

ANNA KACZOROWSKA

Chalmers University of Technology, Göteborg, Sweden

ROZWÓJ URBANISTYCZNY I TRANSFORMACJA TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH GÖTEBORGA NA PRZYKŁADZIE SĄSIADUJĄCYCH ZE SOBĄ DZIELNIC FRIHAMNEN I RINGÖN

Abstract: **Urban Development and Transformation of Post-industrial Areas of Gothenburg – Case of Frihamnen and Ringön.** Gothenburg is the second-largest city in Sweden, capital of Västra Götaland County Region. It is situated on the west coast of Sweden with the port area located along the Göta Älv River. Due to economic restructuring, waterfront redevelopment emerges as an attractive option to boost economic growth of the city. The aim of this paper is to shed light on conditions of the transformation process of two neighboring areas: Frihamnen and Ringön. Publicly initiated and privately executed waterfront redevelopment in Gothenburg transforms industrial grounds into residential and service oriented areas in Eriksberg, Lindholmen and Frihamnen. The collaborative process of a “developer dialogue” crafts a redevelopment in a consistent way with taking into consideration city’s long-term planning strategy, specific needs and opportunities of the neighbourhoods, but also market and financial realities of development community. Another example is a slow and spontaneous transformation of post-industrial areas in Ringön, where still active small industrial firms, services, cultural and artistic initiatives take place in the close proximity to the city centre. Results show the waterfront transformation attracts “developers’ dialogue” giving the opportunity to build a coherence for spatial, environmental and socio-economic development. Yet fragmented redevelopment of brownfield areas strengthen polarization between dynamic and carefully planned Frihamnen and spontaneously growing Ringön. This paper contributes to the knowledge on the complexity of urban post-industrial transformation.

Keywords: Redevelopment of brownfield areas, urban transformation policy.

Wprowadzenie

W drugiej połowie XX w. wraz z upadkiem funkcji portowych tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta wzdłuż rzeki Göta Älv w Göteborgu,

zostały stopniowo uwalniane na funkcje miejskie. W konsekwencji tych przekształceń nastąpiła widoczna koncentracja przestrzenna nowych budynków mieszkalnych i usług. Pozostałe obiekty przemysłowe, takie jak hale produkcyjne, magazyny, nabrzeża i dźwigi portowe, wpisują się w jego strukturę przestrzenną, niejednokrotnie wyłącznie jako relikty minionej działalności portowej.

Obszary poportowe mają swoją historię przemysłową i handlową. Transformacja tych terenów jest procesem długotrwałym, ściśle powiązany z bieżącym stanem gospodarki regionu, kraju oraz pozostaje niejednokrotnie pod wpływem trendów globalnych. Niezagospodarowane jeszcze nabrzeża poportowe mają tendencję do pogorszenia swojego wizerunku, czekając na swoisty „makijaż”, postrzegane są przez opinię publiczną, jako strefy niebezpieczne i nieodwiedzane. W miastach, takich jak np. Hamburg, Londyn, Göteborg, Tallinn dokonano przebudowy części nabrzeża portowego, realizacji nowych osiedli mieszkaniowych i miejsc pracy, a także stref atrakcji turystycznej poprzez zaangażowanie różnych partnerstw z udziałem podmiotów gospodarczych, samorządów lokalnych i regionalnych/krajowych oraz organów planowania. Często za zmiany miejskich i gospodarczych struktur odpowiadają coraz bardziej globalne wzorce konsumpcji i produkcji [Borggren, Strom 2014]. Zrozumienie efektów przebudowy nabrzeży i terenów poportowych, jako interwencji społeczno-gospodarczej, prowadzi do obserwacji kto mieszka i pracuje w dzielnicach nowego poprzemysłowego miasta. Istotne jest określenie trendów transformacji przestrzeni, niejednokrotnie powiązanej z udziałem aktywnych i kreatywnych grup społecznych, mających wpływ na biznes i środowisko fizyczne codziennego życia i pracy w mieście [Hansen, Winther 2010; Daniels 2012; Borggren, Strom 2014, za Beyers 2002].

Göteborg jest drugim co do wielkości miastem w Szwecji i stolicą regionu Västra Götaland. Tak jak inne duże miasta w Szwecji i w Europie charakteryzuje go dynamiczny rozwój społeczny i ekonomiczny oraz towarzyszący temu wzrost liczby mieszkańców i rosnące zapotrzebowanie na mieszkania¹. Uwalniane tereny poprzemysłowe położone w centrum miasta wzdłuż atrakcyjnych frontów wodnych są objęte programem rozwoju w pierwszej kolejności, a także powiązane z towarzyszącymi inwestycjami infrastruktury transportowej prowadzonymi na dużą skalę (tj.: tunel Mariaholm pod rzeką Göta Älv; nowy most Götaälvbron, podziemne połączenie kolejowe Västlänken) (fot. 1 i 2). Rozwój miast i transformacja terenów poportowych nie jest zjawiskiem nowym. Na uwagę jednak zasługuje kształtowanie różnej polityki miejskiej odpowiedzialnej za prowadzenie tych przekształceń przestrzeni, kreowanie modelu procesu transformacji oraz planowa-

¹ Obecnie w Szwecji dominuje polityka mieszkaniowa nastawiona na densyfikację śródmieść, zagęszczanie miejskich struktur przestrzennych. W strategii rozwoju kraju przewiduje się budowę ok. 700 tys. nowych mieszkań oraz zintegrowanego procesu urbanizacji z rozwojem gospodarczym, społecznym oraz poszanowaniem zasobów środowiska naturalnego [Boverket 2014].



Fot. 1. i 2. Tereny wschodnie Hisingen: Ringon i pozostałości jeszcze działającej stoczni Gotenius Varv (po lewej; źródło: <http://gamlagoteborg.se>) oraz wizualizacja planowanego osiedla Frihamnen położonego na Hisingen zachód (po prawej)

Źródło: Miasto Göteborg, [<http://goteborg.se>].

nego udziału w nim społeczeństwa oraz podmiotów gospodarczych. Dzielnice, takie jak Eriksberg, Lindholmen i planowana obecnie dzielnica Frihamnen, są przykładami realizacji strategii rozwoju terytorialnego i budowy nowoczesnego środowiska urbanistycznego odwołującego się do dobrze wykształconych, miejskich i kreatywnych ludzi. Obserwuje się często działanie trendów globalnych i popularyzacji kultury miejskiej potocznie zwanej kulturą *Cappucino i Croissant*. Podczas gdy inne dzielnice, jak Ringön, Mariaholm pozostają „w cieniu” wielkiej transformacji, przechodząc fazę przekształceń znacznie wolniej. Tereny te utrzymują wciąż atrakcyjne środowisko dla działania funkcji przemysłowych i produkcyjnych w bliskim sąsiedztwie ścisłego centrum miasta, lecz bez wyraźnie zarysowanej długoterminowej strategii rozwoju. Nasuwa się pytanie, jaki wpływ będzie miała dynamiczna transformacja terenów Hisingen (zabudowane tereny Eriksberg, Lindholmen, przebudowa Frihamnen) na sąsiednie, jeszcze aktywne tereny produkcji i usług w Ringon. Czy uda się użytkownikom tej części miasta ocalić tożsamość pozostałych terenów poprzemysłowych, działającej jeszcze przystani wodnej i stoczni Gotenius Varv, miejsca działania kreatywnych drobnych podmiotów gospodarczych, społecznych i kulturalnych.

1. Strategie transformacji miejskich terenów poprzemysłowych na przykładzie rozwoju lokalnego terenów portowych Frihamnen i Ringon

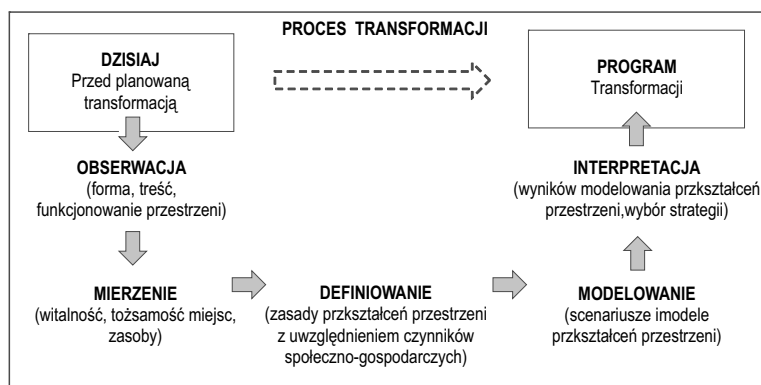
Transformacja terenów miejskich jest procesem złożonym i delikatnym ze względu na ogromne przeobrażenia i koszty infrastrukturalne. Wiąże się ona z ko-

niecznością integracji z istniejącymi strukturami miejskimi (dostępność i nowe połączenia transportowe, usuwanie źródeł zanieczyszczeń i zagrożeń, rozwój nowych przestrzeni publicznych i funkcji miejskich), ale też z polityką ochrony wartości kulturowych i społecznych.

Bosselmann [2008] opisuje proces transformacji przykładając relatywnie wysoką wagę do aspektów społecznych i kulturowych, gdzie rozwój miasta nie powinien być podyktowany perswazją wszelkiej doktryny urbanistycznej, czy presji politycznej lub gospodarczej, ale przede wszystkim zainteresowaniem i badaniem warunków urbanistycznych i dbałości o zapewnienie oczekiwanych społecznych standardów mieszkania i pracy w mieście. Autor proponuje kolejne etapy analizy uwarunkowań urbanistycznych w celu transformacji, które można przedstawić za pomocą uproszczonego modelu (ryc. 1).

Innym przykładem transformacji obszarów miejskich w Szwecji jest proces z udziałem „aktora dialogu społecznego” lub tzw. dewelopera dialogu. Tworzą go główne zrzeszone przedsiębiorstwa rozwoju (ok. kilkanaście w Szwecji), z których kilka jest również wykonawcami. Posiadają one specjalistyczną wiedzę i zdolności finansowe do zaangażowania się w duże projekty [Wells 2014].

W takim postępowaniu na danym obszarze miasta, biuro planowania urbanistycznego powiadamia zazwyczaj o planowanym zagospodarowaniu zwracając się do tych przedsiębiorstw o wyrażenie zainteresowania przystąpienia do projektu. Identyfikacja puli wykwalifikowanych firm jest kluczowym elementem w procesie przyszej współpracy. „Deweloper dialogu” koordynuje omówienie podstawowych zagadnień finansowych, urbanistyki, budownictwa oraz innych problemów logistycznych projektu. To podejście zostało zastosowane już w wielu projektach w Szwecji, m.in.: *Malmö Western Harbor*; *Stockholm Royal Seaport* oraz *Kvillebäcken* i *Frihamnen* w Göteborgu. W Göteborgu, podczas już 20-letniego procesu rewitalizacji stoczni położonych na północnym brzegu rzeki Göta Älv, bierze udział konsorcjum



Ryc. 1. Modelowanie procesu transformacji przestrzeni miejskiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Bosselmann 2008].

(Älvstranden Utveckling AB) będące własnością miasta Göteborg, ustanowione na podstawie zawartej umowy konsorcyjnej wraz z siedmioma firmami. Celem działania konsorcjum jest nadzorowanie przekształcenia byłych terenów postocznioowych w „społecznie, ekonomicznie i ekologicznie zrównoważone środowisko urbanistyczne.” W procesie „dewelopera dialogu” wizja rozwoju jest przygotowana zgodnie z długoterminowym planowaniem strategii miasta, potrzeb i możliwości wynikających z sąsiedztwa, rynku i realiów finansowych wspólnoty korporacji działającej na rzecz rozwoju danego obszaru. Wynikiem jest plan transformacji sporządzony z solidną podstawą funkcjonalną, opartą na realiach rynku, w połączeniu z dobrze sformułowanymi oczekiwaniami co do wyników. Struktura konsorcjum sprzyja pracy w duchu wspólnych interesów w projekcie, umożliwia partnerom budowanie zaufania i tworzenia spójności wymaganej do realizacji projektu w ciągu następnych kilku lat. Każdy z uczestniczących deweloperów podpisuje „umowę konsorcjum”, następnie Zarząd ustanawia listę tematycznych grup roboczych. Grupy robocze wyrażają szczegółowe cele i strategie (np. dla jednostek mieszkaniowych, biur i usług detalicznych; dla transportu i ustanowienia udogodnień tranzytowych; otwartych przestrzeni oraz ich typu i jakości; gospodarki wodnej; rekultywacji gruntów; wykorzystania i generowania energii, itd.). Cele służą kształtowaniu określonych wymagań inwestycyjnych dołączonych do sprzedaży gruntów, do sporządzanych planów miejscowych i wydawanych pozwoleń na budowę. Członkowie konsorcjum mogą uczestniczyć w dyskusji na temat cen gruntów i potencjalnych korzyści z wdrożenia projektu, w tym zapewnienia infrastruktury, budowy obiektów i ich finansowania, itp.

Zupełnie innym przykładem polityki miasta odnośnie do przekształceń terenów poportowych jest rozwój dzielnicy Ringon, gospodarza prosperujących małych firm i przedsiębiorców we wschodniej części Hisingen w Göteborgu. Teren ten działa jednak w izolacji, w obliczu konieczności przebudowy i zapewnienia lepszej integracji komunikacyjnej oraz dostępności do miasta. Obszar jest obecnie narażony na duże presje ze strony rozwoju rynku mieszkaniowego, ale zarówno gmina, jak i działający tam przedsiębiorcy, widzą przyszłość tego terenu bez konieczności wymazywania silnej tożsamości morskiej i przedsiębiorczości. Wyzwaniem pozostaje wciąż określenie warunków prawnych oraz finansowych do działania i inwestowania na tym obszarze.

Podsumowanie

W transformacji terenów poportowych popularyzowane są nowe metody, zbliżone do partnerstwa publiczno-prywatnego, określone w ścisłej współpracy z użytkownikami, władzami planistycznymi i innymi interesariuszami, ale prowadzona przez miasto i deweloperów. Nowa dzielnica mieszkaniowa Frihamnen jest w fazie planowania miejscowego po zakończonych pracach grup roboczych w 2015 r. Frihamnen jest ważnym obszarem miasta, które łączy zagospodarowane już dzielnice:

mieszkańców Eriksberg, kampus uniwersytecki i biurowy Lingholmen z centrum miasta przez budowany nowoczesny most Götaälvbron.

W nawiązaniu do teorii innowacyjności Rogers'a [2003], w której innowacja może być powszechna tylko w przypadku łącznego występowania krytycznych czynników, takich jak: kanały komunikacji, struktury społeczne i czas, model szwedzki „dewelopera dialogu” z pewnością ukazuje, że w projektach transformacji można korzystać ze wszystkich trzech czynników.

Transformacja terenów Frihamnen jest dobrym przykładem budowania dialogu, który pomaga utworzyć zaufanie między deweloperami, ekspertami, miastem i społeczeństwem. W Szwecji podejście do usystematyzowanej współpracy wydaje się działać dobrze. Powody, dla których ta metoda działa w Szwecji wynikają przede wszystkim z konieczności utrzymywania dobrych stosunków roboczych z deweloperami (nielicznymi, ale monopolistycznymi) i odwrotnie. Metoda jest osadzona także w kulturze szwedzkiej, która ogólnie zakłada, że ludzie mają dobre intencje i że można mieć zaufanie do ich słów.

Podejście konsorcjum jest sprawdzonym sposobem kontroli kosztów transformacji przestrzeni, ale może również prowadzić do stopniowej zmiany trendów gospodarczych i politycznych, nie podejmując zadania zaspokajania istotnych potrzeb społeczeństwa. W przeciwieństwie do Ringon, gdzie polityka miasta polega na braku długoterminowej strategii rozwoju, dzielnica Frihamnen jest planowana zupełnie od podstaw w samym środku miasta, po uprzednim wyburzeniu zabudowy przemysłowej. Wizja miasta i deweloperów może zadowolić wymagania społeczne odnośnie do budowy nowoczesnych zespołów mieszkaniowych w centrum miasta, ale może zacierać pamięć miejsc kształtujących do niedawna tożsamość miejsc i struktur przestrzenną terenów portowych. Nowe metody rozwoju miejskiego są bardzo skuteczne, ale idą w kierunku kreowania nowych, eleganckich, globalnych wzorców oraz monofunkcyjnych dzielnic mieszkaniowych. Nadzieję pozostawia polityka miasta przewidująca budowę mieszkalnych domów komunalnych na Frihamnen, budowę parku oraz rezerwę terenów położonych w sąsiedztwie głównego korytarza transportowego na drobną działalność produkcyjną oraz tereny rekreacyjno-usługowe. W przyszłości istotne będzie połączenie rozwoju Frihamnen z sąsiadującymi terenami Ringon, w tym ochrony lokalnych zasobów kulturowych oraz integracji struktur przestrzennych i społeczno-gospodarczych w tej części miasta.

Literatura

- Beyers W. B., 2002, *Services and the New Economy: Elements of a Research Agenda*. Journal of Economic Geography, 2(1): 1-29.
- Borggren J., Strom P., 2014, *On the Waterfront: Studying the Development of Residences and Workplaces at Norra Älvstranden, Gothenburg, Sweden*. Local Economy 2014, t. 29(4-5): 429-452.

- Bosselmann P., 2008, *Urban Transformation: Understanding City Form and Design*. Island Press, Washington.
- Boverket, 2014, *Vision 2025*. URL, [<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2014/vision-for-sweden-2025.pdf>].
- Daniels P., W., 2012, *Service Industries at a Crossroads: Some Fragile Assumptions and Future Challenges*. The Service Industries Journal, 32(3–4): 619-640.
- Hansen H., K., Winther L., 2010, *The Spatial Division of Talent in City Regions: Location Dynamics of Business Services in Copenhagen*. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 101(1): 55-72.
- Rogers E., 2003, *Diffusion of Innovations*. 5th Edition. Simon and Schuster.
- Wells W., 2014, *Sweden, the Green Giant. A Place Where 'Sustainability' Means Collaboration*. American Society of Planning Officials. ASPO Newsletter, t. 80 (2), Chicago.