

ELIZA SOCHACKA-SUTKOWSKA

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

**REWITALIZACJA
POPZEMYSŁOWYCH NABRZEŻY GÖTEBORG
JAKO PRZYKŁAD REALIZACJI ZINTEGROWANEGO
PLANOWANIA ROZWOJU MIAST
W FAZIE ICH REURBANIZACJI**

Abstract: Regeneration of Industrial Riverside in Göteborg as a Case of Integral City Planning Scheme. Göteborg in Sweden has entirely changed its image in last 30 years. A huge, derelict, former shipyard area was a real challenge, which local authority accepted due to create a new vision of redevelopment. The urban regeneration scheme of the riverside has become a great success of the city, which is now sustainable, friendly and economically competitive.

Analysis of the regeneration scheme (Älvstranden Modellen) allows to specify it as a case of model, sustainable, community planning – the comprehensive and successful investment, which is based on private sector approach and collaboration between public and private partners of development. One of the main objective is to preserve the identity and change regenerated areas into high quality environment accessible for everyone. City and its development agency lead, manage and act as a catalyst for the development, inspiring all the partners to collaborate on common objectives.

Wstęp

Zintegrowanym planowaniem jest określany rodzaj działań zaradczych z zakresu planowania i realizacji rozwoju miast, podejmowanych od lat 90. XX w. przez administrację miejską, w celu odwrócenia lub przynajmniej zahamowania negatywnych, tak pod względem przestrzennym, jak społeczno-ekonomicznym, procesów suburbanizacji, pauperyzacji i pustoszenia centrów miast oraz segregacji ich mieszkańców. Procesy te nawarstwiły się w miastach Europy Zachodniej począwszy od połowy lat 60. w wyniku zaistnienia wielu czynników cywilizacyjnych, takich jak kryzysy gospodarcze i związana z nimi deindustrializacja, zapaść demograficzna oraz globalizacja i masowe migracje. Struktura społeczna miast europejskich w wyniku postępującej suburbanizacji zaczęła się niekorzystnie zmieniać. Z miast uciekała szczególnie ważna dla ich rozwoju grupa społeczna młodych, aktywnych i dobrze sytuowa-

nych mieszkańców, w szczególności rodzin z małymi dziećmi, szukając bardziej przyjaznego środowiska do zamieszkania. Powszechnie pożądanym stał się model domu z ogródkiem na peryferiach lub poza miastem. Poszukując rozwiązań naprawczych wypróbowano wiele sposobów interwencji przestrzennej. Wczesnym działaniem mającym na celu poprawę jakości życia w mieście była realizacja rządowych programów budowy mieszkań dostępnych w dobrym standardzie, jednak realizowanych najczęściej w dość przypadkowych lokalizacjach. W latach 70. rozpoczęto rewitalizację centrów miejskich, wypracowana wówczas metoda nazywana dzisiaj klasyczną rewitalizacją polega na odnowie zdekapitalizowanej lub zdegradowanej substancji urbanistycznej na podstawie interwencji sektora publicznego (Billert 2006).

Utrzymująca się w kolejnych dziesięcioleciach kryzysowa sytuacja miast wymagała działań zakrojonych na szerszą skalę i bardziej kompleksowego podejścia, w tym rozszerzenia grona uczestników procesu rewitalizacji miast, przez włączenie partnerów prywatnych, społeczności lokalnej, instytucji oraz rozbudowę współpracy regionalnej. Planowanie zintegrowane jest sprzężone z procesem zarządzania miast i ukierunkowane na scalenie działań inwestycyjnych osób prywatnych, firm i instytucji oraz realizację zadań własnych samorządów. Realizacja poszczególnych inwestycji wymaga zintegrowanego myślenia i działania ze strony administracji miasta, która przejmuje rolę inicjatora i koordynatora procesu (por. Tölle 2008). Trwają działania zmierzające w kierunku zinterdyscyplinowania procesu planowania przestrzennego, w ramach szeroko prowadzonej polityki rozwoju oraz jak najefektywniejszego jego przełożenia na proces realizacyjny tego rozwoju. Planowanie zintegrowane jest procesem ciągłym i elastycznym. Podobnie jak w każdym procesie inwestycyjnym, badanie rynku i potrzeb klienta jest podstawą działań, tak w procesie planowania zintegrowanego podstawą jest akceptacja i partycypacja społeczna.

Szwedzki Göteborg jest przykładem miasta, które od ponad 30 lat sukcesywnie i skutecznie realizuje swoją strategię rozwoju. W ramach tego procesu wypracowano własny model postępowania, na bieżąco modernizowany i dostosowywany do potrzeb jego uczestników, z powodzeniem wykorzystując zasady planowania zintegrowanego. Upadek przemysłu morskiego, stanowiącego podstawę funkcjonowania gospodarki miasta i regionu okazał się szansą na rozwój i poprawę jakości życia w mieście. To peryferyjnie w Europie położone miasto jest dzisiaj na ścieżce trwałego wzrostu konkurencyjności, dynamicznie rośnie zarówno liczba mieszkańców, jak i rynek pracy, co jest rzadkim przypadkiem wśród innych miast europejskich. Analiza rozwiązań wykorzystanych w Göteborgu może wskazać na pewne uniwersalne, mogące mieć zastosowanie również w Polsce, czynniki decydujące o sukcesie rozwoju miasta postindustrialnego.

1. Göteborg – kontekst sytuacyjny

Göteborg jest 500-tysięcznym miastem, drugim pod względem liczby mieszkańców w kraju i piątym w Skandynawii. Miasto położone jest w połowie drogi między Kopenhagą a Oslo na zachodnim wybrzeżu Morza Północnego, u ujścia rzeki Gota. O potencjale rozwojowym i tożsamości Göteborga zawsze stanowiła rzeka i dostęp do morza. Od połowy XIX w.

gospodarkę Göteborga kształtowała produkcja stoczniowa, stanowiąca jedną z ważniejszych gospodarek tej branży w skali światowej. Zarówno struktura społeczno-gospodarcza, jak funkcjonalno-przestrzenna miasta były podporządkowane tej wyspecjalizowanej działalności przemysłowej. Stocznie i porty zajmowały znaczną część nabrzeży Göteborga, odcinając funkcjonalnie i przestrzennie miasto od rzeki.

Konsekwencje światowego kryzysu paliwowego lat 70. XX w. dotkliwie dotknęły przemysł stoczniowy całej Zachodniej Europy, ale w Göteborgu doprowadziły do całkowitego jego upadku. W 1979 r. zamknięto ostatnią z trzech wielkich stoczní produkcyjnych Göteborga, w tym czasie również porty przeniosły swoją działalność na peryferia miasta. W konsekwencji pracę utraciło ponad 15 000 pracowników stoczniowych, a w centrum miasta pozostały olbrzymie opuszczone tereny nabrzeży poprzemysłowych. Doskonale wyeksponowane, ale niedostępny, zamarty krajobraz suwnic i żurawi stoczniowych rozciągał się na długości 5 km centralnie położonych północnych nabrzeży rzeki Gota zwanych Norra Älvstranden.

Działania interwencyjne na tym terenie podjęto bardzo szybko. W początkowym etapie prowadzone były głównie z inicjatywy rządu, który zdołał przejąć i skonsolidować majątek wszystkich upadających stoczní w ramach utworzonej w 1977 r. państwowej spółki Svenska Varv, ponosząc odpowiedzialność za pracowników i majątek. Pierwszym, bardzo istotnym z punktu widzenia urbanistycznego, bo katalizującym dalsze działania rozwojowe ruchem było umieszczenie instytutu badawczego oraz ośrodków szkoleniowych w opuszczonym gmachu produkcyjnym stoczni Lindholmen w celu pobudzenia rozwoju edukacji i badań na tym zupełnie martwym wówczas terenie. Państwo szwedzkie zainwestowało w ten projekt 60 mln koron. (Ivarson, Andersson 2010) Tuż po upadku stoczni państwowy właściciel majątku wraz z miastem rozważał wiele pomysłów na to, co zrobić z opuszczonymi terenami. W pierwszym etapie planowano uruchomienie przemysłu, związanego głównie z produkcją okołomorską i energetyczną, ze względu na presję konieczności szybkiego przywrócenia miejsc pracy. Jednak ze względu na dobrze funkcjonujący w Szwecji kompleksowy system pomocy w przypadku zwolnień grupowych, zjawisko bezrobocia nie stało się wówczas istotnym problemem. Szybko też stało się jasne, że nowy przemysł na tym terenie nie zapewni pracy byłym stoczniovcóm. (Cadell 2008) W tym czasie pojawiały się również pomysły subsydiowanej przez państwo realizacji na tym terenie zespołu zabudowy mieszkaniowej z 20-30- piętrowymi budynkami. Ten pomysł również nie znalazł szerszego poparcia, głównie z powodu przeprowadzonego w Szwecji w latach 1965-1974 rządowego programu budowy miliona mieszkań (*Miljonprogrammet*), w wyniku którego tylko w Göteborgu powstało ok. 6000 lokali, głównie w obrzeżnych dzielnicach miasta, co *de facto* doprowadziło do nadwyżki podaży na rynku tzw. mieszkań dostępnych. Gdy pierwotne starania o przywrócenie na terenie dawnych stoczní działalności przemysłowej okazały się nieudane, właściciel podjął decyzję o rekultywacji terenu, rozpoczął wywóz odpadów i składowisk, a kilka budynków przemysłowych adaptowano jako pracownie artystyczne lub przystosowano do prowadzenia małych firm. W 1982 r. spółka Svenska Varv opracowała pierwszą ogólną strategię działań. Nakreślono koncepcje zagospodarowania dla niektórych fragmentów nabrzeży, w tym budowy atrakcyjnego środowiska mieszkaniowego nad wodą na terenie dawnej stoczni Eriksberg. Większość działań interwen-

cyjnych podjętych w pierwszych latach na terenie poprzemysłowych terenów Norra Älvstranden (Nabrzeży Północnych) miało swój pozytywny skutek w dalszym procesie rewitalizacji, miały one jednak mocno ograniczony i wybiórczy charakter, nosząc znamiona braku spójnej wizji i kompleksowego podejścia do problemu.

2. Rewitalizacja nabrzeży Norra Älvstranden – wizja przebudowy miasta w nowej jakości

Władze Göteborga szybko zdały sobie sprawę z tego, że upadek przemysłu morskiego oznaczał porażkę dotychczasowego kierunku rozwoju miasta, i że konieczna jest kompleksowa interwencja. Przy wsparciu miejskiej jednostki planistycznej szukano rozwiązań wykraczających poza bieżące potrzeby i presję sytuacji. To tam na początku lat 80. pojawił się pomysł wykorzystania procesu rewitalizacji poprzemysłowych terenów Norra Älvstranden, jako koła zamachowego dla wdrożenia nowego etapu rozwoju miasta. Zaczęła ewoluować koncepcja stworzenia w Göteborgu „przyjaznego miasta”. Za tym bezpretensjonalnym, a może nawet dość banalnie brzmiącym sloganem stała się długofalowa i jasno określona wizja rozwoju, której celem jest zwiększenie konkurencyjności miasta na globalnym rynku. Położono nacisk na zapewnienie możliwie najwyższego komfortu życia, tak aby przyciągnąć najlepszych ludzi i najlepsze firmy. Przyjęto, że zmiana wizerunku miasta musi oznaczać ochronę jego tożsamości, ale też zdecydowaną poprawę jakości środowiska w wymiarze społecznym, przestrzennym i przyrodniczym. Odnowa Göteborga w wymiarze ekonomicznym wymagała zamknięcia etapu miasta przemysłowego i wypracowania nowego motoru jego rozwoju. Przyjęto zasadę, że lokalna ekonomia musi się opierać na wielu różnorodnych segmentach gospodarki, aby zapewnić jej stabilność w przypadku kolejnych kryzysów (Cadell 2008). Ze względu na bogaty dorobek lokalnych uniwersytetów w zakresie nauki i edukacji technicznej oraz plany wsparcia działalności innowacyjnej przez utworzenie inkubatorów, miasto zakładało rozwój ekonomiczny na bazie budowy silnego centrum naukowo-wdrożeniowego działającego w obszarze wysokich technologii, takich jak: inteligentne systemy transportu i logistyki, mobilny Internet, nowoczesne media, czy media *design* (*ibidem*). Idea „przyjaznego miasta” połączyła się z ideą „miasta wiedzy”. W nakreślonej wizji Göteborga przyjęto następujące cele strategiczne:

- tworzenie żywej, zróżnicowanej, atrakcyjnej społecznie struktury miejskiej w centrum i strefach je uzupełniających;
- pełną ochronę i „zagospodarowanie” dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego miasta jako warunku wzmocnienia jego tożsamości;
- budowę fizycznych i symbolicznych związków z rzeką, w tym pełne udostępnienie nabrzeży;
- tworzenie systemowego układu przestrzeni publicznych, zachęcających do zaistnienia kontaktów międzyludzkich;
- priorytetowy, silny rozwój transportu publicznego;
- rozwój klastrów wysokich technologii;
- promocję i wsparcie rozwoju edukacji i nauki, w szczególności technicznej;

– zapewnienie lokalnej gospodarce dywersyfikacji sektorów rozwoju.

Podmiotem idei „przyjaznego miasta” uczyniono człowieka. Było to czytelne zarówno w samym określeniu celów wizji, jak i chęci dotarcia i faktycznego przekonania społeczności lokalnej, inwestorów i pozostałych partnerów planowanego rozwoju do treści kryjących się pod tym hasłem. Właśnie budowa świadomości silnej wizji jest podstawą podjętego w Göteborgu procesu zmian. Idea „miasta przyjaznego” w swych ramowych założeniach została nie tylko na stałe wpisana w warstwę informacją miasta, skierowaną do obecnych i przyszłych mieszkańców, inwestorów, instytucji, ale też poddana bieżącej ocenie społecznej i weryfikacji, zgodnie ze zmieniającymi się w czasie potrzebami. Założono, że społeczność, która uwierzy w wizję rozwoju miasta, przyjmie w istotnym stopniu rolę jej współautora i współdziałowca, a to będzie miało realne znaczenie dla realizacji procesu rewitalizacji.

Przy tak zdefiniowanej i powszechnie zaakceptowanej ogólnej strategii rozwoju miasta, kierunek rewitalizacji poprzemysłowych Nabrzeży Północnych stał się jasny. Do opracowania całościowego planu zagospodarowania tych terenów gmina przystąpiła w połowie lat 80. Planem objęto obszar wielkości 290 ha, w tym 40 ha wód doków, obejmujący opuszczone tereny trzech dawnych stoczni i kilku portów, co stanowi obszar niemal pięciokrotnie przewyższający powierzchnią obecny zasięg Stoczni Gdańskiej. Doskonale rozpoznawalne w krajobrazie miasta tereny stoczniowe, ze względu na swój olbrzymi obszar i fizyczną niedostępność były niemal nieznanne wśród mieszkańców, w bardzo niewielkim stopniu zamieszkane i powszechnie cieszyły się bardzo złą reputacją. Negatywny odbiór społeczny terenów, na których planowano oprócz rozwoju miasta, uważano za największe zagrożenie inwestycji. Kluczowym zadaniem stało się przekonanie ludzi i inwestorów o ich wartości. Podjęto działania nad zbudowaniem marki obszaru Norra Älvstranden. Wydaje się, że slogan „przyjazne miasto” w pierwszym etapie procesu rewitalizacji miał służyć właśnie przekonaniu społeczności do terenów postoczniowych. Aby oswoić tę obcą, choć bliską „ziemię” władze miejskie przez wiele lat po zamknięciu zakładów, na ich terenach organizowały liczne imprezy i wydarzenia kulturalne, rekreacyjne i sportowe. Na niezagospodarowanych terenach poprzemysłowych odbywały się zarówno masowe koncerty światowej sławy wykonawców, ściągające widzów z wielu krajów, jak i lokalne wydarzenia kulturalne i sportowe. Industrialna przestrzeń dawnej stoczni Gotawerken, czy portu Frihamn stanowiła doskonałą arenę dla spektakularnych wydarzeń i pobudzała wyobraźnię ich uczestników. Bardzo odważną i szczególnie istotną dla poprawy wizerunku terenów Nabrzeży Północnych była decyzja göteborskiego Uniwersytetu Technicznego Chalmers o otwarciu swojej filii na terenie dawnej stoczni Lindholmen, co w późniejszym okresie wpłynęło na uruchomienie Parku Naukowego Lindholmen – obecnie największego w zachodniej Szwecji motoru rozwoju.

W 1989 r., po licznych konsultacjach społecznych, gmina zatwierdziła plan ogólny zagospodarowania terenów Nabrzeży Północnych (fot. 1, 2). Zgodnie z założeniami idei „przyjaznego miasta”, podstawowym celem planu było stworzenie żywego i atrakcyjnego, w pełni otwartego na wodę miejsca do zamieszkania, usług, biznesu, nauki, kultury i wypoczynku, które uzupełniłoby historyczne centrum. Planowana struktura przestrzenna w ramowym układzie odzwierciedla historyczny podział przestrzeni, przyporządkowując im nowy sposób przeznaczenia i zagospodarowania. Zachowano nazewnictwo dzielnic zgodnie z poprzednimi nazwami stoczni i portów.



Fot. 1, 2. Zagospodarowanie terenu Nabrzeży Północnych
– dzielnica Eriksberg powstała w miejscu dawnej stoczni Eriksberg w Göteborgu

Fot. Sochacka-Sutkowska (fot. 1-4).

Za kluczowe uznano podkreślenie związków nabrzeży z rzeką, jako świadectwa tożsamości terenu i miasta. Za zasadę przyjęto udostępnienie nabrzeży w formie integracyjnych, zróżnicowanych funkcjonalnie przestrzeni publicznych oraz ochronę historycznego dziedzictwa. Chciano wykorzystać wymowę zastanego krajobrazu industrialnego, który był doskonale rozpoznawalny przez mieszkańców Göteborga i stanowił trwały, choć często nieuświadomiany element ich poczucia tożsamości z miastem. Koncepcja zagospodarowania terenu zakładała więc adaptację możliwie największej liczby elementów oryginalnego zagospodarowania nabrzeży. W dawnych halach produkcyjnych i montażowych zrealizowano restauracje, galerie, centra sportu i biura, dając nie tylko nowe życie tym historycznym obiektom, ale również dając świadectwo historii. Elementy stoczniowej tektoniki nabrzeża, takie jak pochylnie, doki i pirsy wykorzystano, nadając im zupełnie nowe, rekreacyjne przeznaczenie, takie jak place zabaw, uliczne galerie, place integracyjne czy plaże. Swoistą bramą i jednocześnie wizytówką miasta stała się zachowana 80-metrowej wysokości suwnica dawnej stoczni Eriksberg.

Przyjęcie już w połowie lat 80. długofalowej i wyrazistej wizji rozwoju jako wspólnej podstawy do działań planistycznych i zarządczych, jak również uznanie społecznej akceptacji i zaangażowania za fundamentalny warunek ich powodzenia, wydaje się być pierwszym symptomem przyjęcia metody „planowania zintegrowanego”, w tym czasie jeszcze nie zdefiniowanego. Miasto Göteborg od początku, o procesie rewitalizacji terenów Norra Älvstranden myślało w kontekście rozwoju całego miasta, z czasem rozszerzając tę perspektywę o kontekst rozwoju całego regionu Zachodniej Gotlandii.

3. Model Älvstranden – metoda wdrażania rozwoju Göteborga

Proces rewitalizacji poprzemysłowych terenów Nabrzeży Północnych wszedł w fazę zasadniczą w 1996 r., gdy miasto przejęło od państwa tereny i cały majątek dawnych stoczni. W celu prowadzenia, stymulowania i zarządzania dalszym rozwojem tych terenów Göteborg w 1998 r.

na bazie dorobku państwowej spółki, dotychczas zarządzającej majątkiem stoczniowym, utworzyło agencję deweloperską o nazwie Norra Älvstranden Utveckling AB (Rozwój Nabrzeży Północnych), posiadając w niej sto procent udziałów. Mimo formalnej przynależności do miasta, agencji nadano autonomiczność finansową i decyzyjną oraz zagwarantowano funkcjonalną odporność na zmienność polityczną władz miasta. Agencja otrzymała majątek w postaci całości terenów NA oraz niezależny zarząd. Gmina uzyskała tylko funkcje nadzorcze. Jednocześnie statut agencji określał zasady współpracy z miejskim Wydziałem Planowania, który zobowiązano do elastycznej, wielostronnej i pełnej współpracy przy planowaniu zagospodarowania terenów. Mimo że formalnie za planowanie przestrzenne odpowiadało nadal miasto, agencja stała się w tym procesie równoważnym partnerem. Agencja nie otrzymała finansowania ze środków budżetu gminy, a jej działalność oparto na zasadach funkcjonowania sektora prywatnego, dochód miał być generowany z rozwoju zarządzanymi terenami i w całości przeznaczony na dalszą działalność. Dzięki temu poszerzono wachlarz możliwości inwestycyjnych samorządu o realizację projektów komercyjnych. Jednocześnie działalność agencji miała na celu zaangażowanie sektora prywatnego do realizacji zadań samorządu, do których należy również rewitalizacja terenów. Przyjęcie przez jednostkę publiczną podejścia wolnorynkowego i otwarcie się na inwestycje sektora prywatnego otworzyło nowy rozdział w historii prowadzenia rozwoju miast w Szwecji. Wcześniej bowiem samorząd miał tylko możliwość realizacji inwestycji celu publicznego (Cadell 2008). Już na początku XXI w. program rewitalizacji Nabrzeży Północnych okazał się dużym sukcesem inwestycyjnym, nabrzeża stopniowo przekształcano w jedno z najatrakcyjniejszych przestrzeni w Göteborgu, stając się domem, miejscem pracy i nauki tysięcy mieszkańców oraz popularną przestrzenią spotkań i rekreacji. Doceniając efekty pracy agencji, w 2004 r. Rada Miasta Göteborga zdecydowała o rozszerzeniu zakresu przestrzennego jej działalności, celem stał się już nie tylko rozwój terenów północnego brzegu rzeki, ale szeroko zakrojona rewitalizacja całości terenów problemowych Göteborga, których osią i motywem przewodnim jest rzeka Gota. Agencja rozwoju zmieniła nazwę na Älvstranden Utveckling AB (Rozwój Nabrzeży), a opracowaniu poddano centralnie zlokalizowane południowe nabrzeża (Sodra Älvstranden), które przez rozbudowane układy komunikacyjne odcinały centrum od rzeki, jak również dalej zlokalizowane tereny zdegradowane. Rzeka stała się marką Göteborga, rozpoznawalnym i skutecznie promowanym logiem, trwale zapisanym w jego krajobrazie (ryc. 1 – kolorowa wkładka, s. 32).

W ten sposób Göteborg zdołał przez lata wypracować własny model wdrażania procesu rewitalizacyjnego, oparty na schemacie partnerstwa publiczno-prywatnego, określany mianem Modelu Älvstranden (ryc. 2 – kolorowa wkładka, s. 32). Model ten zasadza się na rozbudowanej współpracy miasta, realizowanej przez miejską agencję rozwoju Älvstranden Utveckling AB z wybranymi partnerami sektora prywatnego i instytucjonalnego, w ramach prowadzenia procesu planistyczno-inwestycyjnego, na wyznaczonych przez miasto terenach. Zainicjowany przez miasto proces ma realizować, w możliwie najpełniejszy sposób, przyjętą i szeroko społecznie akceptowaną strategię rozwoju miasta. Charakterystyczne dla Modelu Älvstranden jest kumulowanie w rękach agencji rozwoju terenów, na których miasto planuje przeprowadzenie rewitalizacji, również przez ich skupowanie, co pozwala mieć realny wpływ na kształt inicjowanego procesu. Planowane inwestycje muszą spełniać warunki równoważenia środowiska

miejskiego i realizować cele rozwojowe miasta, nie są jednak odgórnie narzucone, ale zostają wspólnie wypracowane, w sposób zapewniający wszystkim partnerom rentowność inwestycji.

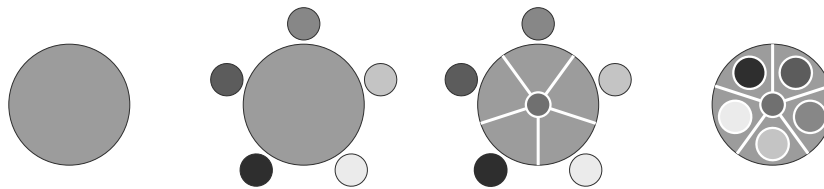
Prowadzony schemat postępowania zamyka się w czterech etapach. Pierwszy etap ma na celu dobranie możliwie najlepszych partnerów dla planowanej inwestycji zagospodarowania określonego obszaru, który nie jest jeszcze planistycznie zdefiniowany. Jest to etap prowadzenia wraz z miejską jednostką planistyczną dogłębnych analiz terenu, pod względem jego warunków środowiskowych, przestrzennych i społeczno-ekonomicznych. Formułowane są parametry urbanistyczne, przeznaczenie, gęstość zabudowy oraz forma ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych. Ten początkowy etap jest otwarty na szeroką współpracę z potencjalnymi inwestorami, w którego trakcie agencja dokonuje oceny uczestników biorąc pod uwagę ich odporność finansową, doświadczenie inwestycyjne oraz cele inwestycyjne, starając się w konsekwencji zebrać zespół rzetelnych partnerów, którzy się wzajemnie uzupełniają. Proces przygotowawczy jest dość długi i może trwać nawet kilka cykli koniunkturalnych. Drugi etap rozpoczyna się od zawiązania przez agencję konsorcjum z wybranymi firmami. Umowa określa warunki współpracy: zakres odpowiedzialności i uprawnienia jej członków oraz tryb postępowania na wypadek niewywiązania się stron z realizacji. Powoływany jest zarząd konsorcjum oraz co najmniej jedna grupa robocza, w których wszystkie strony są reprezentowane. Dopiero na tym etapie wyodrębniony zespół przystępuje do sporządzenia szczegółowego planu zagospodarowania całości analizowanego terenu. Na tym etapie konfrontowane są oczekiwania inwestorów i zadania realizacji rozwoju miasta, aby wypracować wspólne cele nadrzędne i szukać najlepszych możliwych rozwiązań do ich realizacji. W ten sposób wykorzystywana jest wiedza i doświadczenie wszystkich członków konsorcjum oraz przejmują oni faktyczną odpowiedzialność za cały obszar przyszłych inwestycji. Agencja w sposób elastyczny podchodzi szczególnie do inwestycji strategicznych dla miasta, przyjmując na siebie różne formy zaangażowania inwestycyjnego czy proceduralnego. Za planowanie przestrzenne formalnie odpowiada Wydział Planowania Miasta, ale w ten proces zaangażowani są również członkowie konsorcjum. Miejscy planiści nie aspirują do przedstawiania jedynek słusznych rozwiązań. Droga do uchwalenia szczegółowych planów zagospodarowania jest długa, a proponowane rozwiązania nie pochodzą z jednego źródła, stosowane jest np. projektowanie równoległe, które polega na zaproszeniu kilku pracowni projektowych do przedstawienia własnych rozwiązań urbanistycznych. Wybrane propozycje z poszczególnych projektów są wykorzystywane w dalszym procesie planowania realizacyjnego. Proces planistyczny w integralny sposób połączony jest również z realizacją partycypacji społecznej, którą traktuje się w sposób bardzo poważny. W 2004 r. Wydział Planowania Miasta wraz z agencją Älvstranden Utveckling AB, wyszły z inicjatywą rozszerzenia ustawowego zakresu udziału społeczności lokalnej w procesie planistycznym, dotyczącym zagospodarowania położonych u podnóża Starego Miasta Nabrzeży Południowych (Sodra Älvstranden), uwolnionych po wpuszczeniu w tunel długości 1,5 km odcinka trasy szybkiego ruchu. Po akceptacji Rady Gminy w 2005 r. zainicjowano program o nazwie „Dialog- Sodra Älvstranden”. Powstało 6 zespołów złożonych z ekspertów, projektantów i zwykłych mieszkańców, których zadaniem było przedstawienie własnych wizji uwolnionych nabrzeży. Wizje przedstawiono



Fot. 3, 4. Wnętrze pawilonu-forum informacji oddany do użytku społeczności lokalnej w 2008 r.

w 2006 r., a następnie po korekcie inicjatorów programu wybrane pomysły rekomendowano do włączenia w formalny proces planistyczny. W 2008 r. w centralnym punkcie miasta otwarto specjalny pawilon-forum informacyjne dla mieszkańców, o nazwie Älvrummet. W pawilonie umieszczono olbrzymich rozmiarów makietę przedstawiającą obecne i planowane zagospodarowanie całości terenów nadrzecznych miasta (fot. 3). Organizowane są tam panele dyskusyjne oraz warsztaty, przez co każdy może uczestniczyć w prowadzonym procesie rozwoju. W pawilonie przekazywane są bieżące informacje na ten temat, dzięki dostępności rozmaitych mediów: filmów, książek, lokalnych magazynów, prospektów. Specjalna tablica służy również wnoszeniu własnych uwag i komentarzy (fot. 4).

W trzecim etapie Modelu Älvstranden, gdy szczegółowy plan zagospodarowania jest na ukończeniu, jest określany zakres finansowania realizacji przestrzeni publicznych przez członków konsorcjum oraz następuje wybór przez inwestorów poszczególnych działek budowlanych. Dopiero na tym etapie określana jest cena działek, w zależności od ich rentowności ekonomicznej oraz zakresu wymaganych prac, takich jak rozbiórki czy budowa infrastruktury. Gdy miejscowy plan uzyska status obowiązującego, poszczególne działki są sprzedawane inwestorom, część już z pozwoleniem na budowę. Jednak nie wszystkie tereny agencja sprzedaje, część inwestycji realizuje bowiem z własnych środków, następnie sprzedając gotowe lokale lub je wynajmując. Część inwestycji uznanych za strategiczne dla miasta zachowuje w swoich rękach (ryc. 3). Agencja wykorzystuje realizację własnych inwestycji dla wprowadzenia innowacyjnych rozwiązań w zakresie ekologii, czego przykładem jest powstanie największego w Szwecji wielorodzinnego budynku pasywnego – Hamnhuset. Ostatnim etapem procesu jest



Ryc. 3. Schemat ilustrujący zasady udziału w procesie rewitalizacji w Modelu Älvstranden

Źródło: Cadell (2008).

część realizacyjna, każdy z członków konsorcjum realizuje, w określonym umową czasie, inwestycje określone szczegółowo w planie, przejmując odpowiedzialność za własne projekty. Inwestorzy mogą jednak nadal liczyć na wsparcie merytoryczne konsorcjum, np. w zakresie tłumaczenia zapisów, możliwości i wymogów planu miejscowego. Monitorowana jest też jakość stosowanych rozwiązań technicznych i materiałowych oraz ich wpływ na środowisko.

Wspólna realizacja całości inwestycji wpływa na zwiększenie i przyspieszenie uzyskanych zysków, co doceniają inwestorzy. Jednocześnie teren zagospodarowywany w sposób kompleksowy szybko zmienia swój wizerunek i poprawia jakość i konkurencyjność całego miasta. Model Älvstranden oparty jest na współpracy, wspólnocie celów i współodpowiedzialności. Pozwala w sposób elastyczny zaspokajać potrzeby rynku, przy skutecznej realizacji nadrzędnych celów rozwojowych miasta. Na uwagę zasługuje również to, szczególnie istotne w obliczu kolejnych kryzysów finansowych, że model ten pozwala skutecznie angażować środki prywatne, minimalizując udział sektora publicznego. Inwestorzy, zamiast podatników pokrywają koszty rewitalizacji miasta.

W tak prowadzonym procesie rewitalizacyjnym, planowanie przestrzenne nabiera nowego wymiaru, stając się realnie efektywne. Proces planistyczny jest osadzony w dobrej, silnej wizji rozwoju miasta, świetnie zespolony z procesem inwestycyjnym i wsparty realną partycypacją społeczną. Te trzy czynniki decydują o tym, że może w sposób możliwie pełny realizować prawdziwe potrzeby swoich docelowych odbiorców – użytkowników przestrzeni. Planów miejscowych nie opracowuje się dla terenów, które nie są przeznaczone do bezpośredniego zainwestowania, co jest w zupełnym przeciwieństwie do postulowanych w Polsce kierunków maksymalnego, a nawet całkowitego pokrycia gmin planami miejscowymi. W Szwecji kierunek działań w tym zakresie jest wprost przeciwny, na poziomie planu ogólnego, który jest rodzajem odpowiednika naszego *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego*, jednak bardziej kompleksowym, bo wyposażonym w tak ważny element, jak ocena skutków ekonomicznych, przyrodniczych i społecznych, określone są wybrane obszary rozwoju. Tylko tam możliwy do prowadzenia jest proces inwestycyjny, a więc tylko tam i na terenach zagrożonych zasadne jest wdrażanie dalszej procedury planistycznej, w postaci opracowania planów miejscowych programów rozwoju, czy projektów urbanistycznych, co pozwala zdecydowanie racjonalniej gospodarować tak terenami, jak i finansami publicznymi. Plan ogólny Göteborga, zaktualizowany w 2009 r., wyznacza dwie ścieżki rozwoju. Dalszy rozwój zabudowy realizowany jest albo na zasadzie przekształceń funkcjonalno-strukturalnych już zagospodarowywanych terenów, poddawanych rewitalizacji, albo na zasadzie uzupełnień i ożywiania istniejącego zagospodarowania. W planie wyznaczono pięć kluczowych węzłów rozwoju oraz określono strefę dogęszczania zabudowy. Plan określa również etapowanie rozwoju, wyznaczając obecne strefy inwestycyjne i przyszłe strefy inwestycyjne, które jednak będą mogły być rozpatrywane dopiero po przyszłym zaplanowaniu infrastruktury. Podejście do planowania w Szwecji charakteryzuje się dużą otwartością i nieszablonowością sposobu myślenia, ale również po prostu zwykłym brakiem arogancji w stosunku do przyszłych pokoleń i ich potrzeb. Określone tereny nie wymagające bieżącej interwencji są celowo pozostawione dla przyszłego planowania i dla przyszłych pomysłów, bo przecież te mogą okazać się dużo lepiej dostosowane do przyszłych potrzeb, niż te obecne.

Wnioski

Realizację planu rewitalizacji terenów Nabrzeży Północnych z pewnością można zaliczyć do udanych inwestycji, stanowiących wielki sukces miasta i jego mieszkańców. Model Alvstranden daje miastu doskonałe narzędzie do wdrożenia sformułowanych w latach 80. celów rozwojowych, w tym tak wymagającego, jak kompleksowy rozwój miejskich terenów zdegradowanych. Zarówno w procesie planowania, jak i realizacji inwestycji, który nie jest w tym modelu ani liniowy, ani odgórny, wyraźne jest przyjęcie perspektywy użytkownika przestrzeni: przyszłego mieszkańca, studenta, pracownika, właściciela firmy, naukowca, turysty. Wyraźne i powszechne jest zrozumienie znaczenia akceptacji społecznej i dobrego dopasowania rozwiązań do osób, które zechcą przebywać, mieszkać czy pracować na terenie przekształcanych terenów, dla powodzenia prowadzonych inwestycji. Proces wdrażania rozwoju jest zwrócony nie tylko w stronę mieszkańców Göteborga, ale realizowany w szerszym kontekście, mając na uwadze poprawę konkurencyjności miasta i regionu na globalnym rynku. Zastosowany model jest z pewnością niepowtarzalny, bo osadzony w konkretnych uwarunkowaniach prawno-kulturowych, jednak jego przykład pozwala wskazać pewne uniwersalne determinanty, decydujące o sukcesie prowadzonych działań:

- trafne zdefiniowanie potencjału miasta – budowa długofalowej, silnej i spójnej w treści wizji;
- osadzenie rewitalizacji terenów zdegradowanych w szerszym kontekście rozwoju miasta i regionu;
- uznanie akceptacji i zaangażowania społecznego za kluczowy warunek powodzenia prowadzonych działań;
- określenie przez gminę ścisłych obszarów i kierunków obecnej możliwej ekspansji zagospodarowania;
- osadzenie procesu planistycznego w czasie, ekonomii i sytuacji społecznej;
- elastyczne i otwarte podejście do procesu planowania przestrzennego jako procesu ciągłego;
- pełne zespolenie ogólnego i miejscowego planowania przestrzennego z planowanym procesem inwestycyjnym;
- szeroka współpraca i zaangażowanie w proces rozwoju różnorodnych partnerów, tak z sektora prywatnego, jak i publicznego;
- przejście przez gminę roli katalizatora, koordynatora, ale też partnera i współwykonawcę działań, a nie ich sponsora;
- wypracowanie wspólnych celów;
- współdecydowanie i przyjęcie współodpowiedzialności przez prywatnych, instytucjonalnych i społecznych partnerów za kształt całości planowanego i realizowanego obszaru.

W dobie zaistniałego kryzysu zaufania, który bezpośrednio przekłada się na globalny kryzys finansowy, warto podkreślić jeszcze jeden, trudny do zmierzenia warunek powodzenia implementacji rozwoju Göteborga. Wizja budowy „przyjaznego miasta”, w tak silny sposób zjednoczyła w myśleniu i działaniu tak wielu, tak różnych graczy, ponieważ uwierzyli, że powodzenie miasta jest ich wspólnym, realnym celem, nadrzędnym nawet nad własnym, bieżą-

cym interesem. Wydaje się, że to właśnie ta wiara, troskliwie podsycana przez władze miasta, pozwala na prowadzenie owocnej współpracy, decydując o szybkim rozwoju miasta.

Literatura

- Billert A., 2006, *Problemy rewitalizacji w Polsce na tle doświadczeń niemieckich*. Referat wygłoszony na konferencji w Lubaniu Śląskim pt. *Rewitalizacja Miast*. www.poznan.pl.
- Cadell Ch., 2008, *Regeneration in European Cities: Making Connections Case Study of Norra Älvstranden Gothenburg (Sweden)*. Project funded by the Joseph Rowntree Foundation URBED (Urban & Economic Development) Ltd.
- Comprehensive Plan for Göteborg. Summary*, 2009. City Planning Authority, www.goteborg.se/english.
- Ivarson L., Andersson M., 2010, *The Älvstranden Process, 2000-2010. From Riverside to Rivercity*. <http://www.alvstranden.com>.
- Öhrström B., 2004, *Urban Processes and Global Competition. Enabling Factors for Natural Urban and Economic Development Norra Älvstranden in Göteborg*. Chalmers University of Technology, Gothenburg.
- Tölle A., 2008, *Integracja nowych aktorów i form mieszkaniowych w proces rewitalizacji niemieckich miast a uwarunkowania w Polsce*, [w:] *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, J. J. Parysek, A. Tölle (red.). Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, seria RRiPR, nr 5, Poznań. s. 71-85.