

Historia i współczesność miast portowych



Dr Małgorzata Pacuk
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Gdański



Port morski

- Definicja klasyczna (przełom lat 60 i 70 XX w.) – miejsce w rejonie zetknięcia się portu morzem, w którym statek i ładunek korzystają z urządzonej przystani i zorganizowanego aparatu usługowego
- Definicja współczesna – węzeł gospodarczy w systemie transportu globalnego o silnym morskim charakterze, w którym koncentruje się funkcjonalnie i przestrzennie różnorodna działalność bezpośrednio lub pośrednio związana z lądowo-morskimi łańcuchami transportowymi

Współzależności rozwoju portu i miasta portowego

- Miasta i porty – składniki przestrzeni ekonomicznej regionów nadmorskich integralnie ze sobą związane i wzajemnie uwarunkowane
- Z reguły czynnikiem twórczym było miasto, które generowało rozwój portu
- Porty odgrywały decydującą rolę w procesie rozwoju i kształtowania się miast
- Oddziaływanie portu na strukturę funkcjonalną i przestrzenną miasta zmienia się w czasie

Przekształcenia współczesnych portów morskich

- Współczesne porty morskie pod względem poziomu nowoczesności oraz podatności na procesy innowacyjne dzieli się na trzy kategorie (generacje).
- Zaliczenie portu do poszczególnych kategorii wyznaczają m.in. następujące kryteria:
 - struktura rodzajowa obrotów ładunkowych
 - zakres przedmiotowy funkcji gospodarczych
 - charakterystyczne cechy organizacji i zarządzania
 - charakterystyczne cechy działalności produkcyjnej
 - zakres funkcji podmiotu zarządzającego
 - organizacja przestrzenna

Porty I generacji

- Określane jako porty konwencjonalne
- Porty drobnicowe i niektóre masowe
- Koncentrują się na funkcji transportowej, stanowią miejsce przepływu towarów między statkiem a środkami transportu lądowego
- Działalność inwestycyjna ogranicza się do terenu portu
- Wiele portów morskich świecie nie wyszło jeszcze z fazy I generacji

Porty II generacji

- Określane jako porty przemysłowe
- Ich rozwój rozpoczął się w latach 60. XX w.
- Centra usług transportowych, przemysłowych i handlowych
- Rozwój głównie surowcochłonnego przemysłu portowego
- Silny wzrost obrotów ładunkowych, wzrost głębokości w portach, rozwój przestrzenny portów, zwiększenie zatrudnienia
- Trudne do rozwiązania problemy ochrony środowiska przyrodniczego

Porty III generacji

- Porty nowoczesne
- Początek rozwoju – lata 80. XX w. (dynamiczny rozwój konteneryzacji w handlu i transporcie międzynarodowym, rozwój intermodalizmu i logistyki)
- Poszerzenie zakresu działalności usługowej portów
- Centra dystrybucyjno-logistyczne
- Wysoki poziom technologii procesów ładunków, pasażerów, statków i środków transportu zaplecza
- Porty jako integralna część łańcucha logistycznego o silnych powiązaniach funkcjonalnych i przestrzennych (system logistyczny – celowo zorganizowany i połączony zespół takich elementów (podsystemów) jak: produkcja, transport, magazynowanie, odbiorca – wraz z relacjami między nimi zachodzącymi oraz ich własnościami, warunkującymi przepływ strumieni towarów, środków finansowych i informacji).



w la









Ugór miejski (*brownfield*)

Obszar charakteryzujący się:

- negatywnym wpływem poprzedniego użytkowania terenu
- degradacją i dekapitalizacją infrastruktury technicznej
- zanieczyszczeniem, skażeniem środowiska
- położeniem na obszarach zurbanizowanych, często o atrakcyjnej lokalizacji

- stanowi dziedzictwo epoki industrialnej
- stanowi o tożsamości danego miejsca (miasta)
- wymaga nadania mu nowej funkcji użytkowej (odpowiadającej współczesnym potrzebom)
- wymaga włączenia w strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta

Fazy ewolucji układu port morski – miasto portowe

Fazy rozwoju	○ miasto ● port	Okres	Charakterystyka
I. Prymitywny układ port – miasto		do XIX w.	Przestrzenna i funkcjonalna jedność portu i miasta
II. Rozwój układu port – miasto		XIX w. i początek XX w.	Szybki rozwój handlowy i przemysłowy przesuwa rozbudowę portu poza miasto
III. Nowoczesne miasto i port przemysłowy		połowa XX w.	Rozwój funkcji przemysłowej (zwłaszcza przetwórstwa ropy naftowej); wprowadzenie kontenerów i technologii ro-ro zwiększa zapotrzebowanie na przestrzeń, co prowadzi do aktywizowania nowych terenów
IV. Odsunięcie się portu od linii brzegowej		lata 60. do 80.	Zmiany w technologiach transportu morskiego prowadzą do odsunięcia przemysłu portowego od bezpośredniego sąsiedztwa z linią brzegową
V. Ponowny rozwój linii brzegowej (water-frontów)		lata 70. i 90.	Duży, nowoczesny port zajmuje duży obszar wodny i lądowy; ożywianie starych rejonów portowych
VI. Odnowa więzi portu		lata 80. do 2000 plus	Globalizacja i intermodalizm zmieniają rolę portu; odnowa więzi portu z miastem; rewitalizacja urbanistyczna starych terenów portowych

Źródło: B. Hoyle: *The redevelopment of derelict port areas*. „The Dock & Harbour Authority” 1998, nr 887, s. 47.

Rozwój obszarów stykowych port-miasto

- Najbardziej charakterystyczne przykłady powrotu do współzależnego kształtowania portu i miasta:
 - rewitalizacja starych struktur portowych
 - tworzenie waterfrontów (frontów wodnych)
- Atrakcyjność lokalizacyjna starych terenów portowych wyraża się wymiernymi walorami funkcjonalnymi i niewymiernymi walorami kulturowymi
- Ożywianie starych struktur portowych - ważny składnik rozwoju portów i miast portowych na świecie
- Lata 60. i 70. (Stany Zjednoczone i Kanada) – początki procesu rewitalizacji

- Stare tereny portowe należą do charakterystycznych typów przestrzeni miejskiej najczęściej poddawanych przekształceniom funkcjonalno-przestrzennym (obok przemysłowych obszarów śródmiejskich)
- Dzielnice portowe w miastach europejskich należą do najwcześniej realizowanych przykładów rewitalizacji
- Kryzys tych obszarów nastąpił w okresie po II wojnie światowej, zwłaszcza w latach 50. i 60. XX w. (szybki rozwój nowych technik transportu)

Zagospodarowanie i modernizacja starych terenów portowych

- Dwa zasadnicze kierunki przekształceń:
 - restrukturyzacja oparta na funkcjach portowych (elementy funkcji dystrybucyjno-logistycznej, funkcja handlowo-administracyjna, obsługa ruchu pasażersko-turystycznego)
 - restrukturyzacja oparta na funkcjach pozaportowych (inwestycje typowo miejskie)
- Ożywianie starych struktur portowych jest procesem ciągłym
- Konieczność uzyskania równowagi między interesami portu i miasta oraz między celami społecznymi i komercyjnymi

Rewitalizacja

- Proces naprawczy dotyczący przestrzeni miejskiej, polegający przede wszystkim na wprowadzeniu do zniszczonego, „martwego” obszaru miasta również innych – niż tradycyjnie tu występujące – funkcji z jednoczesnym przekształceniem istniejącej formy przestrzennej poprzez wznoszenie nowej zabudowy oraz modernizację i adaptację części znajdujących się tu obiektów na potrzeby nowego sposobu użytkowania.

Rewitalizacja

- Proces przemian struktury funkcjonalno-przestrzennej terenów, które na skutek różnych uwarunkowań przechodziły poważny kryzys i nie są w stanie utrzymać swojego dotychczasowego przeznaczenia.
- Planowe działania interwencyjne i naprawcze wprowadzające nowe wartości jakościowe na obszarze miasta, przede wszystkim przez wyposażenie go w nowe, odmienne od poprzednich funkcje.
- Rewitalizacja miast jest procesem kompleksowym. Polega na powiązaniu zagadnień przestrzennych (architektoniczno-urbanizacyjnych), gospodarczych i społecznych. To nie tylko techniczna modernizacja budynków, ale zintegrowane podejście do planowania urbanistycznego.

Przesłanki rewitalizacji

- Kryzys miastotwórczych funkcji (bazy ekonomicznej miasta), takich jak tradycyjny przemysł (np. wydobywczy, włókienniczy, stoczniowy) czy transport kolejowy;
- Rozwarstwienie społeczne widoczne w przestrzeni miasta; wzrost bezrobocia, pauperyzacji niektórych grup społecznych i rozwój patologii, spotęgowane napływem imigrantów;
- Powstawanie slumsów, zdegradowanych terenów poprzemysłowych i dzielnic centralnych;
- Wyludnianie się miast, głównie z uwagi na odpływ ludności do parków mieszkaniowych na peryferiach (suburbanizacja);
- Dekoncentracja działalności produkcyjnych i usługowych na tereny podmiejskie.

Elementy procesu rewitalizacji

- Struktura funkcjonalna
- Układ urbanistyczny (zagospodarowanie terenu)
- Architektura (zabudowa)
- System komunikacyjny
- Użytkownicy przestrzeni
- Społeczność lokalna żyjąca na obszarze
- Pełniona rola i znaczenie w mieście (wizerunek obszaru)

Przebieg procesu

- Plan działań rewitalizacyjnych sporządzany jest na podstawie studiów i analiz w zakresie potencjału obszaru oraz możliwości dokonania pożądaných przekształceń
- Każda z faz procesu rewitalizacji stanowi integralny fragment przygotowanego planu postępowania
- Podstawową cechą prowadzonych działań jest postępowanie według planu
- Konieczne jest stworzenie odrębnej instytucji prowadzącej i nadzorującej proces oraz monitorującej jego skutki

Londyn



Fazy procesu rewitalizacji

- I (wstępna) – podjęcie decyzji o prowadzeniu rewitalizacji (szczegółowa diagnoza stanu istniejącego, inwentaryzacja budowli i obiektów, określenie możliwości przekształceń)
- II – utworzenie instytucji koordynatora (powołanie instytucji odpowiedzialnej za przebieg procesu)
- III – sporządzenie planu rewitalizacji (poddanie planu dyskusji na forum opinii publicznej)
- IV – przygotowanie terenu (uregulowanie kwestii prawnych, określenie zakresu i kosztów koniecznych inwestycji, oczyszczenie i zabezpieczenie terenu, promowanie obszaru jako miejsca inwestycji)

Fazy procesu rewitalizacji

- V – realizacja planu
- VI – monitorowanie efektów, wprowadzanie modyfikacji (wstępna ocena bezpośrednich skutków podejmowanych decyzji)
- Proces rewitalizacji jest w całej swojej rozciągłości planowany, natomiast jego przebieg konsekwentnie i systematycznie nadzorowany

Wymiary rewitalizacji

- Rewitalizacja jako proces restrukturyzacji terytorialnej przebiega jednocześnie w wielu wymiarach:
 - przestrzennym (kompozycja urbanistyczna, architektura, miejsce w strukturze miasta, jakość przestrzeni)
 - społecznym (skład grupy społecznej, wiek, wykształcenie, warunki życia, tożsamość lokalna, konflikty)
 - gospodarczym (zatrudnienie, bezrobocie, znaczenie ekonomiczne)
 - kulturowym (tradycje, historia miasta, dziedzictwo epoki industrializacji, symbolika)

Kop van Zuid – Rotterdam



Przestrzeń i architektura

- Proces rewitalizacji jest najbardziej widoczny i czytelny w organizacji przestrzeni miejskiej
- Działania rewitalizacyjne mają kontekst lokalny, miejscowy, ale jednocześnie wpływają istotnie na zmianę organizacji struktury całej przestrzeni miejskiej
- Nowa organizacja przestrzeni nadaje terenom miejskim zupełnie inną rangę i znaczenie
- W przeszłości tereny przemysłowe czy portowe pełniły funkcje egzogeniczne, tworzyły podstawę gospodarczego rozwoju miasta
- Miejskie tereny przemysłowe stanowiły o znaczeniu ośrodka w hierarchii sieci osadniczej, jednocześnie były raczej drugorzędnym fragmentem w hierarchii przestrzeni miejskiej

Przestrzeń i architektura

Tereny rewitalizowane:

- stają się integralną częścią tkanki miejskiej (izolacja – otwarcie)
- tworzą oryginalny fizjonomicznie fragment przestrzeni miasta (tradycyjne miejskie atrybuty przy jednoczesnym zachowaniu reliktyw przeszłości przemysłowej)
- pełnią funkcję reprezentacyjną

Proces rewitalizacji jest działaniem **jakościowo** zmieniającym strukturę przestrzeni miejskiej

Na obszarze poddanym rewitalizacji tworzy się nowa jednostka morfologiczna miasta, zastępująca poprzednią

Glasgow
(Muzeum Transportu
i Komunikacji)



Antwerpia (Muzeum Historii
Miasta)

Społeczność miejska

- Społeczność uczestniczącą w rewitalizacji tworzą dwie podstawowe grupy ludzi:
 - Zbiorowość zewnętrzna, luźno powiązana z obszarem rewitalizowanym (sprawcy procesu rewitalizacji)
 - Grupa podlegająca bezpośrednio procesowi przekształceń
- Wprowadzenie nowych funkcji na obszarze rewitalizowanym przyciąga przybyszów (inna klasa społeczna)

Społeczność miejska

- Gentryfikacja – zajmowanie przez klasę średnią obszarów zamieszkałych dotąd przez klasę niższą (sukcesja społeczna)
- Segregacja i pogłębienie podziałów społecznych jako konsekwencja procesu rewitalizacji
- Dzięki rewitalizacji teren zyskuje nowe wartości w wymiarze przestrzennym (podlega pozytywnym zmianom) – w kontekście społecznym pogłębia rozwarstwienie i nierówność (obszary wykluczenia społecznego, eliminacja biednych)
- Integracja ludzi w przestrzeni – podstawowy aspekt społecznego wymiaru procesu rewitalizacji

HafenCity



Dziedzictwo kulturowe i tradycje obszaru

- Proces rewitalizacji część historycznego dziedzictwa eliminuje, a część istotnie przekształca
- Działania rewitalizacyjne:
 - podporządkowane są nowej organizacji przestrzeni i nowej strukturze funkcji
 - odniesienia do genezy obszaru i jego znaczenia w historii miasta są symboliczne
- Różna percepcja przestrzeni poddanej rewitalizacji („przybysze” – „tubylcy”)

Muzeum Morskie w Magdeburg Harbour HafenCity



Aspekt gospodarczy

- Rewitalizacja, jako proces naprawczy, jest wprowadzana i realizowana w celu polepszenia istniejącej sytuacji gospodarczo-społecznej (nowy stymulator rozwoju gospodarczego)
- Najistotniejszy element rewitalizacji w aspekcie gospodarczym – częściowa lub całkowita zmiana struktury funkcjonalnej obszaru
- Nowe aktywności (przede wszystkim szeroko pojmowane usługi) odpowiadają ekonomicznym podstawom istnienia i funkcjonowania współczesnych miast

Londyn



Sztokholm

Konsekwencje procesu rewitalizacji

- Zmiany w materialnej formie przestrzeni
- Kultywowanie tradycji i dziedzictwa kulturowego
- Zmiana struktury funkcjonalnej dzielnicy
- Konsekwencje społeczne

Przestrzeń i architektura

Atuty (możliwości)

- Nowa jakość w przestrzeni miejskiej
- Oryginalna architektura i kompozycja urbanistyczna
- Przywrócenie „miejskości” dawnym terenom przemysłowym
- Integracja obszaru z tkanką miejską

Bariery (zagrożenia)

- Operowanie na „żywym” organizmie miasta – konieczność uwzględnienia uwarunkowań spoza obszaru
- Obawy inwestorów i nowych mieszkańców przed zanieczyszczeniami przemysłowymi
- Możliwość podjęcia błędnych decyzji o lokalizacji niektórych funkcji (inwestycji)



Społeczność miejska

Atuty (możliwości)

- Pojawienie się nowych mieszkańców oraz użytkowników
- Podniesienie poziomu jakości warunków życia na obszarze

Bariery (zagrożenia)

- Utrwalenie segregacji społecznej oraz przestrzennej
- Trudność przewidzenia wszystkich skutków społecznych
- Konflikty społeczne
- Oferta nowych miejsc pracy niedostosowana do możliwości społeczności lokalnej
- Konieczność uzyskania akceptacji społecznej



Dziedzictwo kulturowe i tradycje obszaru

Atuty (możliwości)

- Zmiana wizerunku obszaru i sposobu jego postrzegania
- Zachowanie tradycji dziedzictwa kulturowego obszaru oraz ciągłości jego rozwoju

Bariery (zagrożenia)

- Istnienie negatywnego wizerunku i złych skojarzeń związanych z przemysłowym użytkowaniem obszaru



Aspekt gospodarczy

Atuty (możliwości)

- Nowe miejsca pracy
- Pokonanie kryzysu terenów miejskich
- Stymulacja rozwoju gospodarczego miasta i regionu
- Wprowadzenie nowych funkcji o wybitnie miejskim charakterze

Bariery (zagrożenia)

- Konieczność planowego sterowania niektórymi procesami
- Kryteria i sposób wyboru właściwych inwestorów
- Potrzeba znacznych nakładów finansowych
- Konieczność powołania i finansowania wyspecjalizowanej instytucji

Kop van Zuid



Ocena skuteczności procesu

Parametry mierzalne:

- porównanie wysokości kosztów
- bilans utraconych miejsc pracy
- koszt utworzenia jednego miejsca pracy
- wielkość i rodzaj podatków
- zmiany ceny ziemi
- liczba nowo wybudowanych mieszkań
- wielkość populacji, która osiedliła się na obszarze

Ocena skuteczności procesu

Zmiany jakościowe:

- zmiana wizerunku obszaru
- podniesienie prestiżu miasta
- wprowadzenie nowych funkcji
- nowa postać estetyczna dzielnicy
- teren rewitalizowany jako element produktu turystycznego



- Jednym z najczęściej przytaczanych przykładów rewitalizacji portów, rozwijanym od wielu lat, jest Rotterdam . Po II wojnie światowej właściwie całe miasto było zrównane z ziemią. Nowe, powojenne projekty odbudowy nie zakładały nawiązania do przedwojennego układu miasta. Większość urządzeń portowych przeniesiono bliżej ujścia rzeki. Choć miasto zyskało zupełnie nową zabudowę, nie utraciło przez to charakteru morskiego i portowego; wręcz przeciwnie - nabrało cech portu dalekomorskiego, jednocześnie pozbywając się niewygodnych w dzisiejszych czasach rozwiązań historycznej zabudowy i najcięższego przemysłu z samego centrum.



- Starania w kierunku przywrócenia terenów przemysłowych miastu i ich rewitalizacja pojawiły się od razu po zamknięciu doków. Podstawowym problemem obszaru było totalne rozbitcie własnościowe obszaru na stosunkowo niewielkie podmioty. Problem ten rozwiązano w latach 80-tych, powołując London Docklands Development Corporation, której zadaniem było zdobycie całości terenów dawnych doków i przekształcenie ich według planów wystosowanych przez rząd. Dzięki tym staraniom zasiedlenie obszaru podwoiło się, a rewitalizacja wpłynęła również na obszary sąsiadujące z Dokami. Niestety, obecnie rozwój Docklands okupiony jest problemami społecznymi i znaczącą polaryzacją społeczeństwa. Jednak pozytywnych efektów tych działań w skali makro jest znacznie więcej.



- Z młodszych realizacji śmiałych wizji przekształceń portów, ważnym na tle Europy, stało się baskijskie miasto Bilbao. Jeszcze 20 lat temu przeciętny Europejczyk nie miał pojęcia o jego istnieniu. Obecnie mówi się o "efekcie Bilbao". Głównym elementem, który zaważył o popularności miasta jest śmiała współczesna architektura, m.in. rozpoznawalny na całym świecie budynek Guggenheim Museum. Jest on składnikiem gruntownej rewitalizacji przemysłowych obszarów stykających się z morzem.



- Najbliższym dla nas, w sensie odległości i czasu realizacji, rewitalizowanym obszarem portowym jest Hamburg. Jego śmiałe założenie - Hafen City - obecnie, po 20 latach przygotowań, jest w trakcie realizacji i przynosi pierwsze pozytywne efekty działań. Choć często krytykowane za znaczące odejście od zachowawczości konserwatorskiej i nawiązania do pierwotnej zabudowy, nowe plany są pozytywnie oceniane zarówno przez mieszkańców, jak i przyjezdnych.