

Elżbieta CHĄDZYŃSKA
Politechnika Wrocławska

REWITALIZACJA ZDEGRADOWANYCH PRZESTRZENI MIEJSKICH – STUDIA PRZYPADKU

DIVERSITY OF REVITALIZATION ACTIVITIES IN URBAN SPACE – SELECTED EXAMPLES

ABSTRACT: Major changes which took place in the global economy the last few decades of the 20th century led to the degradation of many sites occupied by the industry. As a result of these transformations has been the reduction in the number of entities in the traditional industry to a knowledge-based economy. These processes have led to the emergence of degraded urban Brownfields. It has become necessary to take steps which would lead to the restoration this areas to life and creation of social spaces of positive character.

Restoration of the redevelopment areas to life in accordance with the principles of sustainable development is a difficult task for many European countries. Positive examples from different areas can serve as a model, if we take into account the conditions prevailing in the country in which they are to be used.

KEY WORDS: revitalization of cities, degraded areas, revitalization programs

Wprowadzenie

Przemiany zachodzące w strukturze funkcjonalno-przestrzennej współczesnych miast są wypadkową wielu procesów. Jeden z nich to złożony proces globalizacji, który jest związany również z urbanizacją i jej skutkami w przestrzeni zagospodarowanej. Struktura współczesnych miast kształtowała się pod wpływem procesu industrializacji i rozwoju ekonomicznego opartego na produkcji przemysłowej (Chakravorty 2000). Obecnie fazy przemian miasta zależą od likwidacji nieefektywnych lub przestarzałych zakładów przemysłowych, rozwoju nowych technologii (*high-tech*) oraz od rozwoju sektora usług.

Przekształcenia metod i rodzajów produkcji przemysłowej w kierunku rozwoju nowych technologii wymagają nowych urządzeń i obiektów dostosowanych do współczesnych wymagań. W wyniku takich przekształceń nastąpiło zmniejszenie liczby podmiotów w przemyśle tradycyjnym na rzecz gospodarki opartej na wiedzy.

Na przemiany oddziałują również procesy urbanizacyjne powodujące wyludnianie się centrów miast i osiedlanie na ich obrzeżach lub w pobliżu granic administracyjnych¹. Procesy te prowadzą do powstania w miastach obszarów zdegradowanych wymagających działań rewitalizacyjnych. Problem obszarów zdegradowanych pojawił się już wcześniej w miastach amerykańskich i europejskich (*Urban regeneration in Europe...* 2003). Transformacja ustrojowa spowodowała, że dotknął również Polskę (Jałowiecki 1999; Kaczmarek 2004; Lorens 2009). Mając na uwadze realizację zasad zrównoważonego rozwoju, trzeba pamiętać, że każda ingerencja w stan istniejący powinna brać pod uwagę współzależność rozwoju ekonomicznego, stanu i jakości środowiska oraz sfery społecznej, inaczej mówiąc – musimy poszukiwać równowagi między jakością życia ludzi, aspektem ekonomicznym a rozwojem środowiska (Laconte 2013).

Pojęcie rozwoju zrównoważonego zakłada konieczność oszczędnego używania zasobów, w szczególności nieodnawialnych. Wzrost gospodarczy i procesy z nim związane zawsze powodują degradację środowiska – problem polega więc na tym, jak zmniejszyć poziom szkód. Nowy sposób rozwoju ekonomicznego zakłada uznanie ograniczoności zasobów naszej planety i zobowiązanie każdego pokolenia do odpowiedzialności za swój okres gospodarowania oraz dążenie do minimalizacji zakłóceń istniejących stanów równowagi w przyrodzie. Zjawiska związane z destrukcyjną działalnością człowieka, powodującą degradację znacznych obszarów i pogorszenie warunków życia ludności szczególnie jaskrawo występują w obszarach uprzemysłowionych. Równocześnie w miastach o intensywnym rozwoju przemysłu obserwuje się wygasanie funkcji niektórych obszarów położonych w dzielnicach śródmiejskich, np. tereny dawnych osiemnasto- i dziewiętnastowiecznych fabryk, składów, portów towarowych i hurtowni oraz torowisk.

Miasta są obecnie miejscem zamieszkania ponad 50% światowej populacji, odpowiadają też za większość światowego PKB oraz 75% emitowanego CO₂. Wspomniane wcześniej procesy – jak urbanizacja i globalizacja – właśnie w miastach powodują największe zmiany, pojawiają się obszary zaniedbane i zdegradowane, wymagające interwencji. Proces przywracania wartości oraz włączania w tkankę miejską jako obszaru atrakcyjnego zarówno w sensie gospodarczym, jak i społecznym jest na ogół działaniem wieloetapowym angażującym wielu uczestników. Wiąże się on również z ważnymi narzędziami wykorzystywanymi w procesie zarządzania miastem, tj. planowaniem, organizacją, partnerstwem, finansowaniem oraz informacją.

Jak pokazują liczne przykłady udanych rewitalizacji, wymaga ona dobrego planu i współpracy władz różnych szczebli oraz zaangażowania ze strony społeczeństwa i inwestorów prywatnych (Chądryńska 2009). Potrzebne są takie koncepcje urbanistyczne, które uwzględniając wartość historycznej struktury miasta, umożliwią wprowadzanie nowych form zagospodarowania, gwarantujących poprawę warunków życia mieszkań-

¹ W historii rozwoju miast mamy do czynienia z czterema opisywanymi przez Klassena fazami: urbanizacją, suburbanizacją, deurbanizacją i reurbanizacją. W większości polskich miast trwa faza suburbanizacji.

ców, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju (Bieske-Matejak 2005). Zjawiska związane z destrukcyjną działalnością człowieka, powodującą degradację znacznych obszarów i pogorszenie warunków życia ludności, szczególnie jaskrawo występują w obszarach uprzemysłowionych (Pęski 1999). Rewitalizacja takich obszarów jest szczególnie trudna i złożona (Gasidło 1998).

Rewitalizacja rozumiana jako zespół działań podejmowanych na obszarach miast, w szczególności w dzielnicach starych i zaniedbanych oraz w obszarach poprzemysłowych, mających na celu przywrócenie wartości oraz zmierzających do ożywienia społeczno-gospodarczego, jest procesem długofalowym.

Jako przykład udanych działań rewitalizacyjnych wybrano Kopenhagę, która od wielu lat jest stawiana za wzór miasta budowanego w tzw. ludzkiej skali. Oznacza to, że metropolia jest przystosowana do potrzeb mieszkańców. Rozwój miasta koncentruje się na ekologii. Położone w porcie kąpieliska i parki, a także inicjatywy, których celem jest stworzenie bardziej przyjaznego środowiska i zdrowszego miasta, sprawiają, że Kopenhagę uważa się za miasto najbardziej przyjazne mieszkańcom. Dzięki długoterminowemu planowaniu zagospodarowania miasta, wsparciu ustawodawstwa krajowego oraz zaangażowaniu społeczności lokalnej w podejmowanie decyzji Kopenhaga posiada renomę ekologicznego i zielonego miasta.

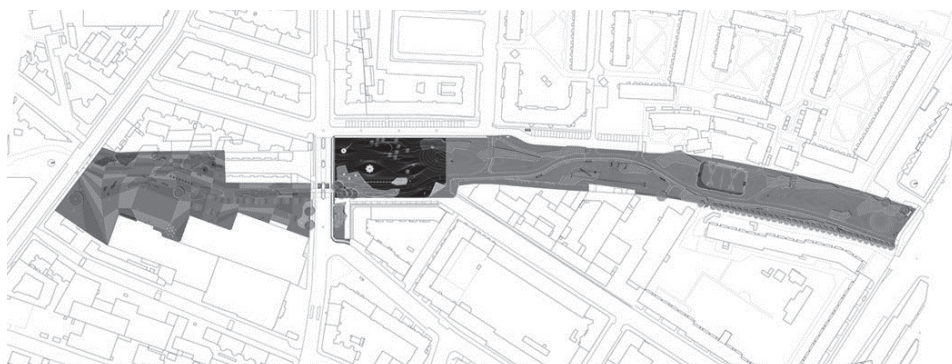
Celem takiego wyboru było przedstawienie przykładu miasta, które dzięki podejmowanym decyzjom rozwija się w sposób zapewniający coraz lepsze warunki życia, realizując cele ekonomiczne, społeczne i środowiskowe. Może zatem służyć za miasto modelowe. Nie chodzi tu o dosłowne naśladownictwo, każdy bowiem teren wymagający działań rewitalizacyjnych ma własne, lokalne uwarunkowania. Zaprezentowane studia przypadku są przykładem całościowej, wieloaspektowej rewitalizacji, wpływającej pozytywnie na wizerunek miasta, powiększającej obszary dobrze zagospodarowanych przestrzeni publicznych, tworzącej nowe miejsca pracy oraz poprawiającej warunki życia mieszkańców.

Kopenhaga: wzór dla miast, które chcą się rozwijać w sposób zrównoważony

Jednym z przykładów udanych działań w celu poprawy warunków życia, przywrócenia wartości terenom zdegradowanym i ich ożywienia jest Kopenhaga. Zdobyte przez Kopenhagę tytuły Zielonej Stolicy Europy 2013 oraz Zielonej Stolicy Europy 2014 świadczą o tym, iż jest to miasto dbające o środowisko i warunki życia mieszkańców. Użytkowanie odpadów i gruntów, emisja CO₂, organizacja transportu miejskiego, jakość wody i powietrza, źródła pozyskiwania energii i inne stoją w tym mieście na najwyższym poziomie. Aby pokazać jak bardzo ciekawym „projektem” stała się Kopenhaga, w dalszej części przedstawiono wybrane rozwiązania, które tam zastosowano.

Rewitalizacja dzielnicy Norrebro w Kopenhadze

Jednym z ciekawszych projektów jest rewitalizacja dzielnicy Norrebro w Kopenhadze położonej w miejscu dawnych torów kolejowych między starą zabudową. Jest to dzielnica, którą zamieszkują przedstawiciele blisko 60 różnych kultur, co często prowadziło do konfliktów na tle kulturowym i światopoglądowym.



Rys. 1. Położenie obszaru objętego projektem Superkilen – Kopenhaga, dzielnica Norrebro

Źródło: <http://rewitalizacje.blog.pl/2015/01/07/park-superkilen-jako-efekt-rewitalizacji-dzielnicy-norrebro-w-kopenhadze/> (12.05.2015).

Była to przestrzeń niezagospodarowana i niszcząca. Poza ścieżką rowerową i pasem zieleni miejsce to było używane przez mieszkańców sąsiednich zabudowań na pikniki i spotkania towarzyskie, którym towarzyszył różnego rodzaju nielegalny handel oraz przestępczość.

Rewitalizacja została przeprowadzona w 2007 r. i objęła swoim zasięgiem obszar o powierzchni 39 tys. m². Inicjatorami projektu byli: Fundacja Realdania oraz władze Kopenhagi. Struktura obszaru to w głównej mierze przestrzeń otwarta.

Z monofunkcyjnego obszaru przejściowego teren ten został przekształcony w przestrzeń innowacyjną o bogatej strukturze kompozycyjnej. Koncepcja miała na celu uwydatnienie różnorodnych cech tego miejsca, tworząc czerwony skwer, czarny skwer oraz zielony park (rysunki 2, 3). Urządzenie i wyposażenie Superkilen stanowi ponad 100 symboli zaczerpniętych z różnych kultur, w tym międzynarodowe billboardy i reklamy świetlne. W realizację projektu zostali również włączeni mieszkańcy poprzez liczne konsultacje, na których sugerowali, co byłoby istotne w przestrzeni z ich punktu widzenia. Każdej społeczności mieszkającej w sąsiedztwie planowanego placu autorzy projektu pozwolili ustawić na nim pamiątkę z rodzinnych stron, wakacji albo wymarzony gadżet. Ściągnięcie stu ośmiu obiektów z najdalszych zakątków świata sfinansowała Realdania, fundacja dbająca o przyjazną przestrzeń do życia w Królestwie Danii.

Projektem zajęły się pracownie: TOPOTEK 1, BIG Bjarke Ingels Group oraz Superflex. W wielokulturowym społeczeństwie Kopenhagi istniała potrzeba integrowania



Rys. 2. Projekt Superkilen – z lewej czarny skwer, z prawej – czerwony skwer

Źródło: <http://rewitalizacje.blog.pl/2015/01/07/park-superkilen-jako-efekt-rewitalizacji-dzielnicy-norrebro-w-kopenhadze/> (12.05.2015).



Rys. 3. Park Superkilen w Kopenhadze; fragment projektu – zielony park

Źródło: <http://rewitalizacje.blog.pl/2015/01/07/park-superkilen-jako-efekt-rewitalizacji-dzielnicy-norrebro-w-kopenhadze/> (12.05.2015).

i przełamywania granic między narodowościami. Park Superkilen stworzył warunki do dzielenia się swoją kulturą i sztuką, a także wzmocnienia poczucia wspólnoty i wzajemnej tolerancji. Niebezpieczny i zapomniany fragment metropolii stał się miejscem chętnie odwiedzanym (<http://archemon.com/przyklad-udanej-reiwtalizacji...>).

Nowe oblicze zatoki

Kurczenie się sektora przemysłu stoczniowego w Europie (począwszy od końca lat 70. ubiegłego stulecia; <http://www.pi.gov.pl...>) sprawiło, że miasta portowe chcące utrzymać konkurencyjność stanęły przed koniecznością transformacji struktury gospodarczej i zaadaptowania opustoszałych stoczni i terenów portowych.

Pomysł na użytkowanie zatoki kopenhaskiej w celach rekreacyjnych był dyskutowany od dawna, niestety jakość wody w zatoce zanieczyszczonej ściekami produkowanymi przez mieszkańców oraz przemysł nie pozwalała na jego realizację. Chcąc udostępnić mieszkańcom tereny nad zatoką, miasto przeprowadziło kompletną modernizację systemu oczyszczania ścieków. W tym celu utworzono nowy system magazynowania wód deszczowych – system „kanałowych ścieżek rowerowych”. Podczas obfitych opadów deszczu usytuowane w parkach oraz na terenach zielonych ścieżki rowerowe, budowane w kształcie rynny, przyjmują i odprowadzają nadmiar wody do specjalnie zaprojektowanych zbiorników, z których przekazywana jest do oczyszczalni ścieków. Fizyczne, biologiczne oraz chemiczne oczyszczanie wody zostało zmodyfikowane, pozbyto się z niej soli oraz metali ciężkich. Rozwinięto innowacyjny, automatyczny system ostrzegania, który monitoruje poziom bakterii w zatoce oraz informuje mieszkańców o bezpieczeństwie kąpeli w danym dniu. Dane te można odczytać ze strony internetowej miasta bądź z aplikacji dostępnych na iPhone'a lub telefony z systemem Android. Planowanie rozwoju miasta jest w pełni zintegrowane z systemem zarządzania ściekami. Ważną rolę odegrało tu długoterminowe planowanie. Pierwsze plany modernizacji systemu ścieków były formułowane w 1976 r., podczas gdy pierwsze kąpielisko otwarto w 2001 r. Realizacja projektu oczyszczania wody i zarządzania nią dała początek rewitalizacji terenów poprzemysłowych położonych nad zatoką.

Realizacja inwestycji wyzwoliła wiele pozytywnych efektów (rysunek 4). Rewitalizacja terenów zatoki oraz terenów usytuowanych w jej bliskim sąsiedztwie spowodowała odnowienie handlu w tym rejonie. Zainteresowanie kupnem mieszkania wzrosło o ok. 70%, natomiast chęć sprzedaży nieruchomości spadła o 10%. Powstały nowe miejsca pracy oraz nowy potencjał inwestycyjny. Miasto planuje usprawnienie transportu w tym obszarze. Mieszkańcy mogą pływać, żeglować oraz łowić ryby w zatoce, która mieści się w sercu miasta. Kąpielisko jest dumą mieszkańców i daje im poczucie przynależności do tego miejsca. Zatoka stała się nowym punktem na turystycznej mapie Kopenhagi. Realizacja projektu znacznie zmniejszyła ryzyko miejskiej powodzi mogącej zanieczyścić zatokę. Jakość wody w zatoce jest ciągle polepszana (*Copenhagen: Solutions For Sustainable Cities...*).



Rys. 4. Nowa zabudowa nad zatoką w Kopenhadze

Źródło: http://www.sztuka-architektury.pl/index.php?ID_PAGE=31797&npg=2 (12.05.2015).

Zatoka stała się nowym punktem na turystycznej mapie miasta. Nowoczesny kształt bloków mieszkalnych harmonijnie łączy się z pozostałymi elementami rewitalizacji okolicy Havneholmen, która z poprzemysłowego pustkowiecia zamienia się w biurowo-handlowo-mieszkalniową modną dzielnicę Kopenhagi (rysunek 4).

Rozwój miasta spowodował rosnące zapotrzebowanie na wodę. Wyzwaniem stało się utrzymanie wysokiej jakości wody pitnej w przyszłości. Władze miasta wybrały rozwiązanie włączające zastosowanie nowych technologii do monitorowania systemu wodociągowego i zapobiegania przeciekom (w Polsce firma Grundfoss wprowadziła taki system w Jeleniej Górze). Wykorzystanie technologii wykrywania przecieków, regulacja ciśnienia wody oraz inne czynniki kontrolujące przepływ wody sprawiają, że straty wody w systemie wodociągowym Kopenhagi wynoszą obecnie od 6 do 7%, podczas gdy w innych miastach oscylują między 40 a 50%. W zarządzaniu wodą pomocne są wprowadzone systemy zielonych dachów, recykling (ponowne użycie zużytej wody), perkolacja (perkolacyjne chodniki) oraz oczyszczanie. Zalety takich inwestycji to mniejsza częstotliwość awarii systemu wodociągowego, szybsza lokalizacja uszkodzeń i możliwość naprawy, mniejsze zagrożenie powodzią, brak użycia chemicznych środków do oczyszczania wody pitnej oraz małe zapotrzebowanie na wodę butelkowaną.

Nad zatoką istnieją jeszcze obszary wymagające interwencji. Szybko rosnąca liczba mieszkańców Kopenhagi powoduje konieczność poszukiwania nowych obszarów przeznaczonych pod zabudowę mieszkalną oraz miejsca pracy. Jednym z takich miejsc jest port południowy Sydhavnen. W czerwcu 2014 r. został uchwalony miejscowy plan

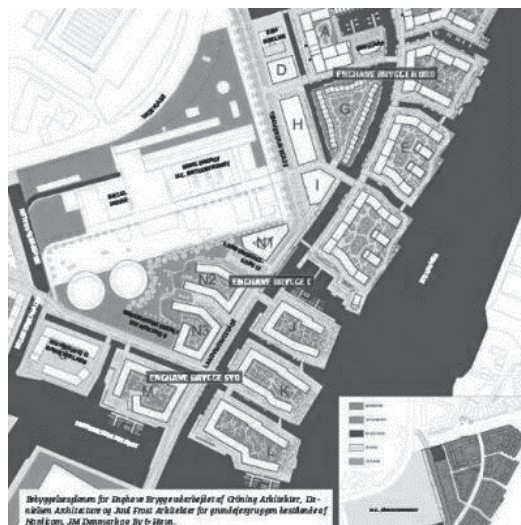
zagospodarowania przestrzennego dla Enghave-Brygge (poprzemysłowego fragmentu obszarów nad zatoką), co umożliwi rozpoczęcie prac nad kolejnym etapem kopenhaskiej dzielnicy portowej. Od kilkunastu lat władze duńskiej stolicy opracowują plany przekształceń struktur portowych w celu utworzenia nowych, przyjaznych, tętniących życiem przestrzeni miejskich. Jednym z takich projektów jest Sydhavnen, czyli Port Południowy. Tereny przemysłowe przekształcono już w rejonie Havneholmen i Teglholmen. Znajdujący się między nimi Enghave Brygge składa się dziś głównie z nieużytków oraz terenów po elektrowni węglowej. Od miasta oddzielony jest ruchliwą arterią będącą częścią ringu O2 (rysunek 5).



Rys. 5. Fragment nabrzeża przeznaczony do rewitalizacji (dzielnica Sydhavnen w Kopenhadze)

Źródło: <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kopenhaga-jak-dubaj-buduje-wlasne-wyspy-46672.html> (12.05.2015).

Nowy, kontrowersyjny plan zagospodarowania przewiduje utworzenie kompleksu dziesięciu wysp o wspólnej nazwie Enghave Brygge. Zwolennicy realizacji planu to większość władz lokalnych, miejscy inżynierowie oraz część ekologów. Plan polega na usypaniu przy obecnym brzegu dziesięciu wysp i wybudowaniu na nich budynków mieszkalnych o wysokości od czterech do dziewięciu pięter. Wszystkie budynki mają kształt litery U, aby jak najwięcej mieszkań miało dobry widok na zatokę. Między obecnym wybrzeżem a wyspami powstałby niewielki kanał, przykryty mostami, pod którymi mogłyby pływać mniejsze łódki i żaglówki. Zabudowa spowoduje przesunięcie linii brzegowej o ok. 120 m (rysunek 6).



Rys. 6. Makieta planu zagospodarowania dzielnicy Sydhavnen

Źródło: <http://urbnews.pl/kopenhaga-nowe-enghave-brygge/> (12.05.2015).

Według pomysłodawców przebudowa dzielnicy pozwoliłaby na jej rewitalizację podobną do tej, którą przeszły londyńskie Docklands. Kopenhaskie Sydhavnen przeżywa podobne problemy jak jej londyński odpowiednik. Inwestycja ma być finansowana z funduszy prywatnych, ale prawie połowa terenów, które są potrzebne do jej przeprowadzenia, należy do państwa. Przeciwnicy pomysłu przekonują, że ten rejon wymaga inwestycji, ale w przestrzeń publiczną, a nie prywatne osiedla dla zamożnych mieszkańców.

Istnieje też obawa ze strony niektórych ekologów, że zwężenie kanału i pozbawienie części wybrzeża swobodnego dostępu do wody zwiększą zanieczyszczenie tego rejonu, bo odpady produkowane przez miasto nie będą tak łatwo wyłukiwane.

Zrównoważony rozwój przede wszystkim

Z zagadnieniem rewitalizacji ściśle związana jest idea rozwoju zrównoważonego, której zasady formułują obowiązujące przepisy prawa w wielu krajach. Świadczy o tym m.in. definicja rewitalizacji przyjęta w Polsce przez Komitet Naukowy Projektu Instytutu Rozwoju Miast w dniu 15 lutego 2008 r., ujmująca relacje między wspomnianymi pojęciami w sposób następujący: „Rewitalizacja jest to skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem polityki rozwoju i mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej, zjawiskom kryzysowym, pobudzanie rozwoju i zmian jakościowych poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę

środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju”.

Zgodnie z przytoczoną definicją planowym i przemyślanym rewitalizacjom tkanki miejskiej w Kopenhadze towarzyszą inicjatywy zmierzające do poprawy warunków życia w mieście. Obejmują one swoim zasięgiem transport miejski, segregację i wykorzystanie odpadów oraz pozyskiwanie energii ze źródeł odnawialnych.

W celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa nowo zaprojektowane ścieżki rowerowe są budowane wzdłuż istniejących dróg, ale w taki sposób, by odseparować rowerzystów od innych użytkowników ruchu drogowego. Pochylone pod kątem 45 stopni śmietniki wzdłuż ścieżek rowerowych, ułatwiają utrzymanie czystości w mieście. System Greenwaves prowadzący rowerzystów wzdłuż ścieżek umożliwia pokonywanie wszystkich skrzyżowań bez konieczności stania na światłach. Wagony tramwajów oraz pociągów zostały zaprojektowane w sposób umożliwiający przejazd z rowerem nawet w godzinach szczytu. W celu połączenia przedmieść z głównymi ścieżkami rowerowymi miasta wybudowano dodatkowo 42 km ścieżek². Stworzono zaawansowany system nauki zasad ruchu drogowego w szkołach. Promocja transportu rowerowego i realizacja wspomnianej inwestycji spowodowała obniżenie kosztów oraz skrócenie czasu podróży. Propagowanie transportu rowerowego przyczyniło się do redukcji hałasu oraz zmniejszenia emisji CO₂. Dzięki efektywnemu oraz w pełni zintegrowanemu transportowi publicznemu Kopenhaga osiągnęła bardzo wysoki poziom mobilności miejskiej oraz znaczne zmniejszenie korków. Wprowadzono cały szereg udogodnień ułatwiających podróżowanie transportem publicznym:

- Bilety typu 3 w 1 – ważne na autobus, pociąg lub metro. Prosty program dostępny w Internecie wskazuje jak najszybciej dostać się z punktu A do punktu B.
- Przystanki linii metra oraz linii autobusowych spotykają się w jednym miejscu w celu ułatwienia pasażerom przesiadki między różnymi środkami transportu. Dzięki systemowi GPS światła miejskie zmieniają się na korzyść autobusów.
- Wybudowano parkingi rowerowe przy wszystkich stacjach metra oraz stacjach pociągów.
- Wprowadzono płatne strefy jazdy w centrum miasta, zwalniając z opłaty transport miejski oraz użytkowników rowerów, co skutkuje zyskami dla budżetu miasta i rozładowaniem korków dzięki mniejszej liczbie kierowców w ścisłym centrum.
- Kampanie społeczne zachęcają do wspólnego podróżowania samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu.

Podjęte działania skutecznie integrują transport publiczny i redukują korki. Podnoszą tym samym atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną miasta. Możliwość swobodnej zmiany środków transportu oraz usprawnienia dla rowerzystów sprawiają, że transport staje się bezpieczny, zdrowszy i mniej stresujący. Ludzie chętnie korzystają z publicznego transportu, ponieważ jest najszybszy i najtańszy. Projekt zintegrowanego systemu

² Sieć ścieżek rowerowych w Kopenhadze stanowi spójny system.

spowodował spadek liczby podróży własnym samochodem, a to oznacza zmniejszenie emisji CO₂ o 83%.

Realizując w praktyce zasady zrównoważonego rozwoju – propagującego regułę, według której „potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie”³ – wybudowano spalarnię śmieci, która poprzez zastosowanie odpowiednich filtrów ogranicza emisję szkodliwych gazów i produkuje energię w postaci ciepła dostarczanego do mieszkań. Obecnie mniej niż 2% odpadów trafia na wysypiska śmieci. Ponad połowa podlega recyklingowi, reszta używana jest do uzyskania ciepła dla miasta. Dodatkowe zalety to redukcja CO₂, usprawnienie recyklingu oraz ponownego użycia materiałów, uniknięcie długoletniego organicznego rozkładu odpadów.

Samowystarczalność energetyczna Danii wynosi obecnie 156%, co oznacza, że produkcja energii jest ponad połowę wyższa niż jej konsumpcja. Energia z wiatru ma znaczny wpływ na redukcję emisji CO₂, dlatego do 2025 r. Kopenhaga ma stać się miastem całkowicie neutralnym pod względem emisji tego gazu do atmosfery.

Rząd duński traktuje rozwiązania ekologicznie jako motor rozwoju. Nowoczesne technologie tłumienia hałasu (porowaty asfalt redukujący hałas o 25 dB), pierwsza ekologiczna linia autobusowa (elektryczne silniki autobusów kursujących co siedem minut doładowywane są w nocy) – te wszystkie działania zmieniają Kopenhagę w miasto przyjazne środowisku i mieszkańcom (Widłak 2013). Realizacja wymienionych projektów wskazuje na fakt traktowania miasta jako złożonej całości będącej zbiorem współzależnych elementów. Działania rewitalizacyjne mające na celu wykreowanie nowego oblicza zdegradowanych terenów poprzez lokowanie w ich obszarze nowych funkcji odbywają się w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Budowa nowych osiedli nad zatoką była ściśle powiązana z systemem magazynowania i oczyszczania wody z zamiarem udostępnienia zatoki do celów rekreacyjnych.

Podsumowanie

Przykłady rewitalizacji przedstawione w artykule wskazują na konieczność kompleksowego podejścia do owego procesu, którego efektem powinna być nowa przestrzeń, tworzona zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, harmonijnie łącząca się z istniejącym otoczeniem. Rewitalizacja jako proces oznacza osiągnięcie wielu różnych celów – gospodarczych, środowiskowych i społecznych: ograniczenie bezrobocia, likwidacja patologii i konfliktów społecznych, wykluczenia społecznego, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, wzrost bezpieczeństwa publicznego, aktywności gospodarczej i społecznej, osiągnięcie ładu przestrzennego, estetyki czy wreszcie przywrócenie wartości historyczno-zabytkowych (Sztando 2010). Jak pokazują liczne przykłady udanych

³ Według raportu WCED z 1987 r. (raport Bruntland).

rewitalizacji (Paryż, Londyn, Helsinki, Kopenhaga i wiele innych; Bieske-Matejak 2005; Chądryńska 2009; Pęski 1999), osiągnięcie tak zróżnicowanych celów możliwe jest tylko w przypadku skoordynowanego działania władz lokalnych wspieranych przez władzę centralną, społeczeństwo i inwestorów prywatnych.

Przykład Kopenhagi pokazuje, jak konsekwencja władz miejskich (wspieranych przez decyzje władz centralnych) w realizacji programów rewitalizacyjnych, programu rozwoju ekologicznego, stałe podnoszenie świadomości społecznej oraz współpraca pozwalają osiągać kolejne cele, podnosząc tym samym jakość życia w mieście. Obecne osiągnięcia są efektem wielu lat konsekwentnych działań i zmiany świadomości społeczeństwa głównie poprzez wprowadzanie opłat wymuszających ekologiczne zachowania.

Ważny element programów rewitalizacji stanowi również uwzględnienie endogenicznych uwarunkowań danego obszaru. Programy operacyjne transformacji obszarów zdegradowanych można realizować na różne sposoby. Jednak szanse powodzenia mają tylko te projekty, które uwzględniają zasady współpracy i współdecydowania między sektorem publicznym a prywatnym, przedstawicielami władzy a społecznością lokalną oraz między przedstawicielami władzy na różnych jej szczeblach.

Bibliografia

- Bieske-Matejak A., 2005, *Przekształcanie terenów poprzemysłowych w tereny zieleni na przykładzie aglomeracji Paryża*, „Teki Kom. Arch. Urb. Stud. Krajobr.– OL PAN”.
- Chakravorty S., 2000, *From colonial city to globalizing city? The far-from-complete spatial transformation of Calcutta*, [w:] *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, eds. P. Marcuse, R. van Kempen, Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Chądryńska E., 2009, *Równoważenie rozwoju terenów poprzemysłowych – problematyka i wybrane przykłady*, [w:] *Zrównoważony rozwój regionów uprzemysłowionych*, red. E. Lorek, Wyd. Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego, Katowice.
- Copenhagen: Solutions for sustainable cities*, Copenhagen Carbon Neutral by 2025.
- Gasidło K., 1998, *Problemy przekształceń terenów poprzemysłowych*, Politechnika Śląska, Gliwice.
- <http://rewitalizacje.blog.pl/2015/01/07/park-superkilen-jako-efekt-rewitalizacji-dzielnicy-norrebro-w-kopenhadze/> (12.05.2015).
- <http://urbnews.pl/kopenhaga-nowe-enghave-brygge/> (12.05.2015).
- http://www.pi.gov.pl/parp/chapter_86197.asp?soid=9F90163880784CF99C928A654DB60C09 (12.05.2015).
- http://www.sztuka-architektury.pl/index.php?ID_PAGE=31797&npg=2 (12.05.2015).
- <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kopenhaga-jak-dubaj-buduje-wlasne-wyspy-46672.html> (12.05.2015).
- Jałowicki B., 1999, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, PAN, Warszawa.
- Kaczmarek S., 2004, *Tereny poprzemysłowe w miastach – problem czy wyzwanie?*, [w:] *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*, red. J. Słodczyk, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Laconte P., 2013, *Towards sustainability in European cities contrasts between the overall effects of European Union policies and achievements at the level of individual cities*, “ISSOCARP-Review 08”.
- Lorens P., 2009, *Współczesne tendencje rozwoju struktur miejskich. Znaczenie procesów przekształceń i rewitalizacji*, [w:] *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Wyd. „Urbanista”, Gdańsk.

Pęski W., 1999, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Arkady, Warszawa.

Sztando A., 2010, *Gospodarcza płaszczyzna programów rewitalizacji obszarów miejskich*, „Studia Miejskie”, t. 1.

Urban regeneration in Europe, 2003, eds. Ch. Couch, Ch. Fraser, S. Percy, Blackwell Science Ltd., Oxford.

Widłak R., 2013, *Kopenhaga – Jedno z najbardziej „zielonych” miast na świecie*, <http://www.institutobywateLSki.pl/15375/komentarze/kopenhaga-jedno-z-najbardziej-zielonych-miast-na-swiecie> (12.05.2015).

REWITALIZACJA ZDEGRADOWANYCH PRZESTRZENI MIEJSKICH – STUDIA PRZYPADKU

STRESZCZENIE: Gruntowne zmiany, jakie zaszły w gospodarce światowej w ostatnich dziesięcioleciach XX w., doprowadziły do degradacji wielu terenów zajmowanych przez przemysł. W wyniku takich przekształceń nastąpiło zmniejszenie liczby podmiotów w przemyśle tradycyjnym na rzecz gospodarki opartej na wiedzy. Procesy te doprowadziły do powstania w miastach zdegradowanych terenów poprzemysłowych. Konieczne stało się podjęcie kroków, które doprowadziłyby do przywrócenia im życia i stworzenia z nich przestrzeni społecznych o pozytywnym charakterze.

Przywrócenie obszarów poprzemysłowych do życia zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju jest trudnym zadaniem dla wielu krajów europejskich. Pozytywne przykłady pochodzące z różnych obszarów mogą służyć za wzór, jeśli uwzględni się uwarunkowania występujące w kraju, w którym mają być wykorzystane.

SŁOWA KLUCZOWE: rewitalizacja miast, obszary zdegradowane, programy rewitalizacyjne

Autor:

dr Elżbieta Chądryńska

Politechnika Wroclawska

Katedra Planowania Przestrzennego

ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław

e-mail: elzbieta.chadzynska@pwr.edu.pl