



Izabela Mironowicz*

Drogi rewitalizacji zdegradowanych struktur miejskich

Wprowadzenie

W swojej słynnej książce *Zarys geografii miast* Jaqueline Beaujeu-Garnier i Georges Chabot twierdzą, że miasto *zmienia się, dostosowuje do określonej formy cywilizacyjnej, której jest wyrazem, a zatem jego definicja nie może być jednakowa dla wszystkich epok i dla wszystkich krajów* [1]. W konsekwencji – zdaniem tych autorów – miasta należy rozpatrywać na tle ich środowiska i cywilizacji, do której należą. Nie jest przedmiotem tej pracy definiowanie miasta, a rozważenie pewnej istotnej i – paradoksalnie – najtrwalszej cechy miasta – zmienności.

Każdy system – a miasto rozumiane jako funkcjonujący organizm bez wątplenia stanowi system – można opisać przez zbiór elementów systemu oraz relacji pomiędzy nimi. Na stan każdego z elementów mogą wpływać rozmaite czynniki znajdujące się poza systemem, a także stan pozostałych elementów. Te z kolei zmieniają relacje, która to zmiana w konsekwencji znowu prowadzi do zmiany stanu poszczególnych elementów. Ze względu na charakter związków z otoczeniem miasto można zaliczyć do systemów otwartych. Oznacza to, że związki te są teoretycznie dowolne, a w praktyce bardzo rozległe. Jest oczy-

wiste, że na stan poszczególnych elementów miasta mają wpływ zmiany gospodarcze, społeczne, przyrodnicze, transportowe, kulturowe, techniczne. Miasto w oczywisty sposób na te zmiany reaguje. Teoria systemów uczy także, że miasto – podobnie jak inne systemy żywe – może odznaczać się celowym działaniem, może zatem modyfikować swoją wewnętrzną strukturę tak, aby zbliżyć się do jakiegoś punktu równowagi.

Jeśli więc spojrzemy na miasto w świetle teorii systemów, to okaże się, że zarówno ze względu na naturę miasta (system żywy), jak i na powiązania miasta z otoczeniem (system otwarty) naturalne jest, że następują w nim przemiany manifestujące się także przekształceniami struktur. Te przekształcenia o charakterze fizycznym są oczywiście najbardziej zauważalną przemianą, ale nie ulega wątpliwości, że muszą odbywać się na bazie przemian innego rodzaju – cywilizacyjnych, gospodarczych, społecznych, przyrodniczych.

Przedmiotem zainteresowania tej pracy jest przede wszystkim fizyczny aspekt przekształcenia, chociaż oczywiście rozważane będą także czynniki, które do niego doprowadziły i które go umożliwiły.

Przemiany społeczne, gospodarcze i uwarunkowania techniczne

Krzysztof Gasidło [4] przedstawił schemat użytkowania terenów przemysłowych, który ma taki charakter, że może stać się podstawą uogólnienia obejmującego przekształcenia struktur miejskich w ogóle.

Przekształcenia struktur miejskich można opisać jako proces mający cztery fazy:

- urządzenie (zagospodarowywanie),

- użytkowanie,
- degradacja,
- odnowa,

po której może nastąpić ponowne urządzenie już zupełnie innego rodzaju lub też udoskonalenie i odnowienie dotychczas istniejącego zagospodarowania.

W ramach pierwszej fazy powstaje na danym terenie pewnego rodzaju zagospodarowanie. W dalszej kolejności następuje faza użytkowania, która może mieć bardzo różny czas trwania. Zazwyczaj końcowym jej etapem jest

* Katedra Planowania Przestrzennego Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej.

degradacja, co dokładniej zostanie opisane dalej. Wreszcie zachodzi jakiegoś rodzaju odnowa, która może mieć bardzo różne formy. Może to być na przykład renowacja lub restauracja (rozumiana jako techniczna poprawa stanu zagospodarowania lub odtworzenie zniekształconych form), rekultywacja (rozumiana jako przywrócenie wartości przyrodniczych) czy oczyszczenie terenu z pozostałości dotychczasowego zagospodarowania i przygotowanie go do ponownego urządzenia. Ponowne urządzenie może być zupełnie niezależne od poprzedniego, ale może też wykorzystywać pewne wartości, jakie wytworzone zostały w przestrzeni przez poprzednie zagospodarowanie. W tym drugim przypadku proces przekształcenia można nazwać rewitalizacją (rozumianą jako przywrócenie wartości urbanistycznych, w tym znaczenia w strukturze miasta¹). Rewitalizacja nie musi oznaczać odtworzenia poprzedniego sposobu zagospodarowania, a jedynie przywrócenie wartości określonego miejsca w całej strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. W ten sposób przekształcenie pewnej struktury miejskiej wpływa na przekształcenie całej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.

Rozważenia wymaga rozumienie pojęcia degradacji oraz określenie punktu odniesienia przy ustalaniu poziomu degradacji. Degradacja obszaru jest procesem pogarszania się stanu jego zagospodarowania. Aby ocenić, czy nastąpiło takie pogorszenie i w jakim stopniu, należy określić punkt odniesienia tej oceny. Trzeba więc założyć, jakie powinno być zagospodarowanie obszaru odpowiadające stanowi, w którym degradacji się nie stwierdza, lub inaczej to formułując, kiedy poziom degradacji równy jest zero. Jeżeli stwierdzi się, że zagospodarowanie obszaru jest gorsze od przyjętego punktu odniesienia, to będzie można mówić o degradacji.

Użycie słowa „pogorszenie” mogłoby wskazywać na to, że na danym obszarze istniał kiedyś pierwotny, pożądany, niejako „idealny” stan zagospodarowania, który został w istotny sposób naruszony i godnym poparcia celem jest jego odtworzenie. Czy taki stan zagospodarowania może być poszukiwanym punktem odniesienia? W niektórych przypadkach tak. Na przykład, jeżeli mamy do czynienia ze zdewastowanym klasztorem, to jest wiele argumentów za tym, aby dążyć do odtworzenia jego poprzedniego kształtu i funkcji. Wykorzystanie obiektu poklasztorowego na hotel lub na centrum kulturalne zaakceptowano by również jako rozwiązanie pozytywne. W wielu, a być może nawet w większości przypadków trudno jednak uznać, że przywrócenie pierwotnego stanu jest właściwe. Na przykład, na ulicy Rzeźniczej we Wrocławiu, mieszczącej się w historycznym centrum miasta, w średniowieczu istniała nad brzegiem Odry rzeźnia miejska, zaopatrująca przede wszystkim pobliskie Stare Jatki [7]. Dziś taką, historyczną przeciwieństwo, formę zagospodarowania uznano by w sposób oczywisty za degradację, jakkolwiek nawiązanie do pierwotnego ukształtowania architektonicznego jatek oraz ochrona niektórych ich materialnych elementów uchodzi za cnotę.

¹ Pojęcie rewitalizacji definiuje się także jako *politykę lokalną mającą na celu ożywienie społeczno-gospodarcze zdegradowanych obszarów zurbanizowanych* [17], [9], jednak używając sformułowania „wartości urbanistyczne”, zaczerpniętego z artykułu Krzysztofa K. Pawłowskiego *Narodziny miasta nowoczesnego* [14] miałam na myśli wartości ekonomiczne, techniczne, społeczne, przyrodnicze i kulturowe.

Przeprowadzone rozważania wskazują, że stan z przeszłego okresu może być uznany za punkt odniesienia, czyli za pożądany sposób zagospodarowania nie w wyniku uznania samego faktu, że kiedyś wystąpił, lecz w wyniku przekonania, że powrót do niego jest właściwy. Dalej można stwierdzić, że przekonanie takie jest raczej rzadkim przypadkiem. Jest tak, ponieważ potrzeby przestrzenne oraz wymagania społeczne stawiane zagospodarowaniu terenów stale ewoluują.

Wywody te prowadzą do bardzo doniosłego stwierdzenia. Punktem odniesienia przy ocenie poziomu degradacji jest stan zagospodarowania uznany za najbardziej odpowiedni dla danego obszaru na podstawie przyjętego zbioru przekonań, który można określić jako współczesną doktrynę planistyczną. Doktryna ta wskazuje, jakie rodzaje zagospodarowania są najważniejsze w zależności od predyspozycji przestrzennych terenu, w tym w szczególności jego położenia w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. Na przykład, nie można w sposób absolutny uznać, że hipermarkety są same w sobie formą degradacji przestrzeni. Uznaje się zazwyczaj, że degradują przestrzeń, jeśli nie znajdują się w podmiejskich ośrodkach handlowych (gdzie jest, zgodnie ze współczesną doktryną planistyczną, odpowiednie dla nich miejsce), a pojawiają się na przykład w śródmieściu. Nie chodzi tylko o to, że zmieniła się struktura funkcjonalno-przestrzenna miast, ale zmieniły się także pewne wymagania społeczne w odniesieniu do przestrzeni, a w ślad za tym doktryna planistyczna.

Doktryny planistyczne określające odpowiedniość zagospodarowania do położenia w strukturze funkcjonalno-przestrzennej są w swojej większej części (o ile nie w całości) subiektywne i zmieniają się w czasie. Jeszcze nie tak dawno w Polsce w środowiskach planistów, urbanistów i architektów dość powszechnie przyjmowano, że dzielnice XIX-wiecznej kamienicowej zabudowy mieszkaniowej w układzie obrzeżnym to obszary zdegradowane, skazane na wymarcie i wymagające przekształcenia. Uważano, że należy je zastąpić „nowoczesnymi” blokami mieszkalnymi o układzie swobodnym. W niektórych miastach ten proces częściowo nastąpił. Zmieniła się jednak doktryna planistyczna, dzielnice zabudowy XIX-wiecznej uznano za ważne jako nośniki pewnych wartości moralnych, kompozycyjnych, historycznych. I nagle okazało się, że to nie dzielnice XIX-wiecznej zabudowy mieszkaniowej są obszarami degradacji, ale przeciwnie – blokowiska, które miały je zastąpić. Z kolei w ostatnich latach pojawia się zainteresowanie budynkami z lat 60. i 70. XX w. jako ważnym manifestem ideowym pokolenia. Proces redefiniowania doktryny trwa.

Myślenie o degradacji jest także skazane tym, jakie działania inwestycyjne uważa się za korzystne na danym obszarze. Może się na przykład okazać, że stara fabryka świetnie nadaje się do wykorzystania (jak na przykład *Piazza Metallica* w Duisburgu czy *Stary Browar* w Poznaniu) albo że trzeba ją całkowicie usunąć, aby teren przestał nosić cechy degradacji (jak na przykład doki portowe na Isle of Dogs na terenie *Docklands* w Londynie czy *Solway* w Krakowie).

Na marginesie warto zauważyć, że problem ten wiąże się z zagadnieniem studiów terenu wolnego. Ten rodzaj

badania jest szczególnie rozpowszechniony w Stanach Zjednoczonych, a obejmuje nie tylko analizę terenów niezabudowanych, ale całego miasta i ocenę pewnej „skłonności do przekształceń”. Ta analiza dotyczy w przedstawianym tu rozumieniu terenów zdegradowanych, gdyż nikt przecież nie zajmuje się przekształcaniem terenów świetnie funkcjonujących.

Analiza może być prowadzona już po uświadomieniu sobie tej zależności. Z góry należy uznać, że nie jest to analiza w pełni obiektywna, bo nie istnieje degradacja obiektywna (może z wyjątkiem technicznej, ale i to nie jest do końca pewne, bo czasem ruiny są bardzo korzystne dla konkretnego miejsca). Każdy osąd jest skażony myśleniem w kontekście predyspozycji terenu wynikających z położenia w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta (w tym dostępności), czyli potencjalnych funkcji, warunków sąsiedztwa oraz dostępności występujących na danym obszarze. Ten ostatni element najlepiej chyba oddaje ową ambiwalencję w ocenie, co jest, a co nie jest degradacją.

Aby ów subiektywnie postrzegany proces poddać jednak jakiemś rygorowi badawczemu, można wyróżnić cztery kryteria, według których ocenić można degradację poszczególnych obszarów. Są to:

1) *degradacja materialna*, obejmująca przede wszystkim stan techniczny budynków oraz rodzaj wyposażenia technicznego terenów,

2) *degradacja funkcjonalna*, obejmująca proces przekształceń funkcjonalnych występujących na danym terenie,

3) *degradacja moralna*, związana przede wszystkim z wizerunkiem miejsca,

4) *degradacja kompozycyjna*, obejmująca stopień wykształcenia struktur kompozycyjnych oraz realizację funkcji kompozycji².

² Wymienione kryteria degradacji zostały szczegółowo opisane w pracy *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych* [13].

Przedmiotem zainteresowania tej pracy nie jest jednak sam proces degradacji, ale raczej następujące po nim etapy – odnowy i ewentualnego ponownego zainwestowania, stanowiące najbardziej spektakularne etapy procesu przekształceń struktur miejskich. Wiadomo, że istnienie terenów zdegradowanych obniża jakość przestrzeni miejskiej i w konsekwencji szeroko rozumianą jakość życia. Dlatego też analiza procesów przekształceń terenów miejskich, która została przeprowadzona, z powodzeniem może być bardzo ważną wskazówką dla licznych podejmowanych lub niezbędnych przekształceń struktur w miastach polskich.

W strukturach polskich miast występuje bardzo wiele obszarów dotkniętych degradacją różnych typów. Są to często obszary poprzemysłowe, pokolejowe, powojenne, ale także zespoły zabudowy mieszkaniowej różnego typu, znaczne obszary ogródków działkowych, podpadające kompleksy sportowe. Obecnie wiele miast przystępuje do ogromnego zadania rewitalizacji tych terenów. Przedsięwzięcie takie wymaga zbudowania struktury organizacyjnej, która to zadanie będzie realizować, określenia wizji rozwoju i znalezienia źródeł finansowania.

Teoretycznie znane i opisane są pewne uniwersalne narzędzia i instrumenty realizacyjne, znane też są typy struktur wdrażających i ogólne zasady budowania programów operacyjnych. Jednak co najmniej równie ważne jest prześledzenie procesu rewitalizacji, który miał miejsce w rzeczywistości. Szczególnie pouczające może być przeanalizowanie takich przekształceń, które zakończyły się sukcesem, czyli „przywróceniem” terenu strukturze miasta i uczynieniem go atrakcyjnym dla mieszkańców i inwestorów.

W tym celu dokładnie przeanalizowano procesy transformacji wybranych obszarów w miastach europejskich i wyciągnięto wnioski, które mogą być użyteczne w prowadzeniu przekształceń zdegradowanych obszarów miast polskich.

Londyn – przebudowa dawnych doków

Jednym z największych przedsięwzięć ostatniego ćwierćwiecza pod względem wielkości obszaru objętego przekształceniami jest przebudowa *Docklands* w Londynie. Działania podjęte w *Docklands* wzbudziły bardzo ożywioną dyskusję zarówno w środowisku planistów i urbanistów, jak i wśród społeczeństwa. Wskazywano w niej wielokrotnie na błędy – rzeczywiste czy wyimaginowane – popełnione w trakcie procesu przekształceń, jednak ostatnio temperatura tej dyskusji znacznie spadła z powodu oczywistych sukcesów ekonomicznych, społecznych, transportowych i przestrzennych związanych z przekształcanym terenem. Tak więc przyjrzeć się można całemu temu przedsięwzięciu z pewnego dystansu i w świetle osiągniętych wyników.

Obszar rozciągający się wzdłuż Tamizy od rejonu *Tower of London*, gdzie znajdowały się *St. Katharine's Docks*, poprzez *Surrey Commercial Docks*, *East* i *West India Docks* oraz *Royal Docks* aż do *Barking*, stanowił

niegdyś największy port na świecie. Rozwijał się on przez ponad 200 lat, szczególnie zaś intensywnie w XIX w. Wtedy powstało w tym rejonie wiele fabryk, składów, warsztatów, stocznii oraz liczne domy dla biedoty i pracowników portu. Szczyt rozwoju ekonomicznego portu przypadł na połowę lat 30. XX w., kiedy to corocznie przeladowywano tu ponad 35 milionów ton towaru dostarczanego i odbieranego przez 55 tysięcy statków, a ostatnim etapem ekspansji terytorialnej było otwarcie w roku 1921 doku Jerzego V w *Royal Docks*. Bezpośrednie zatrudnienie w porcie znalazło 30 tysięcy ludzi a dalsze 70 tysięcy znajdowało pracę w związku z funkcjonowaniem tego gigantycznego przedsiębiorstwa.

Wiele czynników przyczyniło się do tego, że po II wojnie światowej rozwój londyńskiego portu został zahamowany i przedsiębiorstwo zaczęło podupadać. Wśród najważniejszych można wymienić zmiany technologiczne, zmiany w organizacji handlu, a także sposób zarzą-

dzania firmą. Wtedy też po raz pierwszy władze zaczęły rozważać możliwość zamknięcia portu i przeznaczenia jego obszaru pod inne zagospodarowanie.

W 1962 r. powstał tak zwany raport Rochdale'a dotyczący sytuacji najważniejszych portów Wielkiej Brytanii. W dokumencie tym wskazano po raz pierwszy na konieczność przekształcenia obszaru zajmowanego przez – na razie zachodnią część – portu londyńskiego. Wspomniany raport rozpoczął intensywny okres studiów i analiz dotyczących sensowności dalszego funkcjonowania, stanu i możliwości ewentualnych przekształceń portu. Nie podejmowano jednak jeszcze żadnych konkretnych działań mających na celu transformację *Docklands* lub jego części. Następował jednak coraz wyraźniejszy odpływ mieszkańców i kapitału, spadało zatrudnienie.

W konsekwencji tych procesów, a także postępującego spadku efektywności ekonomicznej portu, zarządzające nim *Port of London Authority* (PLA) zdecydowało o zamknięciu części – szczególnie mniejszych – doków. W 1967 r. zamknięto *East India Docks*, w następnym zaś *St. Katharine Docks*, *London Docks* i *Surrey Docks*. To postawiło w bardzo trudnej sytuacji *West India Docks* i *Millwall Docks*, które zostały niejako „odcięte” od połączonej z morzem, wschodniej części londyńskiego portu, *Royal Docks*, też zresztą niepozostającej w najlepszej kondycji. Zamknięcie części doków wywołało bardzo dramatyczny spadek liczby miejsc pracy, nie tylko w wyniku zwolnień w samym porcie (6 tysięcy do 1971 r.), ale także w firmach z nim powiązanych.

Na początku lat 70. trwały liczne i zupełnie z sobą nieskoordynowane prace planistyczne inicjowane przez *Greater London Council* (GLC), PLA i zainteresowane *boroughs* (samorządy lokalne). Poszczególne pomysły na nowe zagospodarowanie były z sobą sprzeczne, wywoływały sprzeciw innych podmiotów i kontrpropozycje. Jednak ten czas zamętu pokazał, że pomysły na nowe zagospodarowanie terenów londyńskiego portu są bardzo odległe od dotychczasowego zagospodarowania. Proponowano na przykład rozwój na jego obszarze wyższej uczelni technicznej, centrum konferencyjnego i wystawienniczego, lotniska. Okazało się, że wyzwolony został entuzjazm dla przemian, ale brakło jeszcze ram organizacyjnych.

W 1971 r. minister środowiska Peter Walker zlecił za sumę 300 tysięcy funtów opracowanie studium możliwości przekształceń obszaru *Docklands*³ interdyscyplinarnemu zespołowi pod przewodnictwem Alfreda Goldsteina z *R. Travers Morgan and Partners*. Po 18 miesiącach pracy tego zespołu ministerstwo otrzymało kompletny raport, który uwzględniał nie tylko możliwości zagospodarowania poszczególnych części, ale także proponował kompleksowe scenariusze rozwoju całego obszaru i – co być może ważniejsze – zawierał analizę wykonalności przede wszystkim pod względem finansowym. Nie wnikając w szczególne rozwiązania proponowane w tamtym opracowaniu, należy stwierdzić, że jego zasadnicza wartość wynikała z kompleksowości podejścia oraz analizy wykonalności

i to z punktu widzenia sektora prywatnego, bez udziału którego niemożliwe było przekształcenie tak wielkiego obszaru. Ewidentną słabością raportu było pominięcie oczekiwań i nadziei lokalnych wspólnot, przedsiębiorstw i instytucji.

Na marginesie warto zaznaczyć, że na niwie planistycznej (w sensie normatywnego postępowania projektowego) wystąpiło bardzo charakterystyczne zjawisko – plan rozwoju wielkiego Londynu z 1969 r. w ogóle „nie zauważał” przemian zachodzących na terenie londyńskiego portu. Nadal przeznaczano ten teren pod dotychczasowe użytkowanie, chociaż oznaki degradacji były już w tym czasie widoczne. To bardzo symptomatyczne, że tego rodzaju opracowania z pewnym opóźnieniem reagują na zjawiska wymagające przełamania inercji i przedefiniowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.

W 1972 r. zaczęto poszukiwać formuły organizacyjnej, która z jednej strony koordynowałaby przekształcenie *Docklands*, a z drugiej – umożliwiłaby kontrolę tego procesu przez GLC i *boroughs* położone na jego obszarze. Minister środowiska Geoffrey Rippon powołał więc na początku 1974 r. *Docklands Joint Committee* (DJC), którego zadaniem było przygotowanie strategicznego planu rozwoju *Docklands* i koordynacja procesu przekształceń. Komitet składał się z ośmiu członków wybranych przez GLC, ośmiu wskazanych przez *boroughs* położone na obszarze *Docklands* (przy czym Greenwich i Lewisham wybierały po jednym przedstawicielu, a Newham, Southwark i Tower Hamlets – po dwóch) i ośmiu członków reprezentujących świat biznesu i finansów, których wskazywał minister środowiska. Jednocześnie GLC i *boroughs* zgodziły się przekazać temu ciału większość swoich uprawnień kontrolnych związanych z rozwojem przestrzennym.

W momencie powstania DJC obszar objęty przekształceniami zamieszkiwało około 55 tysięcy ludzi i znajdowało się tam około 40 tysięcy miejsc pracy. Plan rozwoju opracowywany przez DJC miał być dokładnie konsultowany zarówno z mieszkańcami, jak i pracownikami *Docklands*. Warto zwrócić uwagę, że powierzchnia obszaru przekształceń wynosiła około 2200 ha, przy czym znakomita większość terenu (około 80%) znajdowała się we władaniu podmiotów publicznych, z których najwięksi udziałowcy to PLA (który posiadał ponad 36% terenu), GLC (ponad 15%), *British Gas Corporation* (ponad 12%) i pięć *boroughs* położonych w obrębie *Docklands* (łącznie ponad 9%).

W 1976 r. plan strategiczny rozwoju *Docklands* (*London Docklands Strategic Plan*) został opublikowany i skierowany do konsultacji. *Nota bene*, dokument ten znajdował się w zasadzie „poza” systemem planistycznym obowiązującym w Wielkiej Brytanii i zajmował swego rodzaju pośrednią pozycję pomiędzy planem rozwoju Wielkiego Londynu (*Greater London Development Plan*) ustalającego strukturę całego miasta a planami lokalnymi przygotowywanymi przez poszczególne *boroughs* na ich obszarze.

Temu dokumentowi – w przeciwieństwie do opracowania przygotowanego przez *R. Travers Morgan and Partners* – zarzucano z kolei, że przygotowany został pod dyktando lokalnych wspólnot i realizuje wyłącznie ich interesy, pomijając interes miasta jako całości. Chodziło

³ Co ciekawe, w tym właśnie zleceniu po raz pierwszy użyta została nazwa *Docklands* dla całego objętego analizą terenu rozciągającego się od *Surrey Docks* na zachodzie do *Beckton* na wschodzie.

głównie o to, że plan ten dążył zasadniczo do zachowania *status quo* zarówno w odniesieniu do rozwoju mieszkalnictwa, jak i miejsc pracy – bo wtedy uzyskiwał poparcie *boroughs*. Dokument nie uwzględniał także trendów przekształceń przemysłu i zmiany charakteru usług. W zakresie mieszkalnictwa proponował raczej subsydiowane mieszkania na wynajem niż rozwój własnościowego rynku mieszkaniowego.

DJC przy określaniu swojego programu stanął wobec wielu trudności, wynikających przede wszystkim z niejasnych planów instytucji publicznych co do finansowania przekształceń, niejasnego stanowiska samego portu dotyczącego jego planów rozwojowych (lub precyzyjniej – planów „zwijania” działalności), a także planów innych podmiotów prowadzących działalność na terenie *Docklands* (np. *British Gas Corporation*).

Wielką słabością DJC były bardzo ograniczone możliwości działania. Choćby to, że komitet nie miał praw obrotu ziemią i nie miał zagwarantowanych środków publicznych, które pozwalałyby w sensowny sposób planować długofalowe prace. Decyzje paraliżowane były także przez wewnętrzną sprzeczność interesów – przykładowo, poszczególne *boroughs* chciały, aby rozpocząć procesy inwestycyjne (szczególnie tworzące nowe miejsca pracy) na ich obszarze, nie wyrażając zgody na relokację środków w inne miejsca. Warto zauważyć, że *boroughs* położone w obrębie *Docklands* należały do najbiedniejszych w Londynie; nie może zatem dziwić, że – także z powodów politycznych – starały się „wyszarpać” dla siebie możliwie największe środki.

W 1977 r. uruchomiono pierwsze 17 milionów funtów pomocy publicznej na rozpoczęcie rewitalizacji *Docklands* i obiecano dalsze 15 milionów rocznie na lata 1979–1982. Te relatywnie małe środki zostały wykorzystane w różny sposób. Po pierwsze, podjęto prace nad projektami budowy wodociągów i kanalizacji i przygotowaniem terenów pod zagospodarowanie. Dotyczyło to przede wszystkim rejonu *Beckton*, *Wapping*, *Surrey Docks* i *Greenwich*. Niestety, prace infrastrukturalne doprowadziły do zasypania wielu basenów portowych. Nie dostrzeżono w porę potencjału i atrakcyjności wody dla kształtowania nowego zagospodarowania. Widziano nie możliwości, a tylko „inżynierskie trudności”. Dla przykładu, w *London Docks* zasypano niemal 50 ha (120 akrów) basenów portowych za sumę 10 milionów funtów, pozostawiając niespełna 3 ha (7 akrów) wód w rejonie *Shadwell Basin*. Uruchomiono także program rozbudowy dróg – w pierwszej kolejności w *Beckton* i *Greenwich*. Intencją było ułatwienie powstania nowych stref przemysłowych, które miały przyciągnąć inwestorów w celu stworzenia nowych miejsc pracy w *Docklands*. Ze wsparciem GLC ruszył także program przyciągania inwestycji przemysłowych i budowy mieszkań. Wszystkie te działania stanowiły jednak zaledwie przysłowiową kroplę w morzu potrzeb, jakie stanowił plan transformacji całego wielkiego obszaru *Docklands*. Bardzo mały postęp, na przykład, poczyniono w programach rozwoju komunikacji, mających na celu powiązanie terenów położonych na przeciwnych brzegach Tamizy oraz rozwoju komunikacji publicznej, w tym przede wszystkim *Jubilee Line*.

W 1979 r. zbliżające się wybory i groźba zmiany układu politycznego wywołały pewne ruchy w obrębie zarówno samego DJC, jak i instytucji, które go powołały. Ruchy te objawiały się i pewnymi zmianami organizacyjnymi wewnątrz samego komitetu, i dostrzeżeniem oczywistych słabości samego planu rozwoju *Docklands* oraz podjęciem pierwszych prac nad jego rewizją.

Pomimo wysiłków podejmowanych przez DJC sytuacja ekonomiczna i warunki życia w obszarze *Docklands* dramatycznie się pogarszały. Od 1967 r., kiedy to zamknięto pierwsze doki (*East India Docks*), do 1981 r. zniknęło we wschodnim Londynie 150 tysięcy miejsc pracy związanych bezpośrednio lub pośrednio z funkcjonowaniem portu. Liczba mieszkańców spadła z 55 tysięcy w 1976 r. do 39 tysięcy w 1981 r. Ponad połowa terenu była pusta i porzucona, chociaż w większości teren ów należał nadal do podmiotów publicznych, które zachowywały go dla bliżej nieokreślonego „operacyjnego wykorzystania”.

Jak wiadomo, wybory w 1979 r. wygrała Partia Konserwatywna. Powstały w maju tego roku rząd Margaret Thatcher prezentował zupełnie inne podejście do gospodarki niż wcześniejszy rząd Partii Pracy. Powoli zaczął zmieniać się stosunek instytucji publicznych do problemu przekształcenia ogromnej i znaczącej części Londynu, położonej w sąsiedztwie biznesowego centrum miasta.

Podsumowanie działań w obrębie *Docklands* dokonane w 1981 r. nie wyglądało zbyt optymistycznie: z planowanych 6000 nowych jednostek mieszkalnych zbudowano zaledwie 1300, a dalsze 900 było w trakcie budowy, z planowanych 10–12 tysięcy nowych miejsc pracy wygenerowano zaledwie 800, ale jednocześnie około 8,5 tysiąca miejsc pracy zniknęło.

Wobec takiego bilansu parlament zezwolił nowemu ministrowi środowiska Michaelowi Heseltine'owi na powołanie korporacji rozwoju (*urban development corporation*) mającej za zadanie przejęcie odpowiedzialności za przyszłość *Docklands*. Powołanie takiej jednostki było nowością w podejściu do przekształcania terenów miejskich. Nowy minister i rząd uważali, wyciągając wnioski z opracowanego wiele lat wcześniej raportu przygotowanego przez *Travers Morgan*, że skupienie możliwości decyzyjnych, wykonawczych i zarządczych w jednym ręku podniesie efektywność działania i przyczyni się do rzeczywistej transformacji *Docklands*. Podkreślano także, że przebudowa *Docklands* jest wielką szansą dla odnowy centralnej części Londynu i może mieć pozytywny wpływ na całą strukturę miasta. Zauważono, że podstawą sukcesu jest udoskonalenie powiązań transportowych we wszystkich kierunkach. Zdawano sobie sprawę, że należy rozważyć znaczące wydatki na wykup gruntów, poprawę infrastruktury i likwidację zagrożeń środowiska, zanim prywatni inwestorzy zdecydują się na zaangażowanie własnych środków. Ponieważ *boroughs* położone na obszarze *Docklands* należały do najbiedniejszych, Heseltine uważał, że GLC musi ponownie przemyśleć swoje priorytety, a ponadto nie wykluczał, że potrzebna będzie specjalna pomoc rządu. Uświadomienie sobie tych wszystkich warunkowań legło u podstaw powołania korporacji rozwoju jako narzędzia nowego podejścia rządu do planowania i przebudowy struktur miejskich w Wielkiej Brytanii.

2 lipca 1981 r. minister środowiska powołał instytucję pod nazwą *London Docklands Development Corporation* (LDDC), jako ciało zarządzające obszarem pod nazwą *London Docklands Urban Development Area*.

Do wykonywania swoich zadań LDDC otrzymało bezprecedensowe uprawnienia i środki. Ta bezprecedensowość polegała na tym, że wcześniej operacje tego rodzaju były prowadzone przez władze lokalne reprezentowane przez ciała wybieralne. W omawianym przypadku 12-osobowy zarząd LDDC podlegał bezpośrednio ministrowi środowiska. Każdy z członków był osobiście akceptowany przez ministra na 3 lata, przy czym zarezerwowano trzy miejsca dla osób zgłoszonych przez *boroughs*. Rząd nadał LDDC następujące uprawnienia:

- zapewnienie finansowania bezpośrednio z budżetu poprzez Departament Środowiska (*Department of Environment*) w wysokości 60–70 milionów funtów rocznie na początek,

- przejęcie władzy planistycznej od samorządów lokalnych (*boroughs*), polegającej na udzielaniu rad i pozwoleń inwestorom i deweloperom, przy czym samorzady zachowały prawo wykonywania planów,

- prawo nabywania gruntów ze specjalną „szybką ścieżką” pozyskiwania gruntów od podmiotów publicznych na podstawie ustanowionej przez parlament procedury mającej ułatwiać rewitalizację,

- prawo pełnienia funkcji zarządu *Isle of Dogs Enterprise Zone*⁴ (rodzaju specjalnej strefy ekonomicznej) powołanej w 1982 r. na 10 lat na obszarze obejmującym około 200 ha,

- prawo promowania i reklamy obszaru *Docklands*.

Znaczące jest, że LDDC nie miała prawa sporządzania planów. Po doświadczeniach z *London Docklands Strategic Plan* przygotowanym przez DJC idea sporządzania tzw. *masterplanów* została – w opinii rządu – zdyskredytowana. Uważano, że sporządzanie takich opracowań zajmuje tylko czas i w żaden sposób nie gwarantuje sukcesu, a nawet raczej zniechęca niż zachęca do inwestowania.

Zadanie, jakie postawiono przed LDDC, można określić następująco:

rewitalizacja *London Docklands Urban Development Area* przez zapewnienie efektywnego użytkowania budynków i terenów, zachęcenie do rozwoju istniejących i tworzenia nowych przedsiębiorstw przemysłowych i usługowych, wytworzenie atrakcyjnej przestrzeni i zachęcenie ludzi do zamieszkania i pracy na tym terenie.

Na początek LDDC postawiło sobie następujące zadania operacyjne:

- szybkie poprawienie wizerunku obszaru *Docklands* nie tylko przez podjęcie programów mających poprawić fizyczny stan terenów, ale także budowanie zaufania, że prace te będą kontynuowane i rozwijane,

- szybkie wykorzystanie własnych środków, aby podnieść atrakcyjność inwestycyjną dla prywatnych podmio-

tów, ponieważ środki publiczne, jakimi mogła dysponować korporacja, były stanowczo niewystarczające w stosunku do zadania, jakie przed nią postawiono,

- skupienie możliwie dużej ilości gruntów znajdujących się w rękach podmiotów publicznych, uzbrojenie ich i przygotowanie do zagospodarowania, a następnie ponowne odsprzedanie w ręce sektora prywatnego wszędzie tam, gdzie dotychczasowi właściciele nie byli zainteresowani przekształceniem i aktywnym rozwojem tych terenów,

- podniesienie standardu dróg i transportu publicznego, zapewnienie lepszego powiązania z pozostałymi częściami miasta,

- doprowadzenie do znaczącej poprawy w zakresie oferowanych rodzajów i standardu mieszkań oraz lokalnych propozycji rekreacji i rozrywki, jednak bez podejmowania takich działań bezpośrednio.

Wynika stąd, że ożywienie ekonomiczne leżało w centrum zainteresowania LDDC.

Uprawnienia, jakie otrzymała korporacja, wzbudziły kontrowersje w wielu środowiskach. Krytykowano zwłaszcza pozbawienie lokalnych samorządów władzy planistycznej i proinwestorskie, liberalne nastawienie korporacji. Dziś jednak można ocenić działalność tego ciała po efektach, jakie zostały osiągnięte. Sytuacja wyjściowa w roku 1981 wyglądała następująco:

- liczba ludności *Docklands* zmniejszyła się o 20% w ciągu dekady (1971–1981),

- stopa bezrobocia w *Docklands* wynosiła 17,8%,

- w ciągu trzech lat 1978–1981 zniknęło z obszaru *Docklands* 10 tysięcy miejsc pracy,

- 60% terenu było zniszczone, porzucone lub nieużytkowane.

LDDC działała przez 17 lat. Jej ostatni raport z 1998 r. tak zestawia najważniejsze osiągnięcia:

- 1,86 miliarda funtów inwestycji sektora publicznego,

- 7,7 miliarda funtów inwestycji sektora prywatnego,

- niemal 430 ha terenu sprzedanego pod ponowne zagospodarowanie,

- 144 km nowych i wyremontowanych ulic,

- budowa *Docklands Light Railway*,

- 2 250 000 m² zabudowy usługowej i przemysłowej,
- 754 ha odzyskanego zdewastowanego wcześniej terenu,

- 24 046 nowych domów,

- 2700 firm,

- dofinansowanie pięciu nowych centrów zdrowia i przebudowa następnych sześciu,

- ufundowanie 11 nowych szkół podstawowych, dwóch gimnazjów, trzech szkół średnich i dziewięciu centrów kształcenia zawodowego,

- 94 nagrody architektoniczne, konserwatorskie i w zakresie architektury krajobrazu,

- 85 000 osób obecnie pracujących w *London Docklands*.

Niemal połowa ze środków publicznych, jakimi dysponowała LDDC, została przeznaczona na infrastrukturę transportową. Wybudowano prawie 30 km *Docklands Light Railway*, która zdolna jest przewieźć 80 tysięcy pasażerów dziennie. Rozpoczęcie w 1984 r. budowy DLR stanowiło pierwszą od dziesięcioleci znaczącą inwestycję transportową w tym rejonie. Już samo rozpoczęcie budowy dało

⁴ Ułatwienia wynikające z ustanowienia *Enterprise Zone* polegały m.in. na 10-letnim zwolnieniu z lokalnych podatków, możliwości odliczenia całości inwestycji od przyszłych podatków, uwolnieniu się spod rygorów władzy planistycznej (choć potrzebne było specjalne pozwolenie na wznoszenie budynków o wysokości większej niż 36,6 m).

efekt w postaci przyciągnięcia nowych inwestorów, który to efekt dodatkowo został wzmocniony preferencjami wynikającymi z ustanowienia strefy ekonomicznej (*Isle of Dogs Enterprise Zone*). Do 734 milionów funtów środków publicznych wydanych na budowę DLR sektor prywatny dołożył następne 200 milionów na przedłużenie linii do Lewisham (5 dodatkowych stacji) już po zakończeniu działalności przez LDDC (inwestycja została zakończona w 2000 r.). Dużą część środków publicznych pochłonęła także budowa lub przebudowa 116 km dróg (w tym przede wszystkim budowa *Docklands Highways*), ścieżek pieszych i rowerowych, które umożliwiły dostęp w pierwszej kolejności do atrakcyjnych rekreacyjnie nabrzeży rzeki.

LDDC promowała również politykę transportu zintegrowanego, jaką dawały różnorodne środki transportu oraz zróżnicowanie własnościowe transportu publicznego (przykładowo, *Isle of Dogs Central Business District* w godzinach szczytu jest obsługiwany przez środki transportu znajdujące się w 27% w rękach sektora prywatnego a w 73% – publicznego).

LDDC wspomogła także budowę *London City Airport* na terenie *Royal Docks*, które to lotnisko przyjęło w 1997 r. 1,2 miliona pasażerów, oraz przedłużenie linii metra (*Jubilee Line Extension*) otwarte w 1999 r.

Ważne inwestycje objęły też infrastrukturę techniczną – wodociągi, kanalizację, elektroenergetykę. „Odzyskano” także – poprzez renowację, oczyszczenie, rekultywację – łącznie 826 ha terenów i wód (w przeważającej większości – 754 ha – był to jednak ład).

Bardzo dużą wagę przykładano do spraw środowiska przyrodniczego. Starano się zapewnić otwarte przestrzenie, w tym w pierwszej kolejności otworzyć dostęp do rzeki. O ile w 1981 r. *Docklands* dysponowało 6 km ścieżek nadrzecznych, o tyle w 1998 r. ich długość wzrosła do 50 km. Powstały także kładki piesze ułatwiające poruszanie się po obu stronach Tamizy.

Zadbano również o zapewnienie możliwości rozwoju sportów wodnych w większości dawnych doków i wielu miejscach uwolnionego od funkcji portowych nabrzeża. Powstały parki o charakterze rekreacyjnym (np. *Thames Barrier Park* w *Royal Docks*, *King Edward VII Memorial Park* w *Wapping*), ekologicznym (*Bow Creek*), a nawet rezerwaty (*East India Dock Basin*). Urządzone zostały skwery, przestrzenie publiczne wzbogacone o zieleni.

Ciekawe, że cele prorozwojowe nie stały bynajmniej w sprzeczności z wykorzystaniem wartości dziedzictwa kulturowego, które pozostało – mimo zniszczeń – na terenie *Docklands*. W 1981 r. na liście obiektów objętych ochroną znajdowało się ich 210, ponadto wyznaczono 10 stref ochrony konserwatorskiej. W trakcie swojej działalności LDDC dodała do listy chronionych obiektów jeszcze 116 budynków i budowli, rozszerzyła granice czterech z istniejących stref konserwatorskich i utworzyła 18 nowych. Prace konserwatorskie skupiały się na restauracji budynków, a niekiedy na zachowaniu ich przeznaczenia, chociaż w wielu przypadkach takie zachowanie było najsensowniejszą formą ich wykorzystania (np. w przypadku budynków mieszkalnych). Dużą wagę przykładano do zachowania charakteru obiektu i pieczołowicie urzą-

dzano otoczenie. Pieniądze na prace konserwatorskie pochodziły z grantów, stosowano także rozmaite systemy zachęt i (rzadziej) restrykcji dla inwestorów. Nie starano się jednak odtworzyć obiektów nieistniejących, a także zezwolono na całkowicie nowoczesną zabudowę w sąsiedztwie, co pozwoliło uzyskać unikalne połączenie historii i współczesności, stworzyć nowe wartości przestrzenne.

Planując możliwe zagospodarowanie, LDDC przyjęła założenie, że należy możliwie zróżnicować przeznaczenie terenu. Aby jednak przekształcenia nie doprowadziły do chaosu, wyznaczone zostały pewne ramy, w których starano się kształtować określone całości przestrzenne – osiedla czy centra – i ustalać dla nich ogólną strategię rozwoju. Owo kształtowanie nie miało jednak charakteru restrykcyjnego planu miejscowego, ale raczej pewnej ogólnej dyspozycji terenu, w której ramach zagospodarowanie mogło być elastyczne w zależności od przyjętej strategii rozwoju.

Na przykład, na obszarze *Isle of Dogs* określono w zasadzie jedynie uwarunkowania zewnętrzne wynikające z powiązań transportowych oraz kompozycyjnych. Te ostatnie ograniczyły się zresztą do ustalenia ważnych punktów i osi widokowych. Być może był to – obok inwestycji w infrastrukturę i ustanowienia *Enterprise Zone* – dodatkowy element, który zadecydował o powodzeniu przedsięwzięcia, jakim okazało się zagospodarowanie tego obszaru, stanowiącego dziś wizytówkę i symbol nowych *Docklands*. Oczywiście, szanowano wyznaczone obszary chronione, o których była mowa wcześniej.

Jednak te warunki nie byłyby zapewne wystarczające, gdyby nie dostrzeżono w porę możliwości, jakie się pojawiły w 1984 r. i nie zweryfikowano (elastyczność!) wcześniejszego podejścia. Chodzi mianowicie o to, że przez pierwsze dwa lata działania strefy pojawiła się pewna – stosunkowo niewielka – liczba firm, które częściowo wykorzystywały istniejące obiekty na usługi czy produkcję. Prawdziwy przełom nastąpił jednak wraz ze stworzeniem na terenie *Isle of Dogs* wielkiego centrum finansowego i biznesowego. Sam pomysł powstał w związku z poszukiwaniem przez pewnych restauratorów i współpracujących z nimi banki oraz doradców finansowych miejsca na lokalizację nowych biur. Banki dostrzegły potencjał miejsca i postanowiły same zlokalizować swoje siedziby w tym rejonie. Był to strzał w dziesiątkę. Bardzo szybko podjęto konkretne prace umożliwiające prestiżowe zagospodarowanie (infrastruktura, transport). Rozpoczęto też negocjacje z deweloperami, którzy zaproponowali śmiało projekty architektoniczne i urbanistyczne. Najbardziej dziś znana realizacja to oczywiście *Canary Wharf Tower* – w momencie budowy najwyższy budynek w Wielkiej Brytanii. Na początku lat 90. na *Isle of Dogs* znajdowało się już 10 biurowców, wielkie centrum handlowe oraz centrum konferencyjne. Od strony przestrzennej przedsięwzięcie było bardzo ambitne, a wiele budynków otrzymało nagrody architektoniczne.

Kiedy LDDC kończyła działalność, niemal cała powierzchnia biurowa i usługowa – a było jej niemało, bo 418 tysięcy m² biur i 19,5 tysiąca m² powierzchni handlowej – była wynajęta i użytkowana. W tym czasie rozpoczęła się także budowa głównej siedziby Citibanku, pro-

wadzona według projektu Normana Fostera, zwiększająca powierzchnię biurową o następne 53 tysiące m².

Mimo nastawienia na rozwój *Isle of Dogs* jako centrum finansowo-biznesowego, nie zrezygnowano z przyciągania inwestorów prowadzących działalność produkcyjną. W *Leamouth* nadal świetnie funkcjonowały przedsiębiorstwa produkcyjne, wśród których do największych należało *Pura Foods*. Pojawili się także nowi inwestorzy, tacy jak na przykład *West Ferry Printers*, dzięki któremu powstało 30 tysięcy m² nowej powierzchni produkcyjnej w rejonie *Millwall Docks*. Ciekawe, że zarówno na *Isle of Dogs*, jak i w sąsiednich *Surrey Docks* i *Wapping* powstały drukarnie gazet. W konsekwencji przeniesiono w rejon *Isle of Dogs* także redakcje.

Biznes i przemysł dawały duże zyski i stały się siłą rozwojową *Isle of Dogs*. Jednak gdyby przyjrzyć się ilościowym proporcjom sposobu zagospodarowania terenu, to łatwo można dostrzec, że znaczącą powierzchnię na tym obszarze zajmuje zabudowa mieszkaniowa. LDDC wyciągnęło wnioski z amerykańskiej lekcji⁵. *Isle of Dogs* przeżyła dwie fale spadku liczby ludności – pierwsza była wynikiem bombardowań wojennych, które zniszczyły substancję mieszkaniową, druga zaś była konsekwencją zamknięcia doków. Rewitalizacja *Docklands* – jak wiadomo – miała za zadanie także zachęcenie ludzi do zamieszkania na tym obszarze. Już na wstępie warto zaznaczyć, że w odniesieniu do *Isle of Dogs* zadanie to zostało zrealizowane i to w dwóch płaszczyznach – ilościowej i jakościowej. Wynik ilościowy to wzrost liczby mieszkańców z 15 472 w roku 1981 do 23 000 w 1997 (odpowiednio wzrost liczby gospodarstw domowych z 5687 do 9300) oraz zbudowanie 4000 nowych mieszkań, z których przeważająca większość (81%) stanowiła własność prywatną, a pozostałe przeznaczone były na wynajem (przede wszystkim należały do spółdzielni mieszkaniowych i wspólnot).

Warto tu zwrócić uwagę na fakt, że za ogromny sukces (zarówno na *Isle of Dogs*, jak i w innych rejonach *Docklands*) LDDC poczytywała sobie przyciąganie prywatnych inwestycji, w tym inwestycji mieszkaniowych. W raporcie otwarcia za jedną z cech degradacji uznano ogromne obszary własności publicznej i przewagę mieszkań komunalnych, socjalnych i dotowanych w rozmaity sposób nad własnościowymi.

Poprawa jakościowa objawiła się pojawieniem się nowej, prestiżowej zabudowy mieszkaniowej oraz bardzo udanymi renowacjami starych budynków. Przykładem pierwszej z wymienionych form może być 20-piętrowy budynek *Cascades* przy *Westferry Road*, mieszczący 171 mieszkań. Został on zbudowany w rekordowym czasie 1,5 roku. Ale obok takich reprezentacyjnych, nowoczesnych obiektów, starano się także stworzyć tradycyjne angielskie formy mieszkań. Zaproponowano typowe, niskie szeregowki, które – zaprojektowane przy współpracy znakomitych architektów – oddawały charakter miejsca,

a dodatkowo stwarzały atrakcyjną ofertę mieszkań w mieście – w pobliżu miejsc pracy, usług, rekreacji, rozrywki i bez konieczności kłopotliwych dojazdów – z zachowaniem typowych cech komfortu dostępnego dotąd jedynie na obszarach położonych znacznie dalej od centrum. Taka polityka przyczyniła się do poprawy struktury miasta w tym sensie, że przywróciła intensywność zagospodarowania w centrum i obniżyła globalne koszty dojazdów.

Nie zapomniano jednak także i o dotychczasowych mieszkańcach, którym zaproponowano budowanie – pod pewnym nadzorem i przy wsparciu – swoich nowych domów tuż obok realizacji komercyjnych. Zespół budynków przy *Maconochies Wharf* był największą realizacją budowaną „we własnym zakresie” na Wyspach Brytyjskich.

Powstawały także adaptacje istniejących obiektów – jak choćby *Plate House* przy *Burrell's Wharf*, w którym to obiekcie fabrycznym pochodzącym z 1850 r. obecnie znajdują się mieszkania, basen pływacki i rozmaite miejsca rekreacyjne.

Oczywiście zabudowie mieszkaniowej towarzyszą niezbędne usługi – handel, edukacja, ochrona zdrowia, rekreacja i sport. W odniesieniu do usług publicznych – czyli przede wszystkim szkół i ośrodków zdrowia oraz lokalnych centrów sportowych – LDDC wsparła je ze środków publicznych lub sfinansowała w całości.

Niewątpliwym sukcesem rewitalizacji, rozumianej jako przywrócenie do normalnego miejskiego życia porzuczonego jeszcze niedawno obszaru miasta, jaki można obserwować na *Isle of Dogs*, nie jest odosobniony. Podobne – a niekiedy nawet bardziej spektakularne efekty przestrzenne można dziś oglądać w *Wapping*, *Surrey Docks* czy *Royal Docks*. Ten ostatni rejon jest – podobnie jak *Isle of Dogs* – bardzo rozległy i zróżnicowany pod względem form zagospodarowania. Powstała tam interesująca zabudowa mieszkaniowa – i to nie tylko prywatna, ale także socjalna, biura, park biznesu, centrum wystawiennicze, no i oczywiście lotnisko biznesowe (*City Airport*), które przyczyniło się i do rozwoju *Docklands*, i do wzmocnienia pozycji Londynu jako miasta o randze światowej. Nie zapomniano też o zieleni i rekreacji. Założono – po międzynarodowym konkursie, w którym zwyciężył projekt twórcy parku André Citroën w Paryżu Alaina Provosta – *Thames Barrier Park*, mieszczący się w pasie pomiędzy dokiem a rzeką (myślą przewodnią było utworzenie „zielonego doku” nawiązującego w oryginalny sposób do tradycji miejsca).

Osiągnięcia, jakimi może pochwalić się LDDC, są z pewnością znaczące, choć trzeba sobie zdawać sprawę, że kiedy korporacja zostawiała *Docklands* swoim następcom, pozostało jeszcze wiele do zrobienia. Część możliwości została wykorzystana i dziś, po kolejnych 10 latach można oglądać znakomite efekty przekształceń przestrzennych w wielu nowych obszarach (*Beckton*, *Greenwich Peninsula*). Warto jednak zauważyć pewne nowatorstwo w podejściu do dużych projektów przekształceń, jakie zaprezentowała LDDC.

Na koniec tego krótkiego przeglądu można sformułować kilka ogólnych wniosków.

Po pierwsze, tak duże przedsięwzięcie musi opierać się na współpracy sektora publicznego i prywatnego. Na-

⁵ Przypomnieć tu należy, że w latach 60. XX w. centra miast amerykańskich przeżywały ogromny kryzys, którego jedną z przyczyn było całkowite niemal wyprowadzenie z nich zabudowy mieszkaniowej. Różnorodne programy naprawcze zmierzały do przywrócenia znaczenia dzielnic centralnych jako miejsc nie tylko pracy, ale także mieszkania.

wet przy znaczących środkach publicznych (nie tylko lokalnych, ale także rządowych) nie jest możliwe zrealizowanie społecznych oczekiwań i uzyskanie ekonomicznej efektywności. Przekształcenia muszą zatem opierać się na przyciąganiu inwestycji prywatnych. Należy więc uczynić zdegradowany teren atrakcyjnym dla inwestorów prywatnych (polepszenie dostępności komunikacyjnej, w tym z użyciem środków transportu publicznego, podniesienie jakości infrastruktury technicznej) i jednocześnie starać się zrozumieć wymagania tegoż sektora, a tym samym elastycznie reagować na jego potrzeby. Nie oznacza to wcale, że realizacja tych wymagań prowadzić będzie do obniżenia wartości przestrzennych, przeciwnie, przykład *Docklands* pokazuje, że może stać się dokładnie odwrotnie. Nie wolno przy tym zapominać, że inwestycje sektora prywatnego zaangażowane w rewitalizację *Docklands* ponad czterokrotnie przewyższały inwestycje sektora publicznego.

Po drugie, należy dążyć do podniesienia jakości życia (w tym przede wszystkim polepszenia edukacji, stworzenia możliwości kształcenia, stworzenia ofert rekreacji i rozrywki, poprawy stanu bezpieczeństwa) i pobudzenia rozwoju ekonomicznego (w pierwszej kolejności zwiększenia liczby miejsc pracy), a nie do realizacji konkretnych przestrzennych wizji. Innymi słowy, kształtowanie formy powinno być odpowiedzią na zapotrzebowanie, a nie determinantą rozwoju. Doświadczenie *Docklands Joint Committee* pokazuje, że plan rozumiany jako sztywno zdefiniowana wizja przestrzenna może być przeszkodą a nie pomocą w rewitalizacji. Ważne jest jednak, aby mieć wizję rozwoju i zbudowane w oparciu o nią strategię. Ważne jest także, aby można było elastycznie korygować poszczególne elementy strategii. Nie można też zapomnieć o budowie społecznej akceptacji dla rozwoju i wzmacnianiu dążeń oraz aspiracji lokalnej społeczności do poprawy jakości życia. Wymaga to bardziej złożonych działań niż „uzgadnianie planów”, wymaga budowania długofalowej obywatelskiej współpracy.

Po trzecie, sukces, jaki osiągnęła LDDC, wynikał z przyjętej przez nią strategii polegającej na przyciąganiu inwestycji i stwarzaniu różnorodnych możliwości. Masa tych inwestycji dała efekt synergii w postaci coraz silniejszego rozwoju ekonomicznego i coraz lepszej jakości życia. W efekcie – *Docklands* jeszcze silniej przyciąga inwestycje i może przeznaczać jeszcze więcej środków na poprawę jakości życia.

Po czwarte wreszcie, niekoniecznie lokalne wspólnoty i ich reprezentanci (w tym przypadku *boroughs*) podejmą najbardziej efektywną ścieżkę przekształceń. Dzieje się tak dlatego, że nie są w stanie z jednej strony zaplanować i udźwignąć najważniejszych inwestycji o charakterze infrastrukturalnym, a z drugiej są raczej zain-

teresowane zachowaniem *status quo* niż radykalnymi zmianami (w obawie o utratę społecznego poparcia). Krytykowane przez wielu pozbawienie *boroughs* władzy planistycznej nie przyniosło ani opłakanych efektów dla lokalnych społeczności w postaci pogorszenia jakości życia, ani nie doprowadziło do dewastacji przestrzeni. Przeciwnie, dziś można z całą pewnością stwierdzić, że uzyskano bardzo wyraźną poprawę standardów zamieszkiwania i życia oraz bardzo duży postęp w rozwoju gospodarczym. Oznacza to, że przekształcenia muszą być racjonalne z punktu widzenia struktury całego organizmu miejskiego a nie jego zdegradowanej części.

Proces rewitalizacji *Docklands* zaczął przywracać zaburzoną od bardzo długiego czasu równowagę w rozwoju wschodniej i zachodniej części Londynu. Po raz pierwszy od dawna inwestycje sektora publicznego na *East End* wygenerowały wielokrotnie większe inwestycje sektora prywatnego. Wykreowane zostały zróżnicowane i zrównoważone struktury, które zapewniły mieszkańcom możliwość życia i pracy w tym samym miejscu. Spora liczba nowych mieszkań i atrakcyjne renowacje starych obiektów zmniejszyły ogromną dotąd presję na zabudowę zielonego pierścienia wokół Londynu i zachęciły ludzi do zaangażowania środków w budowę mieszkań w centrum miasta. Dodatkowo, w rejonie tym mogły powstać budynki mieszkalne, które w *City* czy na *West End* nie miały szans na realizację ze względu na historyczne uwarunkowania.

Rozwój *Docklands* przyczynił się także podjęcia wysiłków na rzecz rewitalizacji *Thames Gateway*, co pozwoli w przyszłości na maksymalizację korzyści, także w skali regionalnej, wynikających z kontynentalnych powiązań tego obszaru. Po raz pierwszy w tysiącletniej historii rozwoju Londynu jego wschodnia część stała się jego silną stroną.

Kiedy w połowie 1998 r. rozwiązywano LDDC, miarą jej sukcesu było to, że na większości obszarów *Docklands* nie była już potrzebna specjalistyczna agencja rozwoju. Wyjątek stanowiły *Royals Docks*, których rewitalizację podjęto najpóźniej, bo najpóźniej zostały one wyłączone z użytkowania portowego. Opiekę nad nimi przejęła zatem inna rządowa agencja – *English Partnerships* – współpracująca z *London Borough of Newham*, na której terenie znajdują się *Royals*. Zasady współdziałania są już jednak zupełnie inne niż w przypadku LDDC. Przykładowo, władze lokalne „odzyskały” władzę planistyczną.

London Docklands Development Corporation opracowała niezwykle bogatą dokumentację swojej pracy. Korzystałam z niej w trakcie badań. Z publikacji tej pochodzą zamieszczone tu dane [www.lddc-history.org.uk].

Euralille

Można sądzić, że tak gigantyczne przedsięwzięcie, jak przekształcanie londyńskich doków, nie może być wzorem dla zdegradowanych struktur miejskich miast polskich, gdyż ani zakres prac, ani wielkość zaangażowanych środków nie znajdują odpowiednika w polskich realiach. Dla-

tego też chciałam omówić proces przekształceń podjęty w innym miejscu – mniej znaczącym i bez wsparcia tak dużych środków – projekt *Euralille*, mający za cel wykorzystanie atutów, jakie wynikły z nowych powiązań transportowych flandryjskiego miasta.

Lille w granicach administracyjnych liczy mniej niż 200 tysięcy mieszkańców, jednak jeśli rozważyć cały obszar metropolitalny (z uwzględnieniem przede wszystkim Roubaix, Tourcoing i Villeneuve-d'Ascq) to liczba ludności wzrosnie do ponad miliona. Sama aglomeracja Lille liczy ponad 350 tysięcy mieszkańców.

W czasie rewolucji przemysłowej w XIX w. Lille stało się ważnym ośrodkiem przemysłu tekstylnego, a liczba ludności wzrosła w tym czasie czterokrotnie. W XX w. nadal rozwijał się tu przemysł nie tylko tekstylny, ale także metalurgiczny i węglowy. Rozwój przestrzenny miasta nie miał charakteru koncentrycznego, polegał raczej na „dolepianiu” poszczególnych części. Stare miasto (*Vieux Lille*) i cytadela znalazły się w północnej części rozrośniętej nowej struktury. Linie kolejowe przebiegły w południowej i wschodniej części miasta. Dworzec kolejowy *Lille Flandres* zlokalizowany został we wschodniej części, w niewielkiej odległości od administracyjnego centrum miasta (*Lille Centre*).

Wielką szansę dla podupadającego miasta (stopa bezrobocia 17%, przemysł starego typu) dostrzegł Pierre Mauroy, były premier i przewodniczący obszaru metropolitalnego Lille (*Communauté Urbaine de Lille*). Kiedy w 1986 r. trwały prace nad projektem linii szybkich kolei łączących Paryż, Londyn i Brukselę, Mauroy „wywalczył” dla Lille trasę TGV, a następnie to, że dworzec kolejowy, na którym zatrzymywać się będą pociągi, znajdzie się w centrum miasta. W 1987 r. rząd zatwierdził projekt. To pozwoliło miastu wejść do zamkniętego dla innych elitarnego klubu europejskich miast o wybitnie uprzywilejowanej pozycji transportowej.

Miasto tę szansę wykorzystało niemal natychmiast. Już w następnym roku zostało powołane ciało badawcze mające za zadanie przygotować projekt rozwoju rejonu przyszłych dworców. Zaproszono znanego holenderskiego architekta Rema Koolhaasa do koordynowania wizji przestrzennej zamierzenia. Chodziło o 120 ha terenu przyległego od wschodu do centrum miasta, które pozostały po dawnych fortyfikacjach.

Jednak najważniejsze było nie tyle stworzenie wizji przestrzennej, ile wizji rozwoju Lille w związku z nową uprzywilejowaną sytuacją transportową oraz koordynacja prac zmierzających do jej realizacji. W tym celu powołano spółkę akcyjną z kapitałem mieszanym, która miała zarządzać zmianami.

Warto w tym miejscu poświęcić kilka słów instytucji, jaką we francuskiej tzw. urbanistyce operacyjnej jest taka spółka. SEM lub SAEM (*Société d'Economie Mixte* lub *Société Anonyme d'Economie Mixte*) to spółka publiczno-prywatna, która może podejmować działalność w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego i budownictwa, a także świadczenia usług czy podejmowania działalności przemysłowej oraz realizować rozmaite potrzeby lokalnej społeczności. Powoływanie takich spółek ma pewne ograniczenia – na przykład partner publiczny musi mieć większościowy pakiet udziałów (co pozwala na kontrolowanie spółki przez swoich przedstawicieli w jej organach), jednak akcjonariusze inni niż władze publiczne nie mogą mieć mniej niż 20% tychże udziałów. SAEM ma większą elastyczność działania niż władze lokalne, zwłaszcza jeśli

zajmuje się dziedziną zagospodarowania przestrzennego i stosuje inne narzędzia urbanistyki operacyjnej. SAEM może działać na przykład jak deweloper – wznosić różnego rodzaju budynki (biura, mieszkania, obiekty usługowe), a następnie je wynajmować lub sprzedawać. Tak więc w 1990 r. powołano SAEM *Euralille*, którego zadaniem było zagospodarowanie i rozwój terenów związanych z funkcjonowaniem dworca dla szybkich kolei.

W tym samym roku użyto także drugiego często stosowanego narzędzia urbanistyki operacyjnej – utworzono ZAC (*Zone d'Aménagement Concerté*), czyli strefę zagospodarowania uzgodnionego. Dla zagospodarowania strefy ważne jest to, że można prowadzić w niej inwestycje bez planu miejscowego. Wystarczy sporządzić plan zagospodarowania strefy, który w sensie zawartości merytorycznej jest podobny do planu miejscowego, jednak ma przewagi proceduralne w stosunku do tradycyjnego planu. Po pierwsze, w sprawie zagospodarowania strefy obowiązuje „uzgadnianie”, które nie jest tożsame z wyłożeniem planu do publicznego wglądu i uzyskaniem opinii oraz formalnych uzgodnień od określonych jednostek i instytucji. „Uzgadnianie” może polegać na przykład na informowaniu w lokalnych dziennikach, biuletynach, wydawaniu broszur, kontaktach osobistych z radnymi i profesjonalistami (które nie muszą mieć sformalizowanego charakteru), spotkaniach z radami osiedlowymi, ankietach, wystawach w merostwie. Dodatkowo negatywny wynik uzgodnień nie przeszkadza w funkcjonowaniu ZAC. Krótko mówiąc, ZAC pozwala na znacznie szybsze zagospodarowanie. Po drugie, w ZAC istnieje możliwość skorzystania z prawa wyłączenia i pierwokupu gruntów. ZAC jest użytecznym narzędziem w przypadku, gdy instytucje publiczne (często przy wsparciu inwestorów prywatnych) chcą przeprowadzić operację kompleksową, wymagającą przy tym realizacji infrastruktury publicznej, a jednocześnie chcą zachować kontrolę i nadzór nad procesem zagospodarowywania.

W przypadku Lille podmiotem inicjującym był oczywiście SAEM *Euralille*. W 1990 r. ustanowiono zatem ZAC *Centre International d'Affaires des Gares*. Opracowanie studialne podjęte jeszcze przed powołaniem SAEM i ZAC proponowało zróżnicowane zagospodarowanie rejonu dworców, jednak z akcentem na obsługę biznesu i rozwój handlu.

W pierwszej kolejności postanowiono polepszyć infrastrukturę transportową, łącznie z budową nowego dworca kolejowego *Lille Europe*, który wspomagałby dotychczasowy dworzec *Lille Flandres*. Do miasta dochodziły autostrady, istniała także obwodnica, jednak mimo to podjęto prace nad udoskonaleniem powiązań drogowych.

W porozumieniu z inwestorami prywatnymi rozpoczęto także (już w 1994 r.) realizację najważniejszych elementów programu komercyjnego – centrum handlowo-usługowego w formie wielkiej struktury przestrzennej, biurowców (*Crédit Lyonnais, Atrium, Lilleurope*), centrum kongresowo-wystawienniczo-widowiskowego oraz zespołu szkół międzynarodowych.

Plan zagospodarowania terenu przygotował zespół zaproszonych projektantów pod przewodnictwem Rema

Koolhaasa. Założono, że przyciągnięcie sławnych architektów podniesie prestiż całego przedsięwzięcia i przyczyni się do jego sukcesu. Starano się także nadać mu dynamiczny wyraz nowoczesności.

Obecnie infrastruktura transportowa miasta jest imponująca: dwa połączone z sobą linią metra dworce kolejowe przyjmujące pociągi TGV, autostrady, obwodnica, szybkie drogi miejskie, szybkie pociągi regionalne, linie tramwajowe i najdłuższa sieć metra automatycznego (VAL). Dodać należy, że czasy połączeń wynoszą: 40 minut na lotnisko *Roissy Charles de Gaulle*, godzina do Paryża, 40 minut do Brukseli, godzina i 40 minut do Londynu, 2 godziny do Amsterdamu i niewiele dłużej do Kolonii. Ponadto w Lille znajduje się jeden z terminali *Eurotunelu* biegnącego pod kanałem La Manche.

W roku 2000 ustanowiona została jeszcze jedna strefa uzgodnionego zagospodarowania *Euralille 2*, która obejmuje teren 22 ha położony na południe od *Grand Palais*. Tak więc łączna powierzchnia obszaru objętego zagospodarowaniem wynosi obecnie 142 ha. Całość projektu podzielono na pięć części stanowiących pewne całości:

- *Euralille Centre*,
- *Romarin*,
- *Chaude Rivière*,
- *Saint Maurice*,
- *Euralille 2*.

Do tej pory zrealizowano następujące przedsięwzięcia:

- dwa dworce kolejowe – jeden nowy (*Lille Europe*), drugi zmodernizowany (*Lille Flandres*), stanowiące centralny punkt projektu,
- centrum handlowe *Euralille*, mieszczące hipermarket wielkości 10 tysięcy m² i galerię handlową dla 120 butików, co łącznie daje 66 tysięcy m² powierzchni handlowych i usługowych,
- 81 tysięcy m² powierzchni biurowej,
- 1000 mieszkań, zamieszkałych obecnie przez 2300 ludzi, dalsze 500 mieszkań w trakcie budowy,
- L'INPI (*Institut National de la Propriété Industrielle*), którego oddziały przeniesiono do Lille,
- park miejski imienia Henri Matissa,
- centrum *Lille Grand Palais* – 20 tysięcy m² powierzchni wystawienniczej, centrum konferencyjne z trzema salami na 300, 500 i 1500 miejsc, sala koncertowa (*Zénith*) na 5000 miejsc siedzących lub 7000 miejsc w wariacie siedzące i stojące pod jednym dachem,
- uniwersytety i centra badawcze, w tym Wyższą Szkołę Handlową (*L'Ecole Supérieure de Commerce de Lille*) i *Centre de Recherche de Souham*,
- centrum kultury rockowej *Aéronef*, którego celem jest umożliwienie produkcji i rozpowszechniania szeroko rozumianej kultury rockowej, z salą koncertową na 1500 miejsc,
- przebudowę w 2000 r. placu des Buisses dla ułatwienia pieszego dostępu do dworców i przemieszczania się pieszo po *Euralille*,
- budowę przejścia pieszego łączącego centrum handlowe *Euralille* i dworzec *Lille Flandres* z rejonem *Grand Palais*.

Efekt ekonomiczny 15-letniej działalności SAEM *Euralille* można podsumować następująco:

- przewidywana wielkość inwestycji publicznych i prywatnych do 2010 r. to 1,8 miliarda euro,
 - ponad 7 tysięcy zatrudnionych obecnie w *Euralille*, w tym przede wszystkim w sektorze bankowym, ubezpieczeniowym, telekomunikacyjnym, informatycznym i w doradztwie, przy czym prognozuje się, że zatrudnienie wzrośnie do 11 tysięcy w roku 2007 i 15 tysięcy w 2010,
 - centrum handlowe *Euralille* obsługuje obecnie 14 milionów klientów rocznie (czyli średnio niemal 40 tysięcy każdego dnia), przy czym bardzo wzrosła atrakcyjność tego centrum po uruchomieniu galerii handlowej (*mall*),
 - centrum kongresowo-wystawienniczo-widowiskowe odwiedza ponad milion klientów rocznie,
 - dworce *Lille Flandres* i *Lille Europe* przyjmują ponad 20 milionów pasażerów rocznie,
 - planuje się, że docelowo na terenie *Euralille* ma mieszkać 6–7 tysięcy ludzi.
- Całość projektu jest jeszcze w trakcie realizacji i do 2010 r. planuje się osiągnięcie następujących wielkości inwestycji (łącznie z już zrealizowanymi):
- około 180 tysięcy m² powierzchni mieszkalnej, przy czym znaczną jej część już sprzedano,
 - około 300 tysięcy m² dla biur, przy czym ponad 245 tysięcy już zostało sprzedane,
 - około 40 tysięcy m² na hotele, przy czym ponad 15 tysięcy zostało już sprzedane,
 - około 100 tysięcy m² powierzchni handlowej i usługowej, przy czym prawie 79 tysięcy już zostało sprzedane,
 - około 100 tysięcy m² dla usług publicznych⁶, przy czym ponad 81 tysięcy już zostało sprzedane,
 - 19 ha terenów zielonych.

Ponadto planuje się, że w ramach usług publicznych powstanie nowa siedziba władz regionu *Nord-Pas de Calais* (wielkości docelowej 60 tysięcy m²).

Podsumowanie dotychczasowych osiągnięć przedsięwzięcia pod nazwą *Euralille* musi prowadzić do wyciągnięcia pewnych wniosków o charakterze bardziej ogólnym.

Francja jest krajem znacznie bardziej niż Wielka Brytania zbiurokratyzowanym, dodatkowo silne są tam tradycje kontrolowania przez władze publiczne procesu zagospodarowania przestrzeni. Nawet jednak w tym kraju stosuje się formy organizacyjne i prawne, które pozwalają na partycypację sektora prywatnego w przekształceniach. Tworzone w tym celu podmioty (jak *Société d'Economie Mixte* – SEM) przejmują kontrolę nad procesem transformacji. Nie jest to działalność tak elastyczna, jak w przypadku brytyjskich korporacji rozwoju, jednak prowadzi proces zagospodarowania przestrzeni w charakterze superdewelopera z uwzględnieniem ekonomicznych efektów tego procesu.

Trzeba także zauważyć, że zupełnie inaczej niż w Wielkiej Brytanii prowadzony jest sam proces zagospodaro-

⁶ Pod pojęciem „usług publicznych” kryje się szeroki zakres działalności, które wcale nie muszą być utrzymywane ze środków publicznych, ale służą zaspokajaniu ważnych potrzeb społecznych; mogą to być między innymi szkoły, uczelnie, obiekty sportowe, rozrywkowe czy kulturalne.

wywania. Spółka powołana do prowadzenia procesu przekształcenia bardzo często sama prowadzi proces inwestycyjny – co daje jej pełną kontrolę nad ostatecznym przestrzennym efektem – a dopiero potem poszczególne obiekty komercjalizuje (sprzedaje lub wynajmuje). Oczywiście, zazwyczaj, wstępne umowy dotyczące komercja-

lizacji są podpisywane w trakcie albo nawet przed rozpoczęciem inwestycji, co zapewnia opłacalność całej operacji. W przypadku inwestowania przez podmioty prywatne (w *Euralille* należał do nich na przykład bank *Crédit Lyonnais*), przez spółkę uzgadniany jest projekt i plan zagospodarowania terenu.

Rewitalizacja Bilbao

Bilbao, miasto liczące około 350 tysięcy mieszkańców, jest centrum obszaru metropolitalnego zamieszkiwanego przez ponad milion ludzi, co stanowi 43% populacji Kraju Basków⁷. W latach 70. i 80. XX w. zaczął podupadać tradycyjny przemysł tego regionu oparty głównie na branży stalowej i stoczniowej. Stopniowo zamykano kolejne przedsiębiorstwa, wzrastała stopa bezrobocia. W celu zapobieżenia katastrofie gospodarczej głównego ośrodka Kraju Basków i całej prowincji już na początku lat 90. przystąpiono do działań mających na celu przeorientowanie i restrukturyzację gospodarki oraz rewitalizację miasta, a właściwie całego obszaru metropolitalnego Bilbao. Władze Kraju Basków zdawały sobie sprawę z globalnych wyzwań, przed jakimi stało miasto i prowincja, dostrzegały zagrożenia wynikające z degradacji środowiska i przestrzemi. Dlatego w 1989 r. zainicjowano na wniosek zarządu regionu Kraju Basków oraz rady prowincji Bizkaia (Vizcaya) wysiłek sformułowania strategicznych celów rozwojowych. Owa strategia, znana pod nazwą *Strategiczny plan rewitalizacji obszaru metropolitalnego Bilbao*, została ostatecznie przyjęta w 1992 r. Jej horyzont czasowy sięgał 2010 r. Plan identyfikował osiem głównych obszarów, na których koncentrować się powinny działania:

- inwestycje w kapitał ludzki,
- stworzenie metropolii usługowej w regionie planowanego nowoczesnego przemysłu,
- poprawienie mobilności wewnętrznej i dostępności,
- poprawa stanu środowiska,
- rewitalizacja urbanistyczna,
- stworzenie centrum kulturalnego wysokiej rangi,
- koordynacja zarządzania sektora publicznego i prywatnego,
- akcje społeczne.

W kontekście tej pracy szczególnie interesujące wydają się trzy cele. Pierwszym jest rewitalizacja urbanistyczna, która według strategii obejmowała:

- poprawę dostępności mieszkań o odpowiedniej jakości dla społeczności metropolitalnej,
- udoskonalenie systemu infrastruktury technicznej i wyposażenia terenów,
- wzniesienie znaczących, symbolicznych budowli, które przyczyniłyby się do kreowania miasta jako centrum kulturalnego wysokiej rangi i poprawiałyby zewnętrzny wizerunek metropolii,
- działania w strefie planowania i zarządzania, które pobudzałyby zarówno jednostki publiczne, jak i prywatne do udziału w procesie odnowy i przyspieszałyby implementację planu na różnych poziomach,

– odzyskanie zdegradowanego obszaru miejskiego i infrastruktury miejskiej, w tym w szczególności terenów przemysłowych, a także rewitalizacja i renowacja starego miasta,

– stworzenie osi integrującej obszar metropolitalny wzdłuż ujścia rzeki Nervión.

Analizując cele w ramach strategii rewitalizacji urbanistycznej, warto zwrócić w szczególności uwagę na ten dotyczący świadomej decyzji wykreowania bardzo wysokiej klasy zespołów kulturalnych, które stałyby się nowym symbolem miasta. To – przypomnijmy, że rzecz działa się na początku lat 90. XX w. – wydawało się decyzją zaskakującą, by nie powiedzieć ryzykowną, w mieście o bardzo silnych tradycjach przemysłowych i z takim wizerunkiem na zewnątrz. Kto w 1992 r. znał jakieś kulturalne zasoby Bilbao, które przyciągnęłyby turystów z całego świata? Także decyzja o tworzeniu nowej osi integrującej wzdłuż rzeki była decyzją śmiałą, predefiniującą strukturę całego miasta i zobaczenie go właśnie w kontekście obszaru metropolitalnego.

Drugim celem strategicznym, który predefiniował wewnętrzną strukturę miasta i wpływał na proces jego odnowy, była szeroko rozumiana mobilność i dostępność, a w szczególności:

– stworzenie systemu przemieszczeń wewnętrznych, który przyspieszyłby powiązania w ramach regionu, obejmującego także sieć transportu publicznego i alternatywnego,

– przyłączenie do europejskiej sieci autostradowej i kolejowej, która pozwoliłaby zająć miastu bardzo ważne miejsce w rejonie wokół Zatoki Biskajskiej,

– przeniesienie portu i jego zagospodarowania bliżej ujścia rzeki i uwolnienie w ten sposób zajmowanych przez niego terenów w centrum miasta, które to tereny powinny zostać poddane rewitalizacji i wykorzystane dla kreowania wysokiej rangi centrum kulturalnego,

– rozwój portu lotniczego.

W celach dotyczących polityki transportowej znowu widać owo wsparcie dla realizacji idei „centralizmu kulturalnego” Bilbao.

I wreszcie ostatni element – współpraca publiczno-prywatna, wokół której koncentrują się następujące cele:

– rozwijanie planowania lokalnego na terenie obszaru metropolitalnego i wzmocnienie kompetencji władz miejskich w zarządzaniu rozwojem urbanistycznym,

– powoływanie specjalistycznych organizacji do nadzoru różnego rodzaju usług miejskich, przede wszystkim związanych z infrastrukturą techniczną (dostarczanie wody, odprowadzanie ścieków, gospodarka odpadami, transport),

⁷ Formalnie rzecz ujmując, Kraj Basków jest regionem Hiszpanii.

- udoskonalenie i uczynienie bardziej efektywnym zarządzania usługami publicznymi, obejmujące także reorganizację administracyjną,

- rozwój mieszanych publiczno-prywatnych inicjatyw w przedsięwzięciach interesujących obie strony.

W odniesieniu do tego ostatniego uważano, że przyczyni się to także do wniesienia ducha przedsiębiorczości oraz że uwrażliwi ten sektor na dobro publiczne.

W maju 1991 r. powołano Stowarzyszenie na Rzecz Rewitalizacji Obszaru Metropolitalnego Bilbao pod nazwą *Bilbao Metropol-30*. Jego zadaniem było rozwijanie prac planistycznych i badawczych oraz promocja projektów nastawionych na realizację założeń strategii.

Bilbao Metropol-30 zostało założone przez 19 podmiotów jako publiczno-prywatna organizacja typu non profit. Wśród członków-założycieli znaleźli się: zarząd (rząd lokalny) Kraju Basków, zarząd prowincji Bizkaia, rada miasta Bilbao, Izba Handlowa Bilbao, Stowarzyszenie Gmin Baskijskich, firmy prywatne, media, uniwersytety i centra badawcze, organizacje społeczne. Ważne jest, że członkami-założycielami było Renfe (koleje) oraz zarząd portu. Obecnie stowarzyszenie liczy około 130 członków.

Zakres działań *Bilbao Metropol-30* koncentrować się miał na czterech zasadniczych obszarach:

- po pierwsze, zadaniem stowarzyszenia było kierowanie wdrażaniem opisanego wcześniej *Strategicznego planu rewitalizacji obszaru metropolitalnego Bilbao*,

- po drugie, stowarzyszenie miało podejmować wszystkie rodzaje działań wynikające z tego planu strategicznego, a w szczególności te, których celem była poprawa zewnętrznego i wewnętrznego wizerunku obszaru metropolitalnego Bilbao,

- po trzecie, stowarzyszenie miało zlecać studia i analizy projektów związanych z obszarem metropolitalnym Bilbao, a także innych metropolii, po to, by zdobyć niezbędną wiedzę,

- i wreszcie po czwarte, stowarzyszenie miało rozwijać współpracę publiczno-prywatną, mającą na celu znalezienie wspólnych rozwiązań różnorodnych problemów trapiących obszar metropolitalny Bilbao.

Stowarzyszenie bardzo intensywnie przystąpiło do prac, szczególną uwagę przykładając do wykreowania nowego wizerunku Bilbao – wizerunku, który wiązały się ze sztuką i kulturą, a także do promocji biznesu o wysokiej specjalizacji.

Podjęcie decyzji strategicznej dotyczącej rozwoju opartego na działalności kulturowej spowodowało, że władze zwróciły się jeszcze w 1991 r. do Fundacji Solomona R. Guggenheima z propozycją udziału w programie rewitalizacji. Pod koniec tego roku zawarta została wstępna umowa powołująca niezależną instytucję pod nazwą *Guggenheim Muzeum Bilbao*, w którym to kulturowym centrum miała być prezentowana amerykańska i europejska sztuka XX w. W lutym następnego roku umowa ta została uroczystie podpisana przez przewodniczącego zarządu Kraju Basków i prezesa Fundacji Guggenheima. Od początku było jasne, że sam budynek muzeum sztuki nowoczesnej musi stanowić czytelny, rozpoznawalny znak, symbol nowego Bilbao. Zadanie powierzono Frankowi Gehry'emu,

którego koncepcja najpełniej wykorzystywała potencjał miejsca i przekształcała znaczną część miasta.

Gehry zaprojektował oryginalny budynek, liczący 24 tysiące m² (powierzchnia wystawiennicza oraz audytorium, niezbędne zaplecze administracyjne, restauracja i sklepy).

Otwarcie muzeum w 1997 r. stało się wydarzeniem na skalę światową, głównie z powodu śmiałości projektu. Zaproszenie do prac w mieście innych słynnych architektów (kolej podziemna projektu Normana Fostera otwarta w 1995 r., most pieszy *Uribitarte* projektu Santiago Calatravy czy przebudowa nabrzeża Cesara Pelli) także odegrało niemałą rolę. Bilbao z procesu rewitalizacji uczyniło znaczące wydarzenie kulturalne.

Warto także zwrócić uwagę, że muzeum okazało się bardzo dochodowym przedsięwzięciem. W ciągu pierwszych pięciu lat działalności zanotowano 5 150 000 zwiedzających, co oznacza, że średnio rocznie muzeum zwiedza ponad milion ludzi – dwukrotnie więcej niż zakładał wstępny biznesplan. Muzeum stało się także niebywałym środkiem promocji – niemal cała światowa prasa wspominała o „wydarzeniu architektonicznym”, jakim była realizacja muzeum. „Time Magazine” nazwał je „pierwszą wielką budowlą XXI wieku”. Podczas pierwszych czterech miesięcy funkcjonowania tej instytucji naliczono blisko 3000 wzmianek, reportaży i artykułów w europejskich, amerykańskich i południowoamerykańskich mediach. Nic dziwnego, że zadziało to jak magnes na turystów z różnych krajów, którzy dotąd nie odznaczali się zainteresowaniem dla sztuki współczesnej. Przyciągało ich raczej „wydarzenie urbanistyczne” niż zbiory, jakimi mogło pochwalić się muzeum.

Budowa muzeum, kosztująca 84 milionów euro, sfinansowana w całości ze środków publicznych (50% zarząd Kraju Basków i 50% rada prowincji Bizkaia), zwróciła się w rekordowo krótkim czasie (3 lata). W następstwie powstania i funkcjonowania muzeum bezpośrednie korzyści pomiędzy rokiem 1997 a 2001 zamknęły się kwotą ponad 775 milionów euro, czyli 10-krotnie wyższą niż koszty samej inwestycji. Dodać tu należy, że na początku władze lokalne zobowiązały się także ponieść pewne koszty związane z funkcjonowaniem muzeum. Założono, że muzeum będzie się samofinansować w 70%, a pozostałe 30% pokryją w równych częściach inwestorzy (czyli zarząd Kraju Basków i rada prowincji Bizkaia). Tymczasem do 2001 r. oprócz bezpośrednich przychodów do kasy regionu napłynęło dodatkowo niemal 120 milionów euro z tytułu podatków.

Muzeum Guggenheima, jakkolwiek najśłynniejsze, jest tylko jednym z elementów programu całej sieci „infrastruktury kulturalnej”, obejmującej wiele elementów, w tym Muzeum Reprodukcyj Sztuki, Muzeum Baskijskie, Muzeum Walk Byków, Muzeum Procesji Wielkiego Tygodnia czy Muzeum Morskie.

Następnym ważnym elementem owej „infrastruktury kulturalnej” stało się Centrum Kongresowo-Koncertowe *Euskalduna*, którego budowę rozpoczęto w roku 1994, a zamknięto kosztem 76 milionów euro cztery lata później. Tym razem także nie było konieczne czekanie zakładanych wstępnie pięciu lat na zwrot kosztów inwestycji – odzyskano je bowiem już w dwa lata. Od otwarcia w końcu 1998 r.

do 2002 r. centrum wygenerowało 47 milionów euro w podatках i opłatach oraz stworzyło 1358 miejsc pracy. *Euskalduna* zdobyła także – jako pierwsza wśród sal koncertowych i centrów kongresowych Hiszpanii – certyfikat jakości ISO 9002 i jest najchętniej wybierana przez organizatorów rozmaitych imprez. Co ważne, centrum współpracuje i koordynuje swoje działania z innymi jednostkami kulturalnymi w mieście i regionie.

Niezależnie od realizacji znaczących przedsięwzięć związanych z kulturą zakończono także wiele innych inwestycji, m.in. centrum biznesowe, centra handlowe czy mieszkania. Istotne dla procesu rewitalizacji były także inwestycje infrastrukturalne, w tym rozbudowa portu lotniczego i metra. Rozwijając wizerunek Bilbao jako centrum kulturalnego, powierzono projekty znanym architektom. I tak, zbudowany nakładem 42 milionów euro port lotniczy projektował Santiago Calatrava. Lotnisko to, otwarte w 2000 r., jest w stanie obsłużyć 2,5 miliona pasażerów rocznie. Z kolei system metra miał za zadanie poprawić znacznie wewnętrzne powiązania obszaru metropolitalnego i całego regionu. Zaprojektowanie stacji metra w obrębie centrum miasta powierzono Normanowi Fosterowi. Jego dziełem jest wygląd stacji, dojść oraz zewnętrznych części budowli. Oprócz tego podjęto wiele inwestycji infrastrukturalnych, w tym wdrożony został unikalny system gospodarki odpadami.

Wśród najbardziej znanych przedsięwzięć rewitalizacyjnych w Bilbao należy wymienić rewitalizację tak zwanych *waterfrontów*, czyli obszarów położonych wzdłuż rzeki Nervión. Od strony organizacyjnej zadanie przekształcenia dawnych terenów przemysłowych i portowych wzdłuż rzeki Nervión powierzono korporacji *Bilbao Ría 2000*, założonej w listopadzie 1992 r. Zadaniem tego ciała o charakterze non profit jest koordynacja, wdrażanie oraz realizacja projektów urbanistycznych, transportowych i związanych z ochroną środowiska.

Bilbao Ría 2000 została utworzona w zasadzie wyłączanie przez podmioty publiczne – państwowe, reprezentowane przez publiczne spółki, w tym SEPES (zajmującą się między innymi zagospodarowywaniem terenów czy realizacją programów taniego mieszkalnictwa), zarząd portu, spółki kolejowe ADIF (dawniej Renfe) i Feve oraz regionalne, reprezentowane przez administrację różnych szczebli. Kształt udziałów wygląda następująco:

- 25% – SEPES,
- 10% – zarząd portu Bilbao,
- 10% – Renfe,
- 5% – Feve,
- 15% – zarząd Kraju Basków,
- 15% – rada prowincji Bizkaia,
- 15% – miasto Bilbao,
- 5% – miasto Baracaldo.

Kapitał założycielski korporacji wyniósł 1,8 miliona euro. Udziałowcy wnieśli do spółki prawa własności terenów położonych w centralnych częściach Bilbao i Baracaldo. Miasta zmieniały przeznaczenia terenów, a następnie *Bilbao Ría 2000* w nie inwestowała (na przykład w oczyszczenie obszaru, budowę dróg, wyposażenie w infrastrukturę) i sprzedawała działki, uzyskując fundusze na dalszą działalność. Celem spółki nie jest działalność

zarobkowa – jej naczelnym zadaniem jest rewitalizacja obszarów zdegradowanych, na którą przeznaczają środki ze sprzedaży terenów. W ostatnich latach *Bilbao Ría 2000* pozyskuje także środki w ramach subsydiów z Unii Europejskiej na finansowanie wybranych projektów. Obecnie środki te stanowią 14% budżetu korporacji.

Wśród najważniejszych obszarów rewitalizowanych można wymienić:

- *Abandoibarra*,
- *Ametzola*,
- *Bilbao La Vieja*,
- *Baracaldo*,
- *Basurto-San Mamés-Olabeaga*.

Bilbao Ría 2000 rozpoczęła także przebudowę linii kolejowych i powiązania ich w nową sieć. Największy projekt w tym zakresie jest realizowany w południowej części Bilbao.

Abandoibarra to najbardziej znaczący projekt *Bilbao Ría 2000*, obejmujący niemal 35 ha gruntu w centrum miasta. Teren ten przez długie lata był całkowicie niedostępny. Plan przewidywał uczynienie tego miejsca centrum nowego Bilbao. Udostępnione i urządzone zostały nabrzeża, którymi można się przechadzać od centrum *Euskalduna* aż do mostu pieszego *Uribitarte*. Promenada obejmuje ścieżki piesze, ścieżkę rowerową i obsługiwana jest przez trzy przystanki tramwajowe. Wiele uwagi poświęcono ukształtowaniu przestrzeni publicznych – parków, placów, ciągów pieszych, natomiast resztę terenu przeznaczono pod działalność usługową, w tym biura, hotele, centra handlowe i rozrywkowe. Powstała także nowa zabudowa mieszkaniowa. Ponad 11,5 ha zajmuje obecnie zieleń.

Inną dużą inicjatywą podjętą przez *Bilbao Ría 2000* jest projekt znany pod nazwą *Operación Galindo*, realizowany od 1998 r. na terenie Baracaldo. Obszar wzdłuż linii brzegowej o wielkości około 60 ha użytkowany był dawniej przez przemysł, przede wszystkim stalowy. Większość terenu została użyczona *Bilbao Ría 2000* przez radę prowincji Bizkaia, część natomiast wniosły do spółki znajdujące się w niej podmioty. Podobnie jak miało to miejsce na obszarze *Abandoibarra*, także i tu podjęto decyzję o całkowitej transformacji. Zaplanowano tereny mieszkaniowe i związane z nimi tereny rozrywkowe i rekreacyjne, centrum biznesowe oraz nowoczesny kompleks sportowy. Ważnym elementem rewitalizacji była poprawa powiązań transportowych dzielnicy, w tym przede wszystkim powiązanie jej z autostradą A8 oraz przebudowa wewnętrznego układu komunikacyjnego. Te ostatnie działania w dużej mierze znosiły bariery, które dotąd uniemożliwiały odegranie rejonowi znaczącej roli w obszarze metropolitalnym Bilbao. Wśród ważniejszych inwestycji zrealizowano jak dotąd spore centrum biznesowe, oferujące 41 tysięcy m² powierzchni biurowej, w ramach którego zlokalizowana została także nowa siedziba rady prowincji Bizkaia. Do inwestycji mających charakter zdecydowanie ponadlokalny należy także nowy stadion piłkarski Lasasarre, otwarty we wrześniu 2003 r. Stadion ten, liczący niemal 8000 miejsc dla publiczności, ma częściowo kryte trybuny oraz bardzo nowoczesne wyposażenie. Całkowity koszt tej inwestycji wyniósł 9,6 miliona euro.

Przedsięwzięcia prowadzone przez *Bilbao Ría 2000* są naprawdę bardzo różnorodne, nie ma potrzeby szczegółowo opisywać ich wszystkich. Pamiętać przy tym trzeba, że jest to tylko jeden z podmiotów realizujących politykę rewitalizacji miasta nadzorowaną przez *Bilbao Metropoli-30*.

Jako miernik sukcesu rewitalizacyjnego miasta mogą posłużyć wyniki badań zamieszczone w raporcie rocznym *Bilbao Metropoli-30*, które wskazują, że 86% wszystkich osób przybywających do miasta uważa je za atrakcyjne do zwiedzenia lub organizacji różnych przedsięwzięć. Należy to uznać za ogromny sukces miasta, jeszcze kilkanaście lat temu znanego jedynie w skali lokalnej, a na dodatek obciążonego wieloma problemami społeczno-gospodarczymi. Nie bez znaczenia dla sukcesu przekształcania obszaru metropolitalnego Bilbao i samego miasta był fakt, że władze Kraju Basków miały już na początku lat 90. XX w. jasno zdefiniowaną strategię rozwoju całego regionu. Znalazła ona nowy kontekst regionu w skali europejskiej – jako obszaru łączącego „Łuk Atlantycki” (rozpięty od kanału La Manche po wybrzeża Portugalii) i „Łuk Śródziemnomorski” (wiążący rejon Gibraltaru z północnym krańcem Adriatyku), a dodatkowo położonego na linii Paryż–Madryt. Strategia rozpisywała także role trzem głównym miastom Kraju Basków – Bilbao, San Sebastian, Vitorii.

Na przykładzie przedstawionej tu rewitalizacji Bilbao można przeanalizować jeszcze inną drogę transformacji zdegradowanych obszarów miejskich niż te, które można

było zaobserwować w modelu brytyjskim czy francuskim. Można ją uznać za model angażujący w największym stopniu środki i podmioty publiczne oraz rezerwujący tymże podmiotom największy wpływ na decyzje o przekształceniach przestrzennych. Jednak nawet w sytuacji, kiedy dominującą rolę przejmują jednostki samorządu terytorialnego i spółki publiczne, zawiązana przez nie korporacja rozwoju (jak można by określić zarówno *Bilbao Metropoli-30*, jak i *Bilbao Ría 2000*) działa na zasadach dość precyzyjnego biznesplanu, którego zadaniem jest takie wdrożenie przedsięwzięcia, aby zaczęło ono generować zyski. Można zatem zaryzykować twierdzenie, że najistotniejszy nie jest chyba skład udziałowców korporacji rozwoju, ale zasady jej działania.

Warto także odnotować, że spółki publiczne wchodzące w skład opisywanych tu korporacji rozwoju były związane przede wszystkim z działalnością w zakresie transportu kolejowego. Ponieważ przedmiotem przekształceń były często zdegradowane tereny kolejowe lub pokolejowe, ich udział w całym przedsięwzięciu pozwalał na skuteczniejsze wdrażanie programów naprawczych. W sytuacji, kiedy tego rodzaju przedsiębiorstwa pozostają w rękach państwa, doświadczenia Bilbao mogą okazać się nad wyraz pożyteczne.

Wreszcie ważne jest, że promocja projektu rewitalizacji Bilbao skierowana była nie tylko na zewnątrz, ale także miała na celu zaangażowanie w realizację wizji lokalnej społeczności.

Podsumowanie

W Europie prowadzi się wiele dużych projektów rewitalizacji miast. Wśród nich szczególnie interesujące są zapewne programy transformacji *Koop van Zuid* w Rotterdamie, rewitalizacja portu w Genui, przebudowa centrum Berlina i nabrzeży w Amsterdamie, przebudowa centrum północnego w Zurychu czy projekt *Lyon Confluence*, obejmujący interesujący teren w widłach Saony i Rodanu. Znajdują się one w rozmaitych stadiach realizacji. W ramach przeprowadzonych badań przeanalizowano także te programy, jednak nie ma już potrzeby opisywać ich dokładnie, gdyż przytoczone wcześniej przykłady wystarczą do wyciągnięcia wniosków w interesującej nas dziedzinie.

Wnioski, jakie sformułowano po analizie transformacji opisywanych tu obszarów, warto choć w części uznać za zasady, które dają szansę na powodzenie operacji przekształcania dużych fragmentów miasta.

Jako warunek powodzenia należy chyba wymienić w pierwszym rzędzie partnerstwo publiczno-prywatne. Owo partnerstwo może – jak widać to w opisanych wyżej przypadkach – przybierać różne formy, jednak zawsze musi uwzględniać potrzeby partnera prywatnego. Bez tego elementu nie zdoła się przyciągnąć żadnych inwestycji. Nie jest także uzasadnione twierdzenie, że partnerzy prywatni nie rozumieją interesu publicznego. W wielu przypadkach to ich siłami ocalane jest na przykład cenne dziedzictwo kulturowe. Paradoksalnie widać to najlepiej tam, gdzie sektor prywatny ma największą swobodę działania, a podmioty publiczne wykazują największą elastyczność.

Po drugie, konieczne jest stworzenie specjalnych ram organizacyjnych procesu rewitalizacji. W większości opisanych przypadków są to specjalnie korporacje deweloperskie lub rozwojowe. Ich forma prawna i zakres ingerencji władz publicznych w ich tworzenie i funkcjonowanie może być bardzo różny. Widać, że najbardziej liberalną postawą odznacza się tu Wielka Brytania, gdzie korporacja tego rodzaju kontrolowana była w zasadzie wyłącznie przez podmioty reprezentujące sektor prywatny lub niezależnych specjalistów. Mniej liberalny model obserwujemy we Francji. Tam z kolei powołane do przekształcenia terenu spółki są kontrolowane przez władze publiczne, ale udział sektora prywatnego w tych spółkach jest znaczący. Wreszcie przykład hiszpański pokazuje, że można prowadzić także ten proces przez podmiot całkowicie kontrolowany przez władze publiczne. (Ale zaangażowane w projekt spółki – chociaż publiczne – działają na zasadach rynkowych). Ten ostatni przykład jest jednak może nieco nietypowy, gdyż dotyczy Kraju Basków, który ma społeczność bardzo silnie zaangażowaną w sprawy swojego regionu i z silnym poczuciem własnej odrębności kulturowej.

Po trzecie, dość paradoksalnie – wydaje się, że warunkiem udanej transformacji jest rezygnacja z tradycyjnych narzędzi planistycznych. W każdym analizowanym przypadku rewitalizacja odbywa się albo przez specjalne narzędzia urbanistyki operacyjnej, które pozwalają „ominąć” normalną procedurę planistyczną, albo – jak miało to miej-

sce w przypadku *Docklands* – przez całkowite zawieszenie tradycyjnych procedur. Oznacza to być może, że tradycyjne planowanie nie nadaje się zbyt do wspierania procesu rewitalizacji.

Następstwem dwóch wcześniej opisanych warunków jest fakt, że społeczność lokalna (rozumiana najbardziej wąsko – czyli mieszkańców przekształcanego obszaru) nie może uczestniczyć w procesie uzgadniania sposobu zagospodarowania terenu w tradycyjnym jego rozumieniu. Zazwyczaj prowadzi to bowiem nie tylko do ujawnienia się syndromu NIMBY (*Not In My Backyard*), ale wręcz BANANA (*Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anyone*)⁸. Należy

⁸ Ta dowcipna nazwa pochodzi z książki Halla i Pfeiffera [6].

natomiast podjąć obywatelską dyskusję w ramach szerszej społeczności miejskiej, obejmującej także biznes. Co ciekawe, brak głosu lokalnej społeczności – znowu paradoksalnie – nie prowadzi do pogorszenia się warunków życia na danym obszarze, a przeciwnie – bardzo znacząco je podnosi. Niekiedy także wyzwala nieoczekiwaną społeczną aktywność.

No i wreszcie należy jasno stwierdzić, że nie dokona się transformacji bez zaangażowania środków publicznych. W wersji „minimum” oznacza to inwestycje w infrastrukturę techniczną, w tym w pierwszej kolejności w powiązania transportowe.

Przeprowadzone badania mogą – jak się wydaje – stanowić ważną pomoc dla konstruowania modelu rewitalizacji miast polskich.

Bibliografia

- [1] Beaujeu-Garnier J., Chabot G., *Zarys geografii miast*, Warszawa 1971.
- [2] Cerro Santamaría del G., *Bilbao: Basque Pathways to Globalization*, Oxford 2007.
- [3] Evans G., *Cultural Planning. An Urban Renaissance?*, London 2001.
- [4] Gasidło K., Gorgoń J. (red.), *Modelowe przekształcenia terenów przemysłowych i zdegradowanych*, Katowice 1999.
- [5] Hall P., *Cities in Civilisation. Culture, Innovation and Urban Order*, London 1999.
- [6] Hall P., Pfeiffer U., *Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-First Century Cities*, London 2000.
- [7] Harasimowicz J. (red.), *Atlas architektury Wrocławia*, Wrocław 1998.
- [8] Jakobsen S.E., Onsager K., *Head Office Location: Agglomeration, Clusters or Flow Nodes?*, „Urban Studies” 2005, vol. 42, no. 9, s. 1517–1535.
- [9] Lorens P., Mironowicz I., Ossowicz T., *Koncepcja paradygmatu transformacji zdegradowanych obszarów o potencjale metropolitalnym*, [w:] Parteka T. (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*. „Biuletyn KPZK PAN” 2005, z. 223.
- [10] MacLaran A. (red.), *Making Space. Property Development and Urban Planning*, London 2003.
- [11] Markowski T., *Instrumenty polityki gruntowej – doświadczenia międzynarodowe*, [w:] Markowski T. (red.), *Instrumentalizacja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, „Biuletyn KPZK PAN” 2001, z. 195.
- [12] Marshall R. (red.), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, London–New York 2001.
- [13] Mironowicz I., Ossowicz T., *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych*, [w:] Parteka T. (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, „Biuletyn KPZK PAN” 2005, z. 223.
- [14] Pawłowski K.K., *Narodziny miasta nowoczesnego*, [w:] *Sztuka drugiej połowy XIX w. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki*, Łódź 1973.
- [15] Simmie J. (red.), *Innovative Cities*, London–New York 2001.
- [16] Ziobrowski Z., Ptaszycza-Jackowska D., Rębowska A., Geissler A. (red.), *Rewitalizacja, rehabilitacja, restrukturyzacja. Odnowa miast*, Kraków 2000.
- [17] Zuziak Z.K., *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków 1998.

Strony internetowe:

- www.bm-30.es
 www.bilbaoria2000.org
 www.lddc-history.org.uk
 www.lillemetropole.fr
 www.saem-euralille.fr

On the regeneration of deteriorated urban areas

There are many degraded areas in Polish cities, including not only former military, railway and industrial terrains but also housing areas or degenerated sports fields. At present, many Polish cities take up regeneration programmes. Such a task requires particular expertise – how to define a strategic vision of future development, how to build an organizational structure supporting the implementation of this vision, and how to gain financial support.

Many papers consider theoretical instruments of regeneration processes but case studies are also very useful. The most interesting are

case studies of successfully completed transformations that had resulted in establishing new, living parts of the city.

The paper presents three different case studies of urban regeneration – London Docklands, Euralille and the new waterfront of Bilbao. Three different ways of transformation that had been applied are analyzed in the paper – a liberal approach in the Docklands to very strong public supervising in Bilbao. Those cases prove that different regeneration systems may be applied in Polish cities. The paper indicates basic conditions of successful urban regeneration.