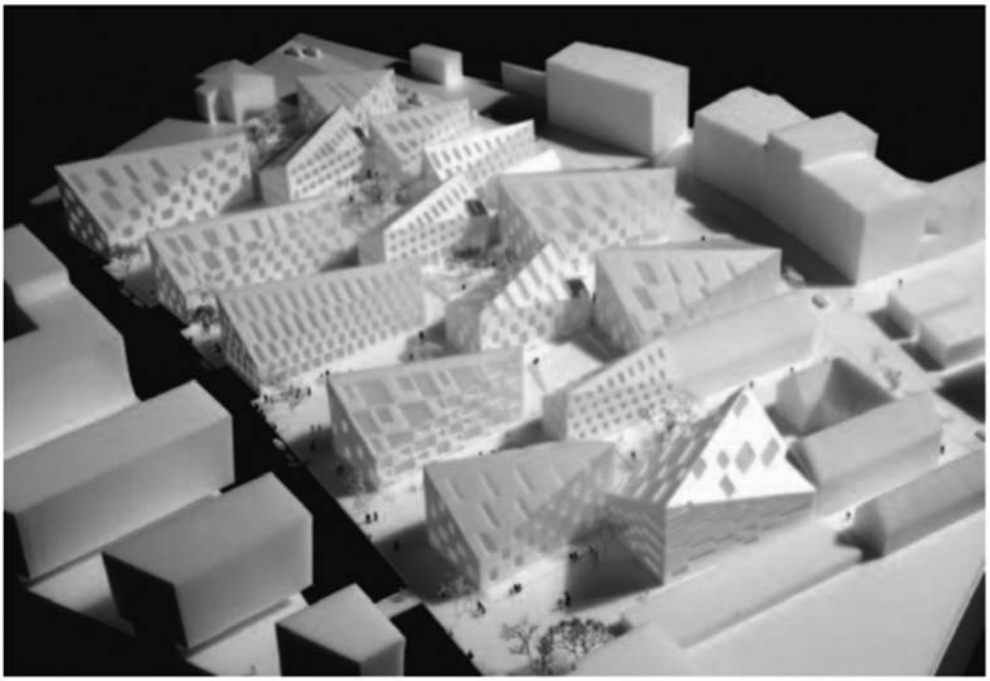
5.2. Mieszkanie w stylu morskim

Mikrozoning łączący obszary mieszkaniowe i strefy pracy jest zasadą kształtującą pozostałe obszary harburskiej *metrozony*. Przyjęcie tzw. IBA Exzellenz Kriterien zobowiązało nowe obiekty do uzyskania ponadprzeciętnych parametrów ekologicznych. Dotyczyło to zarówno zagadnień umocnienia portowo-nadwodnej tożsamości miejsca, jak i rozwiązań technicznych obejmujących priorytetowe obniżenie o połowę normatywu energetycznego (EnEV 2007) oraz wprowadzenie innowacji w systemy lokalnych rozwiązań kogeneracji energii i ciepła. Przykładem wdrożenia odpowiadającego oczekiwaniom rozwiązania modelowego jest zespół zabudowy nad *Kaufhaus Kanale*, nazywany *Mieszkanie w stylu morskim* (niem. *Maritimes Wohnen am Kaufhauskanal*) (fot. 15). W 2009 r. był on tematem pracy IBA-Labor, które analizowało ekspertyzy i przykłady najlepszej praktyki, nie tylko w kwestii podniesienia efektywności energetycznej zabudowy, ale głównie kwestii skutecznej ochrony obszarów miejsko-mieszkaniowych przed hałasem. Wstępne założenia urbanistyczne rozwinięte zostały przez ekspercki konkurs architektoniczno-urbanistyczny. Jego wynikiem były cztery autorskie koncepcje studialne, z których do realizacji wybrano propozycję: BIG Bjarke Ingels Group, DK-Kopenhagen/TOPOTEK 1 – Berlin,

Skok za Łabę oznaczał w rejonie *Harburger Binnenhafen* wykreowanie interesujących projektów mieszkaniowych wysokiej klasy, które ściągnęłyby w te rejony osoby zamożne, szukające alternatywnego adresu. Takie założenie przyświecało

[30] Więcej na: [https://www.iba-hamburg.de/projekte/harburger-binnenhafen/studentisches-wohnen--schellerdamm/projekt/studentisches-wohnen-schellerdamm.html, dostęp 15.12.2018].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl



Fot. 15. Zespół zabudowy mieszkaniowej przy *Kaufhaus Kanale*
Źródło: [Materiały informacyjne IBA Hamburg, zdjęcie dolne G. Rembarz]

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Fot. 16. Zespół *Schlossinsel Marina.* Luksusowa architektura w modelu Boat House sąsiaduje z pozostałościami funkcji portowych, otwierając się na alternatywną malowniczość krajobrazu metrozony

nowemu ukształtowaniu obszaru *Schloss Insel*, obejmującego pozostałości dawnej twierdzy *Horeburg*. Głównym atraktorem tej lokalizacji stała się możliwość połączenia budynków mieszkaniowych z funkcją przystani wodnej w modelu tzw. *Boat House*. Jest to rozwiązanie umożliwiające bezpośredni dostęp do budynku mieszkalnego łodziom, jachtom i motorówkom, połączony z funkcją ich całorocznego zadaszonego parkowania. Akwen przystani jest spójną częścią ogólnego systemu kanałów

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 235 29.04.2019 11:51:58

Fot. 17. Realacja budynku mieszkalnego w modelu Boat House w zespole *Quartier am Park* z elementami infrastruktury technicznej – sieci energetycznej i parkowo ukształtowanych zabezpieczeń przeciwpowodziowych

Fot. 18. Malowniczość krajobrazu i nowa estetyka przestrzeni publicznych nowego zagospodarowania nabrzeży *Harburger Binnenhafen* umacniają kulturę dnia codziennego

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 236 29.04.2019 11:51:59

Hamburga, co pozwala na używanie łodzi jako sprawnego i efektywnego środka lokomocji miejskiej. To rozwiązanie zastosowano w dwóch przedsięwzięciach komercyjnych tworząc rodzaj enklawy mieszkaniowej zespół *Schlossinsel Marina*. Stanowi go układ zabudowy kwartałowej zintegrowany z budynkiem dawnego spichlerza portowego. 162 mieszkań własnościowych o powierzchni od 60 do 220 m² oferuje nietypowe, układy mieszkań – często w układzie mezonetowym – oraz proekologiczne rozwiązania wykorzystujące biogaz do produkcji ciepła i energii. W sąsiednim zespole *Quartier am Park,* podobne założenia zrealizowano jako układ mieszany 15 mieszkań dostępnych (publiczne wsparcie) zintegrowanych z funkcją przedszkola, dopełnia oferta komercyjna (10 mieszkań) rozszerzona o dwudziesto-mieszkaniowy obiekt w modelu *boat house*.

Kameralność i naturalne oddalenie nowego zagospodarowania wpisuje się w nieformalny charakter krajobrazu otoczenia, ujawniający jednak wszystkie typowe cechy *metrozony.* Silne kontrasty wizualne i funkcjonalne generowane przez istniejące magistrale infrastruktury technicznej, nadają temu obszarowi specyficzny, nieformalny charakter, sprzyjający otwarciu na alternatywną ofertę komercyjną[31]. Nazywa się go malowniczym w ujęciu nowej estetyki, której podporządkowuje się nowoczesny *design* przestrzeni publicznych – kryjącego zabezpieczenia przeciwpowodziowe nowego parku, placu i bulwarów nadbrzeżnych (fot. 16-18).

6. *Metrozona* Nowy Port-Letnica-Nowe Szkoty

6.1. Projekt badawczy

Koncepcja *metrozone* odniesiona została do uwarunkowań Gdańska w latach 2016-2018 w formie projektu naukowego, realizowanego przez zespół Katedry Urbanistyki i Planowania Regionalnego, Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej (G. Rembarz, J. Martyniuk-Pęczek). Fazę przygotowawczą badań stanowiły teoretyczne studia przypadku polegające na analizie niemieckiej praktyki planistyczno-urbanistycznej w ramach formatu IBA, ze szczególnym naciskiem na edycję hamburską i rozwiązania zastosowane w rejonie *Harburger Binnenhafen*. Studia te umożliwiły przystąpienie do współpracy z Hafencity Universität Hamburg (M. Koch, F.vA Rost, A. Schmitz). W 2017 r. zrealizowano przedsięwzięcie w formule *Joint Design Studio* (*JDS*) wykorzystujące metodę *research-by-design*. Do interdyscyplinarnej wymiany naukowej (architekci, urbaniści, planiści) włączono w ten sposób międzynarodową grupę studentów studiów magisterskich z obu uczelni [Alpen *et al.* 2018; Martyniuk-Pęczek *et al.* 2018]. Założenia *JDS* powtórzono w 2018 r. bez

[31] Więcej na: [www.iba-hamburg.de/projekte/harburger-binnenhafen/marina-auf-der-schlossinsel/projekt/marina-auf-der-schlossinsel.html] oraz [https://www.iba-hamburg.de/projekte/harburger--binnenhafen/quartier-am-park/projekt/quartier-am-park.html, dostęp 15.12.2018].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

udziału HCU, weryfikując i poszerzając w ten sposób pulę uzyskanych wyników, stanowiących materiał do dalszych prac naukowo-studialnych. Kluczowy temat *JDS* dotyczący architektoniczno-urbanistycznych przekształceń frontu wodnego Nowego Portu, poszerzono w obu edycjach o studia na poziomie planistycznym. Poszukiwano w nich po pierwsze, zasad zakresu delimitacji gdańskiej portowej *metrozony,* po drugie, określenia zbioru potencjalnych wątków budowy innowacyjnej strategii rozwoju jej struktury. Główna hipoteza prowadzonych prac zakładała istnienie w tym miejscu silnych potencjałów dla wykształcenia się w tym miejscu nowoczesnej dzielnicy pracy, której wizerunek stałby się ważnym wzmocnieniem gospodarczego postrzegania Gdańska, jak i kształtującej się metropolii.

Do głównych wyników zaliczyć należy po pierwsze, koncepcję delimitacji *metrozony Nowy Port-Letnica-Nowe Szkoty* (poniżej w opisie Autorki), po drugie rozległy zestaw roboczych hipotez planistycznych. Łączą one kluczowe problemy rozwojowe z oczywistymi oraz nowo dostrzeżonymi potencjałami miejsca. Materiał ten pozwala, analogicznie do niemieckiej praktyki z przypadków referencyjnych (Hamburg, Berlin, Duisburg), na kreatywne budowanie gospodarczo-przestrzennego wizerunku na nowo zdelimitowanej gdańskiej dzielnicy pracy (niem. *Raumliches Leitbild*). Wyjściowe do prac w formule *research-by-design* na poziomie planistycznym były pytania badawcze: (1) o alternatywne strategie rozwoju dzielnic poportowych łączące podejście S.M.A.R.T z wybranymi wymiarami koncepcji *slow city*; (2) o zasięg oddziaływania przestrzennego wizerunku portu oraz urbanistyczne sposoby jego wyrazu. Ich odniesienie do rejonu dzielnicy portowej na lewym brzegu Martwej Wisły pozwoliły na sformułowanie roboczych haseł, stanowiących tytuł bloków projektowych: (1) *Między plażą a portem – mieszkać i pracować w bardzo Nowym Porcie* oraz (2) *SMARTslow_slowSMART: Metropolitalny Nowy Port*. Opisują one główną intencję wychodzącą z połączenia potencjałów i celów rozwojowych *metrozony*. Podjęto w ten sposób próbę zastosowania metod stosowanych w urbanistycznych badaniach niemieckich nad *międzymiastem* i *metrozonami*, próbujących przez rodzaj prowokacji dokonać nowego otwarcia debaty o potencjałach tego typu struktur [Bormann *et al.* 2005].

6.2. Delimitacja i charakterystyka gdańskiej portowej *metrozony*

Na terenie Gdańska możliwa jest delimitacja co najmniej kilku obszarów typu *miejska peryferia/miejskie obrzeże,* spełniających kryteria opisane przez niemieckich urbanistów. Odpowiednikiem *metrozony* wyznaczonej w hamburskiej strefie portowej rejonu Harburg-Wilhelmsburg jest w Gdańsku obszar położony w jednostce (dzielnicy) urbanistycznej Port[32]. *Metrozonę Nowy Port-Letnica-Nowe Szkoty* ściśle wytycza od wschodu kanał portowy Martwej Wisły, a od zachodu teren kolejowy, obejmujący bocznice portowe oraz nieczynną linię SKM do Nowego Portu.

[32] Delimitacja według Biura Rozwoju Miasta [https://www.brg.gda.pl/planowanie-przestrzenne/miejscowe-plany-zagospodarowania-przestrzennego, dostęp 15.12.2018].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Od północy granicę *metrozony* stanowi zlokalizowany wokół Basenu Władysława IV (u wejścia do portu) terminal wolnego obszaru celnego. Od tej strony bezpośrednie sąsiedztwo stanowią tereny rekreacyjne parku i plaż Brzeźna – przedwojennej dzielnicy kurortowej, dziś wymagającej odnowy dzielnicy mieszkaniowej. Nie bez znaczenia dla oceny potencjałów rozwojowych jest charakterystyka sąsiedztwa *metrozony* po zachodniej stronie Martwej Wisły, które od północy ukształtowane jest przez historyczne układy zespołu Westerplatte i Twierdzy Wisłoujście.

Aleja Marynarki Polskiej – rdzeń transportowy tej części gdańskiej strefy portowej – to oś rozległej mozaiki funkcjonalnej całej *metrozony,* na którą składa się układ terminali i nabrzeży portowo-stoczniowych, elektrociepłowni i zakładów energetycznych, dopełnionych aktywną strefą małej przedsiębiorczości. Krajobraz i struktura dzielnicy produkcyjno-składowej przełamana jest rozległymi obszarami ogrodów działkowych. Separują one struktury mieszkaniowe historycznego Nowego Poru i Letnicy, nie tylko od zagrożeń związanych z istniejącym nieczynnym wysypiskiem popiołów z elektrociepłowni, którymi zasypano istniejące tu niegdyś jezioro Zaspa. Pasmo ekstensywnego użytkowania działkowo-składowego stanowi silną przestrzenną barierę nadającą dzielnicy Nowy Port charakter rodzaju mieszkaniowej wyspy. Te stan odpowiada za pogłębienie odczuwania oddalenia tej dzielnicy od rejonu *Nowe Szkoty* stanowiącego obrzeża centralnie położonej w mieście dzielnicy Dolny Wrzeszcz. Jej skraj wyznacza rozległy węzeł komunikacyjny *Kliniczna,* tzw. *Zielony Trójkąt*. Jest on częścią rozciągającej się daleko na wschód rozleglej dzielnicy portowo-przemysłowej Młyniska. W koncepcji *metrozony Nowy Port-Letnica-Nowe Szkoty Zielony Trójkąt* stanowi rodzaj zaniedbanej, urbanistycznej *północnej bramy* zlokalizowanej pomiędzy zachodnią (lewobrzeżną) częścią gdańskiej dzielnicy przemysłowo-portowej a rdzeniem struktur śródmiejskich związanych z osią al. Niepodległości na wysokości przystanku SKM Politechnika (Opera Bałtycka, Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny).

Istotnym czynnikiem pozwalającym w tym miejscu na przyjęcie w rozważaniach planistycznych formuły *metrozone* są daleko perspektywiczne plany rozwoju Portu Gdańskiego. Powstanie w nadchodzącej dekadzie nowych terminali przeładunkowych w ramach zewnętrznego tzw. portu centralnego[33] pozwoli na sukcesywne przejmowanie przez funkcje nieprzeładunkowe (miejskie) nabrzeży po zachodniej stronie kanału Martwej Wisły. Istotną wizualizacją zmian polityki przestrzennej miasta wobec tej części Gdańska, stały się inwestycje zrealizowane w związku z przygoto-

[33] W *Strategii rozwoju Portu Gdańsk do roku 2027* zaplanowano powstanie na ok. 500 ha nowych terminali umożliwiających obsługę statków do 15 m zanurzenia. Znajdzie się tu infrastruktura dla obsługi przeładunków masowych i drobnicowy, zarówno chemiczny, jak i pasażerski, w tym w opcji dla ładunków ro-ro. Rozpoczęta w 2017 r. faza projektowa wejdzie do realizacji po 2020 r., a zakończy się do 2030 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk przeznaczył na ten cel strefę wód Zatoki (polder) na wschód od ujścia kanału portowego a Naftoportem. Zamierzenie będzie realizowane w formule partnerstwa publiczno-prywatnego i zakłada stopniowe powstawanie kolejnych terminali w zależności od potrzeb prywatnych operatorów.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 239 29.04.2019 11:51:59

waniami miasta do goszczenia mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012. Budowa stadionu piłkarskiego w rejonie Letnicy powiązana została z realizacją rozbudowanego nowego układu komunikacyjnego, którego centralnym elementem jest tunel pod Martwą Wisłą (otwarcie 2016vr.). Ta planowana od wielu dekad inwestycja związana była koncepcyjnie z kwestiami poprawy integracji wewnętrznej funkcjonowania obu części portu, niepowiązanego dotąd żadnym drogowym łącznikiem komunikacyjnym. Układ drogowy alei M. Płażyńskiego nazywany był roboczo od lat 70. *drogą zieloną*. Trasa ta, wraz z rozbudowanym węzłem wprowadzającym wjazd do głębokiego tunelu pod kanałem portowym na osi al. Marynarki Polskiej, ma dziś parametry i krajobraz w duchu modernistycznego miasta funkcjonalnego. Jest to klasyczna magistrala transportowa usprawniająca pracę dzielnicy przemysłowej, spójna w charakterze przestrzennym z nowym układem komunikacyjnym zewnętrznych obwodnic miasta podłączonych do autostrady A1 (trasa Mjr H. Sucharskiego, Obwodnica Południowa).

Uosabiane przez nowe, infrastrukturalne inwestycje publiczne jakości przestrzenne pozostają w zasadniczej sprzeczności ze strategią miasta realizowaną przez przedsięwzięcia rewitalizacyjne, realizowane w gdańskiej, miejskiej strefie przyportowej na terenie, dotąd dość hermetycznego społecznie i przestrzennie rejonu Letnica-Nowy Port. Ta część miasta do końca lat 80. XX w. charakteryzowała się specyficznym rysem społecznym barwnej dzielnicy portowej o XIX-wiecznej genezie. Na jej aktualny charakter istotnie wpłynął okres transformacji, diametralnie zmieniający relacje miasto – port. Postępująca techniczna dekapitalizacja zabudowy, niezniszczonej działaniami wojennymi, przyspieszyła narastanie problemów społecznych. Władze miasta u progu nowego wieku przystąpiły do aktywnej realizacji polityki odnowy i rewitalizacji tej części miasta. Jej projektem startowym były przekształcenia robotniczego osiedla mieszkaniowego w Letnicy, skorelowane z programem przygotowań miasta do piłkarskich mistrzostw Europy Euro 2012. Osiągnięte wówczas wyniki stanowiły istotny wkład nie tylko w zmianę wizerunku całego rejonu miasta, ale przyczyniły się do kształtowania standardów rewitalizacji w Polsce. Przeniesienie doświadczeń na sąsiadujący Nowy Port pozwoliło na rozwinięcie metodologii. Gminny Program Rewitalizacji obejmujący rejon *Nowy Port z Twierdzą Wisłoujście*, przyjęty w 2017 r.[34] zawiera zręby szerszej wizji przyszłości dzielnicy, budowaną na lokalnej tożsamości. W dokumentach miejskich mowa jest w bloku społecznym o *Tożsamości Portu*, która w bloku przestrzennym określana jest jako *Przestrzeń do życia*. Dostrzegalna jest próba wyjścia z rozumieniem procesu rewitalizacji zarówno poza konwencję remontową, jak i czysto socjalną. W GPR zaakcentowano wolę skorelowania przedsięwzięć rewitalizacyjnych przez zbudowanie spójnej i unikalnej wizji strategicznej. Hasłowo łączy ona potencjał miejsca w jego utrwalonej historią, przedwojennej skali, z celami ochrony i wzmocnienia unikalnych w przyportowych lokalizacjach cech typowych dla modelu

[34] Więcej na: [https://www.brg.gda.pl/doc/gpr/gminny%20program%20rewitalizacji%20miasta%20gdanska.pdf, dostęp 15.12.2019].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 240 29.04.2019 11:51:59

slow-przedmieścia[35]: kameralności, otwartości, swojskości i niezmienności. [Rembarz 2018c] Silnym punktem na mapie realizacji tej wizji jest działalność Centrum Sztuki Współczesnej Łaźnia II[36], mieszczącego się od 2012 r. w budynku dawnej łaźni miejskiej. Progresywna placówka kultury pokazuje w nim nie tylko nowoczesną sztukę wizualną. Działa kino studyjne *Kinoport* oraz miejska medioteka, rezydują okresowo artyści, pracujący na rzecz dzielnicy. Przyjęcie konwencji *glokal*[37] pozwala na łączenie ambitnych projektów uniwersalnych z osiąganiem lokalnych celów rewitalizacyjnych przez promocję wysokiej kultury i edukacji artystycznej łączonej z kreatywnymi formami współpracy z lokalną społecznością dzielnicy. Służą temu m.in. imprezy plenerowe, takie jak coroczny sierpniowy festyn *Cud nad Martwą Wisłą* (organizacja: CSW Łaźnia II) oraz okazjonalne festiwale, jak *Streetwaves* 2011 i *Narracje* 2015 (organizacja: Instytut Kultury Miejskiej).

W tym kontekście charakter przestrzenny nowych inwestycji drogowych budzi silny niepokój i liczne kontrowersje. Wprowadziły one do tej części miasta oczekiwane przyspieszenie inwestycyjnie, jednocześnie otwierając miasto na nieznaną dotąd skalę typową nie tyle dla inwestycji metropolitalnych, ile dla homogenizujących krajobraz i gospodarkę rozwiązań przestrzennych. Rodzaj megaskali i architektoniczne globalne trendy reprezentują nie tylko zlokalizowane w Letnicy projekty publiczne, tj. Stadion PGE Arena, Międzynarodowe Targi Gdańskie AMBEREXPO, ile przyciągane przez nie inwestycje komercyjne zarówno w sektorze przemysłu czasu wolnego (Oceanarium Nautilus Gdańsk wraz z zespołem hotelowym), jak i w branży mieszkaniowej. Kameralny charakter zapisany w strategiach rewitalizacji starej Letnicy i Nowego Portu koliduje z wizjami deweloperów czego przykładem jest realizowane od kilku lat założenie *Nowa Letnica* (ROBYG)[38]. Jest to rodzaj wyspowej megastruktury o przewadze funkcji mieszkaniowej, która na skraju dawnego jeziora Zaspa (dziś składowisko popiołów do rekultywacji) umożliwi życie grupy ok. 8 tys. osób. Obawy budzi nie tyle sam charakter inwestycji, ile dyspersyjny charakter tworzącej się tu struktury. W kontekście antycypowanej już dziś przyszłości tej części miasta, związanej z planami sukcesywnego wycofywania się programów portowych, brak koordynującej wizji ogólnej dla całej *metrozony* stanowi istotne zagrożenie utraty unikalnego w kontekście ogólnokrajowym, a nawet europejskim potencjału tego miejsca. Niepowiązane z szerokim kontekstem dzielnicy – rozumianej w granicach *metrozony* – nowe zagospodarowanie terenów poportowych na eksponowanych frontach wodnych Nowego Portu, może uniemożliwić harmonijną koegzystencję społeczno-przestrzenną, zarówno historycznej, zrewitalizowanej dzielnicy, jak i jej cennego

[35] Idea tzw. *slow city* jest coraz bardziej dyskutowanym tematem nie tylko w kontekście sieci miast Cittaslow. *Slow City* staje się synonimem dobrze urządzonej przestrzeni miejskiej sprzyjającej wspólnotowości i ograniczeniu presji cywilizacyjnej typowej dla wielkich aglomeracji zaplanowanych zgodnie z paradygmatem miasta funkcjonalnego opartego na transporcie indywidualnym.

[36] Więcej na: [http://www.laznia.pl/instytucja/historia-6/, dostęp 15.12.2019].

[37] Skrót od połączenia myślenia w skali globalnej z aktywnością w skali lokalnej.

[38] Więcej na: [https://www.gdansk.robyg.pl/oferta/mieszkania/nowa-letnica, dostęp 15.12.2018].

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 241 29.04.2019 11:51:59

sąsiedztwa – dominujących nadal w sylwecie portu kopca z pomnikiem Westerplatte oraz bastionów Twierdzy Wisłoujście.

6.3. Hipotezy – Studialne Strategie rozwoju gdańskiej *metrozony*

Badania w ramach JDS zorganizowane zostały wokół problematyki formy krajobrazu przestrzennego i budowania atrakcyjnego gospodarczo i społecznie wizerunku dzielnicy pracy. Poszukiwanie motywu przewodniego strategii rozwoju dla nowo delimitowanego obszaru *metrozony Nowy Port – Letnica – Nowe Szkoty,* prowadzono eksplorując temat rewitalizacji i przedsiębiorczości. Podążając za przykładem IBA Hamburg, tak określoną wyjściową bazę studiów poszerzono o zagadnienia profilujące, takie jak energia/środowisko/ekologia, praca/społeczeństwo, tożsamość/społeczeństwo. Prace studialne dodatkowo sprofilowano wyznaczając różne zakresy przestrzenne. Delimitacja wynikała z przyjętej głównej osi fokusowej badań analitycznych: oś Martwej Wisły, oś ul. Marynarki Polskiej, oś Drogi Zielonej (al. M.Płażyńskiego – al. Mjr Sucharskiego) oraz z logiki poszczególnych koncepcji studialnych (hipotez badawczych).

Uzyskane 14 hipotez projektowych – wyniki prac studialnych – w zdecydowanie innowacyjny sposób pokazują potencjały obszaru, postrzegane dotąd jako nie nazwany i nie wyodrębniony w sposób specjalny fragment rozległej strefy przemysłowo-portowej określanej w polityce przestrzennej miasta jako dzielnica urbanistyczna port. Sięga ona od wschodnich granic miasta wyznaczonych przez kanał Przekopu Wiślanego do terenów kolejowych w rejonie Letnicy.

Koncepcyjne propozycje alternatywnego spojrzenia na potencjały *metrozony NP-L-NSz* wpisują się nie tylko w cele rozwojowe zawarte w dokumencie polityki miejskiej *Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta.* Uszczegóławiają w alternatywny sposób szerszą agendę rozwoju regionu zawartą w S*trategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot do roku 2030.* Głównym atutem tworzenia strategii rozwoju nowo zdefiniowanej dzielnicy, wykształcającej się z obszaru *metrozony NP-L-NSz*, jest powiązanie formy przestrzenno-krajobrazowej z tematem tworzenia nowego wizerunku zakorzenionego w tożsamości miejsca i miasta. Jest to związanie podejścia urbanistycznego z warstwą gospodarczo-marketingową. Takie podejście do planowania jest silnie obecne w niemieckiej urbanistyce wpisanej integralnie w budowanie silnej marki gospodarczej miasta-metropolii.

Pierwsza grupa propozycji planistycznych (hipotez projektowych) zbudowana została wokół portowej tożsamości *metrozony NP-L-NSz.* Eksplorowano tu potencjał tego wymiaru genezy struktury miejskiej w sposób wielowątkowy: (1) wieloaspektowej otwartości (hipoteza Open New Port, Via PORTa), (2) nowych możliwości (hipoteza OpPORTunity), (3) sieciowania ośrodków i integracji wewnętrznej *metrozony* wprowadzenie nowych systemów programów miejskich (hipotezy Net Port, ZIPport, New Ex-Port, New Ex-PORT, Nowy Port REConnecte, Port of connections, New Port

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 242 29.04.2019 11:52:00

four axes, Matitime Knot, Binding Nowy Port), (4) unikalny krajobraz i kulturę (Port Spirit, New Port_New Journey_New Culture, MetroCoast, Promanade, AcuPORTura, Przystań na Rybkę, Zacumuj w Nowym Porcie, Przystań i Zamieszkaj). Druga grupa obejmowała hipotetyczne koncepcje strategiczne wynikające z kreatywnego powiązania lokalnych problemów i potencjałów znalezionych w sferze ekologii, energii i środowiska naturalnego (Green New Port, Regenerative Port, New Port Research Garden, PortCulture=Energy, Natural Port), podgrupę stanowiły propozycje zainicjowane bliskością wody (Water for People, Water Quarter, Uniting NowyPort&Water, The river in the Middle, Green Bay). Trzecia grupa obejmowała koncepcje fokusujące na charakterystyce lokalnej (1) w ścisłym odniesieniu do tradycji samego Nowego Portu (Vis-a-Vis Between history and reshaping, Stare Tło, Metro Slow Peryferia, Ponad Dachami) lub (2) kreowania w rejonie silnych impulsów nowej identyfikacji (Hybrid Spaces, Nowy Horizon, Nowy SpotKanie, The Pixel City).

Podsumowanie

Innowacyjność i kreatywność działań w ramach IBA Hamburg w rejonie Harburg-Wilhelmsburg w sposób szczególny inspiruje do refleksji nad nowym modelem planowania miast doby technologii SMART. Innowacja urbanistyczna nie tylko pozwala na redefinicję posiadanych przez miasta zasobów dla rozwoju wewnętrznego. Tworzy nowe modele myślenia generujące postęp zarówno organizacyjno-techniczny, jak i wzrost społeczny. Nowe pojęcia, takie jak *metrozona* czy *międzymiasto* odnoszą się do przestrzeni/obszarów granicznych/peryferyjnych, opisując ich problematykę w długotrwałym stanie przejściowym. Zbudowane na nich strategie urbanistyczne pozwalają na rozumienie nowych pojęć w konwencji nowych formatów lokalnej agendy zmiany. Zaakceptowanie faktu pozostawania miasta w stanie nieustannej transformacji, wywołuje pytanie o adekwatne narzędzia wsparcia tego procesu w kierunku jego ujakościowienia/udoskonalenia. Prace w ramach IBA Hamburg skupiły się na wnikliwym zrozumieniu i oszacowaniu energii rozwojowych miasta – rosnącej metropolii. Uzyskane wyniki należy postrzegać głównie jako pulę nowych i nieoczywistych pytań o sposoby budowania miasta od podstaw (niem. *Stadt Neu Bauen?*). [Theis 2013] oraz otwarty zbiór alternatywnych odpowiedzi uzyskany dzięki wykorzystaniu efektu zintegrowania stanu interdyscyplinarnej wiedzy w rodzaju laboratoryjnych uwarunkowań organizacyjnych. Bezwzględnie zasadniczo otwartym pozostaje pytanie o wizerunki i idee, które poruszać mają tym *nowym budowaniem* i ich wpływem na korzystny rozwój społeczeństwa doby przemiany miasta.

Nowe impulsy wprowadzane do aktualnej debaty urbanistycznej przez kolejne użycie formatu IBA nie są wystarczająco znane w Polsce. Podobnie stało się z doświadczeniami hamburskimi, które nawet w silnie powiązanym wymianą gospodarczo-kulturalną Gdańsku, są zdecydowanie niewystarczająco znane wśród elit decyzyjnych,

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 243 29.04.2019 11:52:00

aby skutecznie inspirować do prób zmiany dotychczasowej rutyny polityki przestrzennej. Koncentracja na wspólnej hanzeatyckiej genezie obu miast, zdaje się sięgać zbyt płytko. W hanzeatyckiej tradycji silnie zakorzenione jest postrzeganie miasta jako narzędzia gospodarczego. Stąd miasto kilkakrotnie w historii radykalnie dostosowało swoją strukturę przestrzenną do wymogów nowych uwarunkowań gospodarczych wyznaczanych przez technologię i logistykę portową. Ilustracją może być Hafencity jako tego rodzaju udane przedsięwzięcie gospodarczo-wizerunkowe. Nie utracono jednak w tych procesach unikalnej tożsamości przestrzennej miasta. Dostosowanie do bieżących wyzwań gospodarczych stoi również za współczesną polityką przestrzenną Hamburga sięgającego po formaty, takie jak IBA w poszukiwaniu innowacji urbanistycznej. W przypadku Gdańska koncentracja na bieżącej, relatywnie krótkiej perspektywie i ograniczanie się do klasycznych narzędzi planistycznych, jest silnym, jeśli nie zaporowym utrudnieniem w twórczym korzystaniu z pełnego spektrum inspiracji, jakie niesie za sobą doświadczenie nie tylko Hamburga, ale generalnie miast niemieckich.

Odniesienie do polskich uwarunkowań dorobku IBA Hamburg uczytelniają istotne różnice, których występowanie trudno dziś tłumaczyć jedynie odmiennością potencjałów ekonomicznych. Dwie główne odnoszą się do kwestii zarządzania stanami przejściowymi w rozwoju miasta oraz wykorzystania w nim potencjałów elastycznych wizji strategicznych (nowe narzędzia planowania) dedykowanych indywidualnie delimitowanym obszarom problemowym. Polska praktyka zasadniczo koncentruje się na kreowaniu rozwiązań docelowo trwałych, więcej niż często pomijając stany przejściowe obejmujące okresy piecio, dziesięcio czy dwudziestoletnie. Z punktu widzenia dzisiejszego dążenia do maksymalizacji efektywności wykorzystania wewnętrznych potencjałów rozwojowych miasta jest to trwonienie endogenicznych zasobów (czas) tworzenia nowych jakości. Pomijana jest też kwestia kluczowa dla trwałości i efektywności rozwiązań, jaką jest trafne wykorzystanie przestrzenno-krajobrazowego charakteru struktur miejskich dla uczytelniania silnego wizerunku dzielnicy zakorzenionego w jej niekoniecznie historycznej tożsamości – swoistej własnej marki gospodarczo-społecznej obszaru.

Dostrzegane w aktualnej polityce Gdańska występowanie *wyspowych wizji rozwoju* niweluje potencjał uzyskania synergii funkcjonowania sprzężonych ze sobą nie tylko przestrzennie terenów. Jest to sytuacja typowa dla obrzeżnych struktur *międzymiasta*, którą Sieverts opisał jako stan pomiędzy miejscem a światem, przestrzenią i czasem, miastem a wsią [Sieverts 1998]. Jednak w aktualnej fazie rozwoju miasta, gospodarki i świadomości społecznej, ta praktyka budzi wiele wątpliwości oraz skłania do poszukiwania alternatywnych sposobów planowania strategii rozwoju problemowych stref miejskich. *Wyspowe wizje rozwoju* silnie czytelne są w rejonie *metrozony Nowy Port – Letnica – Nowe Szkoty*. Można wyróżnić, co najmniej trzy nieskorelowane odmienne logiki (filozofie) kierujące doborem realizowanych tu inwestycji publicznych. Jest to wątek (1) rozbudowy infrastruktury transportowej dla usprawnienia działania portu i strefy produkcyjno-przyportowej, (2) kameralnego miasteczka (GPR Nowy

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 244 29.04.2019 11:52:00

Port – Letnica – Wisłoujście), (3) wielkoskalarnych funkcji metropolitalnych (obiekty targowe AMBEREXPO, PGE Arena z zespołem obiektów przemysłu czasu wolnego – oceanarium Nautilius). Mimo że wszystkie wyżej wymienione logiki funkcjonują na współzależnym obszarze, władze nie dysponują dotąd upublicznionym, wariantowym dokumentem nadrzędnym (zarządzającą wizją), pozwalającym na koordynację i promocję przez atrakcyjną, spójną wizję przyszłości tego fragmentu miasta. Jej brak uniemożliwia sektorowi prywatnemu wpisanie się w budowaną przez miasto wizję, prowokując odważne inicjatywy lansowania własnej wersji przyszłości, często daleką od lokalnych potrzeb, potencjałów i tożsamości. W tym kontekście zestaw teoretycznych scenariuszy (hipotezy) wypracowanych w ramach projektu badawczego zespołu KUiPR WAPG (G. Rembarz, J. Martyniuk-Pęczek), jest interesującym materiałem roboczym dla stworzenia polityki przestrzennej wobec *metrozony Nowy Port – Letnica – Nowe Szkoty,* opartej na alternatywnym, do obecnej rutyny, sposobie postrzegania potencjałów rozwoju. *Metrozona* dokonałaby dzięki innowacyjnej strategii rodzaju przemieszczenia, nie tyle przestrzennego ile mentalnego – zmieniając status z marginalizowanej dzielnicy Gdańska na wyznaczającą gospodarczy wizerunek miasta dzielnicę pracy. Parafrazazując Th. Sieverts'a dokonałaby się jej relokacja od peryferii do świata.

Literatura

Alpen A., Bartosch I., Heitele L. (red.), 2018, *Build Nowy Port. Urban Planning & Architectural Designs for Nowy Port*. Atlas, t. 3, Hafencity Universität Hamburg.

Bormann O., Koch M., 2010, *Von die Zwieschenstadt zur Metrozone*, [w:] *Metrozonen. Metrozones.* Seria Metropole. Metropolis, T. 4, IBA_Hamburg Jovis.

Burdett R., Rode Ph., 2018, *Shaping Cities in an Urban Age.* Phaidon Press.

Christiaanse K., Baum M., 2013, *City as Loft: Adaptive Reuse as a Resource for Sustainable Urban Development.* Gta publishers.

Dell Ch., 2014, *Das Urbane: Wohnen. Leben. Produzieren.* Jovis, Berlin.

Egert B., 2003, *Das Leitbild Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*, [w] *Sprung* über *die Elbe. Leap Across the Elbe.* Theis G., *et al.* (red.). Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17-24. Juli 2003, Freien und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

Gruszecka K., Gzell S., Rembarz G., 2009, *Osiedle: Reurbanizacja.* Urbanistyka, Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe, Wyd. Urbanista, Warszawa.

Gzell S., 2010, *Reurbanizacja: uwarunkowania.* Urbanistyka, Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe, Wyd. Urbanista, Warszawa.

Hauk Th., Keller R., Kleinekort V., 2010, *Reflexiver Infrastruktururbanismus*, [w] *Metrozonen. Metrozones.* Seria Metropole. Metropolis, T. 4, IBA,_Hamburg, Jovis.

Hellweg U., 2010, *Metrozonen – auf der anderen Seite der Stadt*, [w:] *Metrozonen. Metrozones.* Seria Metropole. Metropolis, T. 4, IBA,_Hamburg, Jovis.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Studia 188 - Rembarz - mieszkać w porcie - 15.04.19.indd 245 29.04.2019 11:52:00

Kähler G., 2013, *Wilhelmsburg – von der Verfügungsmasse zum Zukunftsprojekt*, [w:] *Stadt Neu Bauen. Building the City Anew*, G. Theis (red.). Seria Metropole: Metropolis T. 7, IBA,_Hamburg, Jovis.

Koch M., 2013, *Prolog: Metrozonen*, [w:] *Stadt Neu Bauen. Building the City Anew*. G. Theis (red.). Seria Metropole: Metropolis T. 7, IBA,_Hamburg, Jovis.

Krośnicka K., 2016, *Przestrzenne aspekty kształtowania i rozwoju morskich terminali kontenerowych.* Politechnika Gdańska, Gdańsk.

Martyniuk O., Martyniuk-Pęczek J., Martyniuk, Parteka T., 2018, *Gniazda przedsiębiorczości w polskim modelu miasta krawędziowego.* Wyd. Politechnika Gdańska, Gdańsk.

Martyniuk-Pęczek J., Kaszubowska J., Rembarz G., 2018a, *Building Smartslow_Slowsmart in Nowy Port – the Mulidisiciplinary Educational Experiment of Joint Design Studio.* 5th International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts SGEM 2018, www.sgemsocial.org, SGEM2018 Conference Proceedings, ISBN 978-619-7408-60-7 / ISSN 2367-5659, 26 August – 1 September, 2018, Vol. 5, Issue 5.2: 53-60.

Meyhöfer D., 2007, *Ein Interview mit Prof. Dr. Saskia Sassen*, [w:] *Reflexionen. Reflections*, G. Theis (red.), Seria Metropole: Metropolis: T. 1, IBA,_Hamburg, Jovis.

Mironowicz I., 2016, *Modele transformacji miast*. Oficyna Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

Plagemann V., 2003, *Die Geschichte der Elbinseln*, [w:] *Der Sprung* über *die Elbe*. Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17-24. July 2003, Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

Rembarz G., 2018a, *Międzymiasto: Nowa formuła ładu przestrzennego strefy podmiejskiej*, [w:] *Piękno i Energia. Współczesny model budowania dzielnic mieszkaniowych w Europie*, G. Rembarz (red.). Studia KPZK PAN, t. CLXXXVII, Warszawa.

Rembarz G., 2018b, *Innowacja urbanistyczna w kontekście kształtowania środowiska zamieszkania*, [w:] *Piękno i Energia… op. cit.*

Rembarz G., 2018c, *The Agri-hood and Slow-suburb Concept in the Context of an in-between City (Zwischenstadt)*, 5th International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts SGEM 2018, www.sgemsocial.org, SGEM2018 Conference Proceedings, ISBN 978-619-7408-60-7/ISSN 2367-5659, 26 August – 1 September, 2018, Vol. 5, Issue 5.2: 519-526.

Rembarz G., 2019, *Koncepcja metropolitalnego slow-przedmieścia jako narzędzie poprawy jakości życia w międzymieście (Zwischenstadt).* Zarządzanie Publiczne, Z. nr 1/2019.

Schubert D., 2014, *Three Contrasting Approaches to Urban Redevelopment and Waterfront Transformation: "String of Pearls", Hafencity and IBA (International Building Exhibition*, [w:] *Water and Cities – Managing a vital relationship*. Review 10, ISOCARP Review 10, Gdynia, POL.

Sieverts Th, 1998, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land.* Bauwelt Fundamente.

Sieverts Th., Koch M., Stein U., Steinbusch M., 2005, Zwieschenstadt – Inzwischen Stadt? Endeken, Begreifen, Verändern, Seria Zwischenstadt, t. Querschnittsband, Müller+Busmann, Wupertall.

Szmytkowska M., 2017, *Kreacje współczesnego miasta. Uwarunkowania i trajektorie rozwojowe polskich miast średnich.* Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl

Theis G. (red.), 2013, *Metropole: Stadt Neu Bauen. Metropolis Building the City Anew*. Seria IBA_Hamburg, T. 7, Jovis.

Walter J., 2003, *Der Sprung* über *die Elbe – Ein Projekt zur Erneuerung des Großstadtversprochen*, [w:] *Der Sprung* über *die Elbe. Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17-24. July 2003.* Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

Walter J., 2005, *Pläne Projekte Bauten. Architetur und Städtebau in Hamburg 2005 bis 2015.* Verlagshaus Braun.

Walter J., 2007, *Perspektiven der Metropole*, [w:] *Reflexionen. Reflections*, G. Theis (red). Seria Metropole: Metropolis, T.1, IBA_Hamburg, Jovis.

Walter J., 2013, *Erneuerung des Zukunftsversprechens*, [w:] *Stadt Neu Bauen. Building the City Anew,* G.Theis (red.). Seria Metropole: Metropolis, T. 7, IBA_Hamburg, Jovis.

Woitass R., Ploucquet K. (red.), 2003, *Sprung* über *die Elbe. Leap Across the Elbe. Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17-24.* Juli 2003, Freien und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

MOST WIEDZY Pobrano z mostwiedzy.pl