

**DOROTA KAMROWSKA-ZAŁUSKA
MAŁGORZATA KOSTRZEWSKA
ANNA GOŁĘDZINOWSKA**

Politechnika Gdańska

**WPLYW WYDARZEŃ I INWESTYCJI
NA POTENCJAŁ ROZWOJOWY
METROPOLII NADMORSKICH *IN STATU NASCENDI***

Abstract: **The Impact of Events and Investments on Development Potentials of the Coastal Metropolises *in Statu Nascendi*.** The article describes mass events and programs of spatial transformation in the selected European coastal metropolises *in statu nascendi*, as well as the impact of these activities on the development potentials of the metropolises. Coastal metropolitan areas, due to their unique conditions, are particularly predisposed to the organization of the sporting and cultural events related to the marine identity. As the analyses carried out in the article show, these cities also host other events, such as Football European Championships and the World Cups, and are often given the status of the European Capital of Culture. These events, although they are not determined by the coastal location, often use the attributes related to it. With the organization of sporting and cultural events, different types of spatial regeneration programs are often associated. They have impact on the residents' life quality, but also indirectly increase the development potential of the metropolis. In the case of coastal metropolises, these programs usually include areas with specific marine functions as the old shipyard areas or port districts. Material cultural heritage associated with marine identity, particularly postindustrial legacy, and the *genius loci* of these areas, is the important determinant for the further development of the metropolis.

Keywords: European coastal metropolises, development potential, mass events, programs of spatial transformations.

Wstęp

Współczesne metropolie konkurują ze sobą na globalnym rynku. Ważnymi elementami tej rywalizacji są oferty w zakresie organizacji czasu wolnego i programy przekształceń przestrzennych, których celem jest podnoszenie jakości życia. Popularnym zabiegiem służącym budowaniu pozycji tego typu obszarów są wydarzenia masowe, których atrakcyjność potęgowana jest scenerią unikatowych elementów przestrzeni miejskiej. Do wydarzeń tych należą m.in. imprezy kulturalne (np. festiwale teatralne i filmowe, wystawy sztuk plastycznych), rozgrywki sportowe na najwyższym szczeblu (Igrzyska Olimpijskie oraz mistrzostwa Europy i Świata, zwłaszcza w piłce nożnej), ale również przedsięwzięcia o szerszym zakresie, nie dające zamknąć się w obrębie jednej kategorii, np. wystawy światowe, znane jako wystawy EXPO, czy też realizacja programu Europejskiej Stolicy Kultury. Wydarzenia mogą być jednorodne lub mieć charakter cykliczny, przy czym większość wydarzeń cyklicznych zmienia za każdym razem gospodarza, „wędrując” po miastach całego świata lub kontynentu. Elementem budowania wizerunku metropolii jako miejsca umożliwiającego prowadzenie atrakcyjnych stylów życia są również programy rewitalizacji i nadawania nowych funkcji dzielnicom historycznym.

Ze względu na wyjątkowe uwarunkowania naturalne i kulturowe (*genius loci*), metropolie nadmorskie są szczególnie predysponowane do organizacji pewnych wydarzeń sportowych i kulturalnych, zwłaszcza w zakresie wydarzeń wymagających dostępu do dużego akwenu lub związanych z tradycjami marynistycznymi. Przedstawione w opracowaniu analizy pokazują jednak, że miasta nadmorskie są miejscem organizacji licznych wydarzeń o charakterze metropolitalnym, niezależnych od ww. cech położenia. W przypadku takiej imprezy nadmorskie położenie staje się ważnym elementem produktu miejsca mającego uczynić wydarzenie atrakcyjnym dla osób przyjezdnych, w tym międzynarodowego grona gości.

Prezentowana praca omawia wpływ wydarzeń i programów przekształceń przestrzeni miejskiej na potencjał rozwojowy wybranej grupy europejskich metropolii nadmorskich. Do grupy tej należą metropolie rozwijające się, które określić można za Kołodziejskim [1999, s. 24-45] metropoliami *in statu nascendi*, a odnosząc się do metodologii programu ESPON¹, metropoliami

¹ ESPON (European Spatial Planning Observation Network) – Europejska Sieć Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej, program badawczy dotyczący rozwoju przestrzennego, związany z Funduszami Strukturalnymi UE. Celem programu jest zapewnienie politykom



należącymi do kategorii „Słabe MEGA” i „Potencjalne MEGA”. Szczegółowej analizie poddana została podgrupa nadmorskich metropolii z kategorii „Słabych MEGA”, do której należy kształtująca się metropolia trójmiejska, będąca w 2012 r. jednym z miast-gospodarzy jednego z największych europejskich wydarzeń sportowych – Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej (Euro 2012).

1. Tożsamość morska jako potencjał rozwojowy

O lokalizacji i rozwoju miast decyduje wiele czynników o charakterze przestrzennym, z których bodaj najważniejszym, determinującym charakter ośrodka i jego główne funkcje, jest pierwotny czynnik warunków naturalnych. Cechy środowiska naturalnego, w którym powstaje i rozwija się miasto, takie jak klimat, ukształtowanie terenu, budowa geologiczna, obecność wód otwartych lub śródlądowych, czy dostępność do zasobów naturalnych, w znacznym stopniu mogą wpływać na kierunki rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego danego miasta, budując także jego tożsamość i charakter.

Nadmorskie położenie, ze względu na wytwarzanie bardzo szczególnych uwarunkowań rozwojowych, zarówno w zakresie rozwoju przestrzennego, społecznego, jak i gospodarczego, jest jednym z najbardziej istotnych wyróżników miast. Metropolie nadmorskie są jednocześnie miastami portowymi. To właśnie dostępność transportowa zdeterminowała ich historyczny rozwój. Możliwości znacznego przepływu ludności powodują, że społeczności miast portowych zawsze były i są, w większym stopniu niż w przypadku miast „śródlądowych”, zróżnicowane kulturowo, językowo, religijnie, a dzięki temu – bardziej otwarte i tolerancyjne. Miasta portowe były także zawsze w uprzywilejowanej sytuacji ekonomicznej, ze względu na możliwość prowadzenia handlu, zarówno krajowego jak i międzynarodowego, oraz rozwój przemysłu bezpośrednio lub pośrednio związanego z gospodarką morską (np. przemysł stoczniowy, portowy, rybołówstwo, transport, turystyka).

Metropolie *in statu nascendi*, walcząc o wzrost pozycji w międzynarodowych rankingach, są często miejscem realizacji flagowych inwestycji mających na celu zwiększenie ich rozpoznawalności oraz podniesienie konkurencyjności na arenie europejskiej i światowej. Wielkie inwestycje lub wydarzenia odbywające się w przestrzeni miejskiej, podparte siłą niepowtarzalnej scenarii

i praktykom na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym systematycznej, nowej i porównywalnej wiedzy na temat trendów w rozwoju terytorialnym Europy oraz wpływu wdrażanych polityk na regiony i obszary europejskie [za: www.espon.pl, dostęp: 22.02.2016].



nadmorskiej, mogą stanowić jedną z podstaw budowania konkurencyjnej pozycji takich miejsc.

2. Pozycjonowanie metropolii nadmorskich w Europie

Metropolie podlegają klasyfikacji i hierarchizacji. Pozycja w rankingach ma realny wpływ na możliwości rozwoju tych ośrodków – nie tylko kształtuje wyobrażenie o potencjale wśród opinii publicznej i inwestorów, ale często również staje się uwarunkowaniem uwzględnianym w regionalnych, krajowych i europejskich politykach rozwoju. Najpowszechniej stosowaną klasyfikacją obszarów miejskich w Europie jest hierarchia funkcjonalnych obszarów miejskich według programu ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*) – Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej. Celem tego programu jest zapewnianie nowej, porównywalnej wiedzy na temat trendów w rozwoju terytorialnym Europy oraz wpływu wdrażanych polityk na regiony i obszary europejskie. Według metodologii ESPON, obszary metropolitalne zostały podzielone na pięć kategorii: „Globalne węzły”, „Lokomotywy Europy”, „Silne MEGA” (od: *Metropolitan European Growth Areas* – Metropolitalne Europejskie Obszary Wzrostu), „Potencjalne MEGA” i „Słabe MEGA”.

ESPON pozycjonuje metropolie europejskie metodami analiz regionalnych i odnosi się przede wszystkim do kryteriów ilościowych (np. dostęp do różnego rodzaju usług i infrastruktury). Nie uwzględnia natomiast analizy urbanistycznej oraz związanych z nią zagadnień, takich jak kontekst, jakość i różnorodność tkanki urbanistycznej, dziedzictwo kulturowe czy atrakcyjność krajobrazowa miast portowych. Metodologia ta, w odniesieniu do cech specyficznych dla nadmorskiego położenia, uwzględnia jedynie kwestię zewnętrznej dostępności transportowej, a więc m.in. obecności portów morskich. Tymczasem ważnymi elementami fenomenu nadmorskości są również takie kwestie, jak: unikatowy charakter przestrzeni miejskiej (w tym przede wszystkim budująca tożsamość morską przestrzeń publiczną, np. zbudowane fronty wodne czy niepowtarzalny krajobraz miejski, wzbogacony np. o dźwigi stoczniowe i inne charakterystyczne elementy przestrzenne związane z przemysłem), specyficzne elementy środowiska naturalnego (plaże, naturalne fronty wodne, nadmorska i morska flora i fauna) otaczające miasto lub niekiedy będące jego integralną częścią, jak również styl życia utożsamiany ze specyfiką miasta nadmorskiego i portowego (wyrażający się przez mobilność, otwartość, kreatywność, innowacyjność oraz charakterystyczne formy



spędzania czasu wolnego, np. sporty wodne, rekreacja na plaży). Funkcje morskie przekładają się na wiele wyróżników w przestrzeni miejskiej, które nie występują w miastach nie mających dostępu do wód otwartych. Należą do nich m.in. wyróżniki krajobrazowe, takie jak: otwartość widnokregu, możliwość obserwacji sylwety miasta od strony wody i znaczenie tej sylwety jako ważnego elementu dziedzictwa kulturowego. Oprócz elementów naturalnych występują też te wynikające z działalności człowieka związane z turystyką i rekreacją nadmorską oraz sportami wodnymi.

Kolejnym wyróżnikiem przestrzeni miejskiej jest gospodarka morska i należący do niej przemysł morski, portowy, stoczniowy. Kreuje on obszary miejskie o szczególnym charakterze wynikającym z obecności dziedzictwa industrialnego – należą do nich niekiedy całe dzielnice miejskie, gdzie przemieszane są funkcje mieszkaniowe i przemysłowe (np. dzielnice stoczniowe i portowe). Ten fenomen jest widoczny we wszystkich skalach, od charakteru i struktury urbanistycznej całej dzielnicy, przez architekturę mieszkaniową i przemysłową, aż po elementy *designu* i mebli miejskich (np. nieczynne dźwigi stoczniowe na nabrzeżu).

Odnosząc się do metodologii ESPON i przyjętych na jej podstawie kryteriów, w grupie europejskich metropolii *in statu nascendi* znajdują się 23 aglomeracje mieszczące się w kategorii „Słabe MEGA”, z czego aż 12 to aglomeracje nadmorskie, oraz 25 obszarów metropolitalnych należących do kategorii „Potencjalnych MEGA”, z których aż 14 to metropolie nadmorskie. Metropolie należące do tych dwóch kategorii, mimo swoich ograniczonych zasobów finansowych i ludzkich (w porównaniu do miast znajdujących się na wyższych szczeblach hierarchii), aktywnie zabiegają o wzmacnianie swojej pozycji na globalnym rynku.

3. Wydarzenia w metropoliach nadmorskich *in statu nascendi*

Wydarzenia wykorzystujące potencjał przestrzeni miasta można podzielić na dwie grupy. Pierwsza z nich to imprezy wpływające bezpośrednio i w dużym stopniu na strukturę przestrzenną miasta (zarówno w perspektywie krótko- jak i długoterminowej). Są one w dużym stopniu finansowane przez sektor publiczny i w większości przypadków przezeń inicjowane. Wymagają specjalistycznej infrastruktury obsługi imprez masowych oraz organizacji ich logistyki. Należą do nich przede wszystkim Igrzyska Olimpijskie, wystawy EXPO, Mistrzostwa Świata i Europy w piłce nożnej. Są one adresowane

przede wszystkim do odbiorców z zewnątrz i nastawione na wzmocnienie wizerunku i konkurencyjności zewnętrznej. Drugą grupę stanowią wydarzenia wpływające jedynie pośrednio na strukturę przestrzenną miasta, takie jak festiwale sztuki, rozgrywki sportowe na najwyższym szczeblu w różnych dyscyplinach, ale wykorzystujące już istniejącą infrastrukturę sportową, czy też uzyskanie miana Europejskiej Stolicy Kultury. W przypadku metropolii nadmorskich do grupy tej należą także wszelkie imprezy morskie, takie jak złoty żaglowców (np. międzynarodowy zlot żaglowców *The Tall Ships' Races*) czy regaty. W organizacji tych imprez zauważalny jest większy procentowo, w stosunku do całości wydatków, udział sektora prywatnego, przede wszystkim związany z obsługą ruchu turystycznego.

Tabela 1

Wydarzenia w metropoliach nadmorskich kategorii „Słabe MEGA”

Słabe MEGA							
		imprezy wpływające bezpośrednio na strukturę miast				imprezy wpływające pośrednio na strukturę miast	
	Miasto	Igrzyska Olimpijskie	EXPO	MŚ w piłce nożnej	ME w piłce nożnej	Europejska Stolica Kultury	<i>The Tall Ships' Races</i>
1	Gdańsk	–	–	–	2012	–	2000
2	Szczecin	–	–	–	–	–	2007, 2013, 2017
3	Ryga	–	–	–	–	2014	–
4	Tallin	–	–	–	–	2011	–
5	Turku	–	–	–	–	2011	–
6	Cork	–	–	–	–	2005	–
7	Southampton	–	–	–	–	–	1982
8	Havre	–	–	–	–	–	–
9	Bordeaux	–	–	1998	2016	–	–
10	Porto	–	–	–	2004	2001	–
11	La Valetta	–	–	–	–	–	–
12	Genua	–	1992	1990	–	2004	2007

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 1 zawiera zestawienie różnego rodzaju wydarzeń, zarówno tych nie związanych bezpośrednio z nadmorskim charakterem metropolii, jak i tych szczególnie związanych z morską tożsamością, odbywających się w metropoliach nadmorskich należących do tej samej grupy co kształtująca się metropolia trójmiejska – „Słabych MEGA”. Ze względu na zbyt niski potencjał organizacyjno-finansowy, niewystarczającą bazę turystyczno-hotelową oraz wiele innych uwarunkowań, żadne z miast w kategorii „Słabe MEGA” nie było gospodarzem największego wydarzenia sportowego w skali światowej – Igrzysk Olimpijskich. Jednak już tak istotne i rozpoznawalne wydarzenia jak Mistrzostwa Świata i Europy w piłce nożnej, a nawet Wystawa Światowa EXPO, mają miejsce w nadmorskich metropoliach *in statu nascendi*. Jednocześnie połowa tych miast otrzymała miano Europejskiej Stolicy Kultury.

4. Programy przekształceń przestrzennych w metropoliach nadmorskich *in statu nascendi*

Równie ważnymi bodźcami rozwojowymi metropoliach nadmorskich *in statu nascendi* są programy przekształceń przestrzennych nastawione na poprawę jakości przestrzeni miejskiej. Ich celem jest szeroko rozumiana rewitalizacja w aspektach przestrzennym, ekonomicznym i społecznym oraz świadoma organizacja procesów planowania i realizacji przedsięwzięć o zasięgu ponadlokalnym. Do programów takich należą m.in.: wspierane w ramach wszystkich edycji inicjatywy URBAN oraz inne, oparte na tej samej metodzie, polegającej na projektowaniu zintegrowanym; realizowane w ramach różnorodnych form kontraktów terytorialnych lub w ramach programów Unii Europejskiej, wynikających ze strategii dotyczących polityki miejskiej, opartych na programach dedykowanych środowisku zbudowanemu.

Ważne znaczenie dla rewitalizacji przestrzeni metropolii nadmorskich ma metoda odnowy przestrzeni miejskiej będąca kontynuacją inicjatywy URBAN². Wskazuje ona na konieczność zintegrowanego podejścia w zwalczaniu skoncentrowanych problemów społecznych, ekonomicznych i ekolo-

² Program URBAN – Inicjatywa Wspólnotowa, której celem jest rozwój społeczny i ekonomiczny miast oraz dzielnic znajdujących się w kryzysie oraz wsparcie rozwoju obszarów miejskich. W ramach URBAN promowane są działania idące w kierunku innowacji oraz umożliwiające rozwój społeczno-ekonomiczny miast, które dotknął kryzys. Przedsięwzięcia realizowane za pomocą inicjatywy URBAN otrzymują pieniądze z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego [za: www.fundusze-strukturalne.pl/urban.html, dostęp: 1.03.2016].



gicznych. Polega na kompleksowych działaniach, które łączą odnowę przestarzałej i niedopowiadającej obecnym standardom infrastruktury miejskiej z działaniami prowadzącymi do poprawy sytuacji społeczno-gospodarczego danego obszaru miejskiego:

- ożywienia gospodarczego i zmiany na rynku pracy,
- przeciwdziałania zjawisku marginalizacji i wykluczenia społecznego,
- poprawy jakości środowiska przyrodniczego.

Mimo że inicjatywa URBAN, jako rodzaj funduszu UE, nie jest kontynuowana, to sama metoda jako podejście zintegrowane i obejmujące wszystkie sfery działań: społeczną, ekonomiczną i przestrzenną, może być w dużym stopniu wykorzystywana w praktyce programowania programów rewitalizacji, które będą ubiegać się o fundusze w ramach tzw. *mainstream funds* (fundusze głównego nurtu). Należy podkreślić następujące zasady metody URBAN [Niessler 2004], które przesądzają o jej efektywności:

- działania zintegrowane,
- koncentracja środków na małych, ograniczonych przestrzennie obszarach,
- położenie nacisku na partnerstwo regionalne i duża rola partycypacji społecznej,
- uproszczone zarządzanie przez zastosowanie pojedynczego funduszu i względnie nieskomplikowaną strukturę programu.

Ważnym elementem tej metody jest wymiana informacji i dzielenie się doświadczeniami na temat rewitalizacji terenów miejskich oraz budowanie bazy dobrych praktyk i rozpowszechnianie *know-how*. Warto też zwrócić uwagę na silną rolę samorządów, które ponosiły główną odpowiedzialność za planowanie i wdrażanie działań. Jednocześnie wpływ projektów nie ograniczał się do terenów nimi objętych, ale były one katalizatorami rozwoju dla całego obszaru miasta, a nawet inicjowały zmiany w skali ponadlokalnej i regionalnej.

Kryteria, które brano pod uwagę w ramach wyboru obszarów wsparcia do programu URBAN II: wysoka stopa bezrobocia długookresowego, niski poziom aktywności ekonomicznej, wysoki wskaźnik ubóstwa i marginalizacji społecznej, potrzeba rekonwersji wynikająca ze specyficznych problemów gospodarczych lub społecznych, wysoki odsetek imigrantów, mniejszości etnicznych czy innych grup mniejszościowych lub uchodźców, niski poziom wykształcenia mieszkańców, znaczny niedobór określonych kwalifikacji, wysoki odsetek osób, które nie ukończyły szkoły podstawowej lub gimnazjalnej, wysoki wskaźnik przestępczości, niekorzystna sytuacja demograficzna, zdegradowane środowisko naturalne. Te kryteria pozwalają na delimitację (co prawda bardziej z punktu widzenia ekonomiczno-społecznego niż przestrzen-

nego) obszaru problemowego, dla którego właściwe będzie zastosowanie opisywanej metody.

Głównymi odbiorcami programu są mieszkańcy miasta, a celem – poprawa jakości ich życia. Niemniej, nowa jakość życia staje się również elementem budowania wizerunku zewnętrznego metropolii – kierowanego do potencjalnych przyszłych mieszkańców, inwestorów i turystów. W tab. 2 przedstawiono udział miast z analizowanej grupy („Słabych MEGA”) w inicjatywach Unii Europejskiej wspierających odnowę przestrzeni miejskiej. Większość z analizowanych miast (pięć z ośmiu, które mogły być beneficjentami) brała udział w pierwszej lub drugiej edycji inicjatywy URBAN, a niektóre z nich w obu. Miasta polskie i leżące w republikach nadbałtyckich nie były kwalifikowane do objęcia tą inicjatywą, jednak wzięły aktywny udział w inicjatywie URBACT II, której celem jest, m.in., propagowanie dobrych praktyk wypracowanych w ramach programu URBAN.

Tabela 2

Europejskie programy odnowy w nadmorskich metropoliach kategorii „Słabe MEGA”

Słabe MEGA				
Europejskie programy odnowy				
Lp.	Miasto	URBAN I	URBAN II	URBACT II
1	Gdańsk	Niedostępny	Niedostępny	+
2	Szczecin	Niedostępny	Niedostępny	
3	Ryga	Niedostępny	Niedostępny	+
4	Tallin	Niedostępny	Niedostępny	+
5	Turku			
6	Cork	+		
7	Southampton			
8	Havre		+	
9	Bordeaux		+	
10	Porto	+	+ (2 razy)	+
11	La Valetta			
12	Genua	+	+	

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela pokazuje jedynie ogólnoeuropejskie programy, ale w większości analizowanych miast zostały ukończone lub są aktualnie realizowane także inne programy dotyczące rewitalizacji miast lub ich dzielnic. Są to programy o bardzo różnym i często mieszanym sposobie finansowania ze źródeł centralnych, regionalnych lub lokalnych, z udziałem środków publicznych lub prywatnych. Coraz częściej występują też przedsięwzięcia w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

5. Modele rozwoju uwzględniające podniesienie konkurencyjności miasta

Organizatorzy wydarzeń kulturalnych czy sportowych, dbając o atrakcyjność imprezy i przyciągnięcie jak najszerszego grona odbiorców, starają się zapewnić jak najciekawsze miejsce dla danego wydarzenia. Budowie obiektów i realizacji programów przestrzennych o charakterze metropolitalnym (kierowanych do międzynarodowego grona odbiorców) często towarzyszą programy odnowy i rozwoju obszarów miejskich. Choć są one kierowane przede wszystkim do mieszkańców, odgrywają równie ważną rolę w budowaniu potencjału rozwojowego metropolii.

Zależności między kreowaniem przestrzeni o charakterze metropolitalnym (realizacją inwestycji związanych z wydarzeniami i promocją zewnętrzną miasta) a działaniami dedykowanymi jakości życia mieszkańców (procesami rewitalizacji) przyjmują różne formy, jednak wyodrębnić można trzy główne modele³:

1. Prymat rewitalizacji nad promocją zewnętrzną, gdzie głównym celem działań w ramach organizacji wydarzenia jest podnoszenie jakości życia mieszkańców. Jest to model realizowany przede wszystkim w krajach zamożnych, o ugruntowanej pozycji międzynarodowej.
2. Synergia rewitalizacji i promocji zewnętrznej, gdzie cele miasta dotyczą zarówno budowy marki, jak i poprawy jakości życia przez rewitalizację.
3. Prymat zewnętrznej promocji i wzmocnienia wizerunku miasta nad procesami rewitalizacji. Model ten dotyczy przeważnie miast, które zabiegają o poprawę wizerunku na świecie i podniesienie rozpozna-

³ Modele opisujące zależności między procesem rewitalizacji a wydarzeniami flagowymi oraz schemat obrazujące te relacje opisano w: [Kamrowska-Zaluska, Kostrzewska 2014, s. 57-70].



walności, zaś problemy społeczne nie są traktowane priorytetowo, co najczęściej zdarza się w państwach rządzonych autorytarnie [Kamrowska-Zaluska, Kostrzewska 2014, s. 60].

6. Wybrane wydarzenia i związane z nimi programy przekształceń w metropoliach nadmorskich

W omówionej grupie miast „Słabych MEGA” można wskazać wszystkie z opisanych wyżej modeli. Jako studia przypadków opisane zostały: Genua (rewitalizacja waterfrontu), Hawr (gdzie zrealizowano m.in. program URBAN II) oraz Gdańsk (organizacja Euro 2012 i rewitalizacja dzielnicy, w której zbudowano stadion). Działania w Genui i Hawrze opisuje najlepiej model 1), gdzie głównym celem jest rewitalizacja, zaś Gdańsk reprezentuje model 2), w którym procesy rewitalizacji i promocji miasta występują synergicznie.

6.1. Genua

Największymi problemami współczesnej Genui, które ograniczają jej rozwój przestrzenny, są sytuacja topograficzna oraz lokalizacja funkcji przemysłowych wzdłuż brzegu morza. Nowoczesne, czterystutysiężne miasto rozwija się w relatywnie wąskiej strefie nabrzeża. Strome wzgórza ograniczają jej rozwój od strony lądu, a rozległe nabrzeża towarowe, magazyny kontenerów oraz stocznie od strony morza. Tereny nadwodne były chaotycznie zabudowane i użytkowane wybiórczo, a wiele elementów nadbrzeżnej infrastruktury, z połowy poprzedniego wieku, takich jak doki oraz baseny portowe, zostało wyłączonych z użytku.

W XX w. ruch portowy przeniesiony został do zachodniej części miasta i obszar starych nabrzeży pozostał praktycznie nieużywany aż do 1992 r., kiedy rozpoczęto realizację projektu „*Waterfront*” autorstwa Renzo Piano. Jego rezultatem jest uporządkowanie strefy brzegowej obejmującej obszar prawie 250 ha, w skład którego wchodzi dzielnice Pra, Pegli, Cornigliano, Sampierdarena i Voltri. Celem projektu było przywrócenie miasta morzu oraz udostępnienie brzegu dla mieszkańców. Nie przekreśla to użytkowania istniejących funkcji przemysłowych, będących ważnym czynnikiem ekonomicznego rozwoju miasta. W porcie Sestri Ponente koncentracja funkcji magazynowych i przemysłowych umożliwiła zlokalizowanie mariny oraz „wiosek rybackich” wraz z portami kutrów oraz targiem rybnym [Bonnenberg 2007]. Rezultatem



projektu jest przeprojektowanie portu przeładunkowego w dzielnicy Voltri oraz otwarcie nowego frontu wodnego między Starym Molem i Fierą.

Na terenie Genui zrealizowano dwa programy w ramach pierwszej i drugiej edycji inicjatywy URBAN. Program URBAN II dla Genui obejmował powierzchnię 198 ha położonych w historycznym centrum, które zamieszkuje 23 tys. mieszkańców. Obejmował on obszar wybrzeża portowego, który przed rozpoczęciem projektu był dotknięty poważnymi problemami społeczno-gospodarczymi wynikającymi z wysokiego poziomu imigracji, bezrobocia, przestępczości, zdegradowanej substancji urbanistycznej, złego stanu infrastruktury (w szczególności zbierania odpadów, kanalizacji i odwodnienia) i stanu środowiska. Obszar położony jest jednak w sąsiedztwie najważniejszych obiektów publicznych, w tym nowego zainwestowania Porto Antico. Genua od początku istnienia rozwijała się na bazie handlu morskiego, a główne funkcje handlowe zajmowały miejsce blisko nabrzeży portowych. Na jego terenie znajduje się wiele zabytków z okresu od średniowiecza do renesansu. Jest to też powód, dla którego walory turystyczne uznawane zostały za jego główny potencjał rozwojowy.

Celem programu URBAN II w Genui była kompleksowa rewitalizacja miasta i jego zaniedbanych dzielnic w celu promowania zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich. Jego cechą było partnerstwo i angażowanie lokalnych aktorów. Program koncentrował się na integracji społecznej, organizacji infrastruktury wspierania biznesu i poprawie jakości środowiska fizycznego.

6.2. Hawr

Miasto Hawr jest jedną z potencjalnych metropolii nadmorskich we Francji. Jest to jednocześnie miejsce jednego z bardziej udanych przedsięwzięć realizowanych w ostatnich latach w ramach drugiej edycji inicjatywy URBAN. Program inicjatyw lokalnych (*Le Programme d'Initiative Communautaire – PIC URBAN*) dla miasta Hawr miał charakter ekonomiczno-społeczno-przestrzenny i skupiał całość zadań prowadzących do rewitalizacji dzielnicy portowej. Przedsięwzięcie to ma poparcie w polityce przestrzennej na poziomie narodowym i regionalnym. Jest on wpisany do dokumentów strategicznych i planistycznych: *le Contrat de Plan Etat*, *le Contrat de Plan Région* oraz *le Contrat de Ville*. PIC URBAN jest owocem partnerstwa finansowego Unii Europejskiej, miasta Hawr innych podmiotów, zarówno publicznych (Państwa Francuskiego, Regionu Haute Normandie i Departamentu), jak i prywatnych (przedsiębiorstw, fundacji i stowarzyszeń). Inwestycja posiada budżet



pozwalający zainicjować dynamiczny rozwój dzielnicy Południe miasta Hawr [Kamrowska-Zaluska 2005].

Cel tego projektu to zwiększenie atrakcyjności dzielnicy, wprowadzenie dynamiki miejskiej, a przez to podniesienie jakości życia mieszkańców. Projekt wykorzystuje znaczny potencjał tego terenu, aby odpowiedzieć na potrzeby i oczekiwania mieszkańców oraz innych aktorów obecnych w jednostce urbanistycznej Saint Nicolas de l'Eure.

Kluczowym elementem programu PIC URBAN była rewitalizacja doków Dombasle, składająca się z następujących działań: otwarcia dzielnicy i powiązania jej ze śródmieściem, zagospodarowania terenów stanowiących jej połączenie z terenami portowymi, ochrona i waloryzacja dziedzictwa kulturowego i portowego charakteru dzielnicy, wprowadzenia funkcji kulturalno-administracyjnych, których lokalizacja nie jest możliwa w śródmieściu, kreacja zielonego pasa mieszczącego park miejski na terenie 9 hektarów wzdłuż nabrzeża rzeki Saony, wykreowanie i hierarchizacja sieci przestrzeni publicznych oraz rewaloryzacja obiektów i struktur w dokach Dombasle.

Specyfiką programu PIC URBAN jest wytworzenie wartości dodanej w skali lokalnej, regionalnej, narodowej i europejskiej z jednoczesnym przedstawieniem globalnych rozwiązań rewitalizacyjnych poprzedzonych szczegółowymi analizami dostosowanymi do charakterystycznej sytuacji południowej części miasta. Ta strategia doprowadziła do osiągnięcia następujących celów:

- nadania dzielnicy Południe roli motoru rozwoju aglomeracji miasta Hawr, przez stworzenie warunków do rozwoju przedsiębiorczości i innowacji;
- organizacji rozwoju i odnowy dzielnicy Południe przez wypracowanie całościowego podejścia ukierunkowanego na szukanie kompatybilności między aktywnością ekonomiczną, synergią społeczną i zapewnieniem różnorodności funkcji;
- stworzenia nowych miejsc pracy;
- promowania połączeń funkcjonalnych i transportowych dzielnicy Południe z terenami sąsiednimi oraz jej otwarcia w celu integracji mieszkańców z nową dynamiką miejską;
- wprowadzenia metod i zasad partycypacji społecznej i demokratycznego zarządzania.

Program wpłynie nie tylko na bezpośredni obszar działań, ale na podniesienie atrakcyjności całej metropolii. Co więcej, środki w wysokości 30 mln euro zainwestowane w program wygenerowały napływ kapitału prywatnego w wysokości prawie 200 mln euro.



6.3. Gdańsk

Polska wciąż jeszcze pozostaje w tyle za rozwiniętymi krajami Europy Zachodniej, jednak decyzja o organizacji Euro 2012 przyspieszyła w czasie realizację wielu projektów infrastrukturalnych. W polskich warunkach szczególnie ciekawym przypadkiem jest aglomeracja Gdańska. Nie posiadając odpowiedniego obiektu, władze miasta podjęły decyzję o budowie stadionu w zaniedbanej społecznie i wizerunkowo, częściowo przemysłowej dzielnicy Letnica, w miejscu istniejących do tej pory ogródków działkowych. Zanim podjęto decyzję o tej lokalizacji, brano pod uwagę różne inne miejsca, badając ich położenie względem infrastruktury transportowej, możliwości dojazdu oraz dojścia przez kibiców indywidualnych i zorganizowanych, a także późniejszego wykorzystania stadionu.

Jeszcze przed wyborem gospodarza Euro 2012, w 2004 r., Gdańsk przyjął uchwałę o Lokalnym Programie Rewitalizacji dla Gdańska. W programie wyodrębniono i opisano pod względem urbanistycznym, konserwatorskim i społecznym trzynaście obszarów wytypowanych w pierwszej kolejności do rewitalizacji. Przy wyborze terenów zdegradowanych kierowano się siedmioma podstawowymi kryteriami:

- 1) wysokim poziomem bezrobocia mieszkańców,
- 2) niskim poziomem wykształcenia mieszkańców,
- 3) niskim poziomem przedsiębiorczości mieszkańców, wysokim stopniem wykluczenia społecznego i biedy,
- 4) wyraźnie zanieczyszczonym środowiskiem naturalnym,
- 5) dużą liczbą obiektów o wartościach kulturowych,
- 6) złym stanem technicznym istniejącej zabudowy,
- 7) brakiem odpowiedniej infrastruktury technicznej.

W granicach terenu przeznaczonego do rewitalizacji wytypowano trzynaście mniejszych obszarów, które były najlepiej przygotowane do rewitalizacji. Niezależnie od odmiennej charakterystyki wszystkich objętych programem obszarów, można określić zestaw cech charakterystycznych dla całego ich zbioru. Pierwszą z nich jest postępująca degradacja substancji materialnej zarówno budynków, jak i infrastruktury technicznej. Również rozwijające się patologie społeczne na tych terenach prowadzą do uznania ich za obszary o niskiej atrakcyjności do zamieszkania, odwiedzenia, a także do prowadzenia działalności gospodarczej. Trzecią cechą są pogarszające się wskaźniki dotyczące bezrobocia i poziomu ubóstwa społeczności lokalnej, a także narastający problem tzw. wykluczenia społecznego. Dzielnice te są opuszczane



przez zamożniejszych mieszkańców poszukujących bardziej bezpiecznych i lepiej wyposażonych w infrastrukturę dzielnic, o znacznie niższym poziomie patologii społecznych.

Powyższymi cechami charakteryzuje się także Letnica, jednak dzielnica ta nie została wytypowana jako obszar priorytetowy do objęcia programem rewitalizacji, głównie ze względu na obecnie małe znaczenie dzielnicy dla Gdańska oraz relatywnie niewielką liczbę mieszkańców. Priorytety władz miasta zmieniły się jednak po podjęciu decyzji o lokalizacji w Letnicy stadionu na Euro 2012. W 2006 r. nastąpiła ewaluacja założeń programowych z 2004 r. polegająca na włączeniu do programu również obszarów posiadających możliwości nowego zainwestowania. W ten sposób Letnica znalazła się w programie rewitalizacji, a bezpośrednią przyczyną tej ewaluacji były niedalekie w przyszłości wybory gospodarza Euro 2012 [Kostrzewska-Rembeza 2010, s. 1215-1222]. Już po podjęciu przez UEFA decyzji o wyborze Polski, pod koniec 2007 r., w Urzędzie Miejskim powstał referat ds. rewitalizacji, a jego pierwszym „produktem” był raport o Letnicy.

Lokalizacja stadionu w Letnicy pociągnęła za sobą konieczność rewitalizacji samej dzielnicy, która ze względu na stopień degradacji przestrzennej, społecznej i ekonomicznej nie mogłaby stanowić właściwej oprawy dla funkcji o znaczeniu regionalnym, jakim jest stadion.

Letnica to historyczna dzielnica przemysłowa Gdańska, w której znajdowały się liczne fabryki i zakłady przemysłowe (huta szkła, huta i walcownia stali, fabryka nawozów, śrub, nitów) wybudowane w drugiej połowie XIX w. Towarzystwom obiektom przemysłowym ceglana zabudowa mieszkaniowa i jej układ urbanistyczny również pochodzi z końca XIX w. Po II wojnie światowej do Letnicy przeprowadzano eksmitowanych z innych dzielnic mieszkańców, którzy nie płacili czynszów. Z tego powodu, jak również z powodu nieco peryferyjnego położenia Letnicy względem innych dzielnic przemysłowych, dzielnica ta ulegała stopniowej degradacji. Ponad 100-letnie budynki w większej części są w złym stanie technicznym.

Mieszkańcy Letnicy wiązali spore nadzieje z budową stadionu wiedząc, że ich dzielnica stanie się obiektem głównego zainteresowania w ciągu najbliższych przynajmniej kilku lat. Stanęli jednak przed koniecznością czasowej zmiany lokali na czas generalnych remontów budynków lub koniecznością wyprowadzenia się do innych lokali komunalnych, ponieważ część budynków Letnicy musiała zostać wyburzona w celu rozbudowy układu komunikacyjnego. Większość mieszkańców widziała raczej otwierające się nowe szanse w związku z organizacją Euro (odnowa przestrzeni dzielnicy, nowe miejsca



pracy, możliwość otwarcia nowej działalności w związku z sąsiedztwem stadionu) niż pogorszenie się sytuacji, dlatego miasto nie spotkało się z żadnymi poważniejszymi niepokojami społecznymi.

Oczywistym skutkiem przestrzennym jest wybudowany stadion. Stadion gdański uważany jest za jeden z najpiękniejszych w Europie, ze względu na swoją wyjątkową kolorystykę nawiązującą do barwy bursztynu, co podkreśla jego nadmorskie położenie i gdański charakter. Stał się on także dominantą w otaczającym krajobrazie. Kolejnym widocznym skutkiem organizacji Euro 2012 jest pierwszy etap rewitalizacji Letnicy, zarówno w jej przestrzennym, jak i społecznym aspekcie. W pobliżu stadionu powstało nowoczesne centrum kongresowo-wystawiennicze Amber EXPO, miejsce organizacji wielu konferencji i targów międzynarodowych. Nie należy jednak zapominać, że zmiany te zostały dokonane wyłącznie dzięki organizacji Euro 2012 i gdyby nie Mistrzostwa, Letnica długo musiałaby czekać na swoją kolej. Zaistniała jednak szansa, że nowe inwestycje, zmiana wizerunku dzielnicy i rewitalizacja wpłyną na zmniejszenie występujących do tej pory patologii społecznych.

Zakończenie

Specyfika nadmorskiego położenia jest uwarunkowaniem rozwojowym, które przy użyciu odpowiednich rozwiązań przestrzennych, stwarza ogromne możliwości wyróżnienia się na tle innych metropolii *in statu nascendi*. W tym celu realizowane są imprezy o charakterze metropolitalnym i tzw. inwestycje flagowe eksponujące nadmorską tożsamość. Pierwsza z wymienionych form, chociaż z istoty efemeryczna, również wiąże się pozostawieniem trwałych śladów w przestrzeni, wpisujących się lub przeformowujących tożsamość miasta.

W warunkach europejskich możemy wyróżnić kilka modeli budowania pozycji konkurencyjnej, zależnych od zdiagnozowanych potrzeb, przyjętej wizji rozwoju ale również zachęt finansowych przewidzianych polityką Unii Europejskiej. Wszystkie wymienione powyżej studia przypadków należy uznać za pozytywne przykłady, jednak ważnym elementem sukcesu było zaaplikowanie odpowiednich rozwiązań w czasie, kiedy były one najbardziej pożądane w kontekście konkurencji z innymi ośrodkami, jak również polityki spójności UE.

Kryzys ekonomiczny spowodował wstrzemięźliwość kapitału prywatnego dotyczącą inwestowania w drogie i ryzykowne projekty. W zakresie kompleksowych projektów rewitalizacyjnych, Unia Europejska w sposób zdecydowany zmieniła punkt ciężkości z kwestii ekonomicznych i kulturowych na

społeczne. Tak więc, nader aktualnym pytaniem staje się kwestia co dziś może stanowić o konkurencyjności metropolii nadmorskich *in statu nascendi*? Czy w nowych, odpowiedzialnie skonstruowanych strategiach rozwojowych, jest miejsce na imprezy metropolitalne i inwestycje flagowe? Jakie elementy tożsamości nadmorskiej i w jakiej formie mogą się wpisać w tę strategię?

Literatura

- Bonnenberg A., 2007, *Analiza jakości i kompozycji funkcji w projekcie rewitalizacji portowej bramy miasta na przykładzie Porto Antico w Genui*, [w:] *Bramy i granice miasta odnowa krajobrazu miejskiego – ULAR 3*. Wydział Architektury Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Kamrowska-Załuska D., 2005, *Przekształcenie portowej struktury miejskiej (Studium przypadku: Le Havre)*, [w:] *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, T. Parteka (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 223, Warszawa.
- Kamrowska-Załuska D., Kostrzewska M., 2014, *Wielkie wydarzenia jako katalizator procesów rewitalizacji*. Problemy Rozwoju Miast, Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast, nr 2, s. 55-70.
- Kołodziejcki J., 1999, *Proces metropolizacji polskiej przestrzeni. Aglomeracja Trójmiasta – polska metropolia bałtycka in statu nascendi*, [w:] *Transformacja polskiej przestrzeni w perspektywie integracji europejskiej*, J. Kołodziejcki (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 189, Warszawa.
- Kostrzewska M., Rembeza M., 2010, *European Football Championship – Euro 2012 in Poland: the Impact on the Host-Cities Development*. Journal of US China Public Administration, t. 9, nr 10, s. 1215-1222.
- Markowski T., 1999, *Zarządzanie rozwojem miast*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Niessler R., 2004, *Rozwój obszarów miejskich w europejskich funduszach strukturalnych. Rewitalizacja miast*. Area, Poznań.
- www.fundusze-strukturalne.pl/urban.html
- www.espon.pl

