

Tożsamość krajobrazu podstawą programu rewitalizacji terenów nadwodnych w Goeteborgu w Szwecji. „Nowy – stary krajobraz”

Eliza Sochacka-Sutkowska

Landscape Identification as the Basis for Regeneration Model of Waterfronts in Gothenbourg in Sweden. “New – Known Landscape”

Wprowadzenie

Introduction

Goteborg jest drugim co do wielkości miastem w Szwecji, z liczbą mieszkańców przekraczającą pół miliona. Położony na zachodnim wybrzeżu, należy do miast, których potencjał rozwojowy zawsze stanowiła rzeka i dostęp do morza, a przez nie do świata. Wielka woda tworzyła tożsamość miasta. Miasto od początku XIX wieku miało charakter silnie przemysłowy – stocznie i porty przeładunkowe określały jego znaczenie. Przemysł morski stanowił też o problemach przestrzennych miasta – odcinając je od nabrzeży i defragmentując funkcjonalnie, przestrzennie i w konsekwencji społecznie.

Dziś Goteborg nie jest już miastem stoczniovym, nadal jednak buduje swoją tożsamość w oparciu o związki z wodą. W mieście od końca lat 70. XX wieku zachodzą dynamiczne zmiany na wszystkich płaszczyznach jego struktury. Od ponad 30 lat trwa projektowanie i realizacja rewitalizacji nabrzeży nazywana Rozwojem Nabrzeży (*Älvstranden Utveckling*). Jest to długofalowy, całościowy proces prowadzony w sposób programowy i elastyczny wedle przyjętych trwałych założeń, które zostały scalone z opracowaną dla miasta wizją rozwoju. Mimo tego, że proces rewitalizacji nabrzeży Goteborga daleki jest jeszcze od ukończenia można dzisiaj powiedzieć, że

zastosowany model okazał się udaną inwestycją. Wykreowano atrakcyjną i żywą przestrzeń miejską, między innymi dzięki wykorzystaniu oraz podkreśleniu specyfiki zastanego nadwodnego krajobrazu kulturowego. Analiza modelu goteborskiego może wskazać na pewne uniwersalne i możliwe do zastosowania również w naszym kraju, determinanty skutecznego rozwoju miasta poprzez rewitalizację nabrzeży przemysłowych w ujęciu krajobrazowym.

Tło historyczne

The historical context

Miasto Goteborg jest stosunkowo młode, jak na warunki europejskie. Zostało założone przez króla Gustawa II Adolfa w 1621 roku jako portowe miasto twierdza. Jego strategiczne położenie na zachodnim wybrzeżu, u ujścia rzeki Gota pozwoliło zapewnić dogodny dostęp do Morza Północnego, uniezależniając szwedzki handel od duńskich ceł. Budowa miasta przyczyniła się niewątpliwie do ekspansji terytorialnej i politycznej Szwecji w XVII wieku. W wieku XIX Goteborg przekształca się w miasto przemysłowe, w którym to procesie znaczący udział mają brytyjscy fabrykanci. Miasto stało się też w tym czasie największym portem Skandynawii. W 1841 roku uruchomiono produkcję stoczniovą. Trzy z największych stocznii świata zlokalizowano na północnym brzegu rzeki Gota naprzeciwko historyczne-

go centrum. Stocznie Gotaverken, Lindholmen i Eriksberg na kilkanaście dziesięcioleci określiły wizerunek i symbolikę miasta zarówno w skali lokalnej jak i globalnej, decydując o krajobrazie miasta i jego tożsamości.

Kryzys paliwowy lat 70. XX wieku dotkliwie dotknął przemysł stoczniowy całej Zachodniej Europy, jednak w Szwecji doprowadził niemal do całkowitego jego upadku. W wyniku zapaści gospodarczo-strukturalnej miasto Goteborg straciło wszystkie swoje stocznie. Stocznie ostatecznie zamknięto w 1979 roku, działalność portową również wówczas wyprowadzono z miasta. Ponad 15 000 pracowników stoczniowych i dużo więcej tych, z firm powiązanych z upadłym przemysłem, straciło pracę. Pozostały olbrzymie opuszczone tereny nadwodne, doskonale wyeksponowane w krajobrazie miasta, ale niedostępne doki i pirsy rzeki Gota. Zmarły krajobraz suwnic i żurawi stoczniowych i portowych, rozciągający się na długości 5 km nabrzeży, stanowił dla mieszkańców przerażające świadectwo po-

rażki. Okazał się jednak potencjałem, jaki miasto wykorzystało w sposób wzorcowy.

Krajobrazowa obrona tożsamości Goteborga

The defence of Gothenburg's identity through its landscape

Upadek przemysłu stoczniowego oznaczał dla Goteborga coś znacznie większego, niż miejscowy problem urbanistyczny i gospodarczy, oznaczał bowiem koniec dotychczasowej ery rozwoju miasta, którego dotychczasowa struktura, tak społeczno-gospodarcza, jak i funkcjonalno-przestrzenna podporządkowana była wyspecjalizowanej przemysłowej działalności. Miasto stanęło przed koniecznością zmiany przez lata utrwalonego w świecie wizerunku. Musiało znaleźć nowy, atrakcyjny i konkurencyjny sposób na dalszy rozwój, wykreować dobrą i możliwą do realizacji własną wizję. Na początku lat 80. powstała wizja rozwoju Goteborga jako

„Przyjaznego Miasta” opartego na nauce, technologii, zrównoważonym rozwoju oraz odnowie związków miasta z wodą, którego mieszkańcy są jej podmiotem. Wykreowana dla Goteborga wizja spowodowała nowe otwarcie w jego historii, ale takie które pozwoliło wykorzystać i wzmocnić istniejące atuty miasta oraz kontynuować tradycję i dziedzictwo kulturowe pokoleń swoich mieszkańców.

Za wizją podążyła konsekwentnie realizowana i rozwijana strategia działań rewitalizacyjnych. Rewitalizacją objęto tereny trzech stoczni oraz portu towarowego i terenów przyległych zlokalizowane na północnym nabrzeżu miasta. Teren był wcześniej niemal w całości użytkowany przemysłowo i w bardzo niewielkim stopniu zamieszkały. Rewitalizowany obszar nazwany *Norra Älvstranden* (Północne Nabrzeża Rzeki) obejmował powierzchnię 290 ha, w tym 40 ha wód doków. W 1989 roku, po licznych konsultacjach społecznych, miasto zatwierdziło plan ogólny zagospodarowania terenów *Norra Älvstranden*.



Ryc. 1. Plan zagospodarowania rewitalizowanych nabrzeży Norra Älvstranden w Goteborgu [Ivarsson, Andersson 2011]

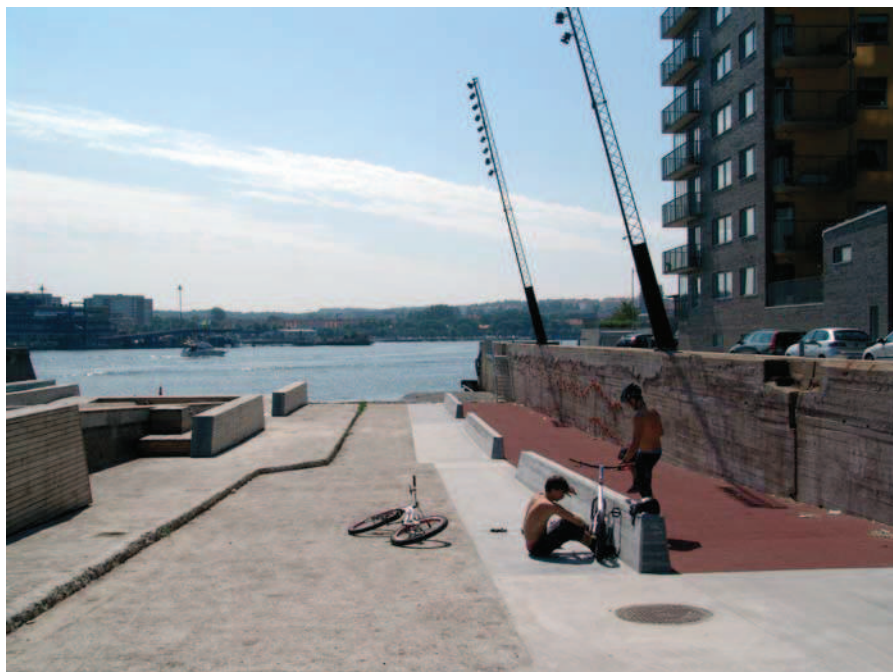
Fig. 1. Development plan of regeneration of Norra Älvstranden waterfront [Ivarsson, Andersson 2011]

Ryc. 2. Zachowany element krajobrazu stocznioowego – dawna pochylnia adaptowana na przestrzeń integracyjną dla młodzieży. Osiedle Vastra Eriksberg w Göteborgu

Fig. 2. A preserved element of industrial landscape – former shipyard's slipway creates a skate-park using by the youth as a gathering place

Podstawowym założeniem programu rewitalizacji terenów Norra Älvstranden było pełne udostępnienie i przybliżenie nabrzeży mieszkańcom, wprowadzenie zróżnicowanej struktury funkcjonalnej, w której nacisk postawiono na rozwój nauki, badań i edukacji ponadto ochrona historycznej spuścizny obszaru jako świadectwa tożsamości miasta oraz osiągnięcie wysokiej jakości środowiska, zarówno w wymiarze przestrzennym, społecznym i przyrodniczym. [Cadell 2008]. Za kluczowe uznano konieczność kreacji struktury przestrzeni publicznych kluczowych dla budowy tożsamości miasta oraz kreacji miasta przyjaznego.

Zapewnienie dostępności rewitalizowanych nabrzeży w wymiarze fizycznym oparto na koncepcji stworzenia ciągłej, zróżnicowanej programowo sieci przestrzeni publicznej, której rdzeniem jest promenada nadwodna, biegnąca wzdłuż całego rewitalizowanego terenu. Na nią nanizane zostały różnorodne miejsca spotkań w postaci placów, parków, przestrzeni zabaw czy przestrzeni wystaw. Miejsca te stanowią funkcjonalne węzły całej sieci przestrzeni publicznej obszaru. Stanowią lokalne centra urbanistyczne i społeczne, integrując użytkowników wokół różnych form aktywności rekreacyjnej i umysłowej. W celu optymalizacji przebiegu promenady nadwodnej oraz zwiększenia łączności pomiędzy poszczególnymi częściami zagospodarowywanych nabrzeży zastosowano kładki pieszo-rowerowe



ponad basenami i dokami. Aby obszar powiązać z centrum miasta wprowadzono zrównoważoną sieć komunikacji publicznej, w tym szybki tramwaj wodny, kursujący z dużą częstotliwością na odcinku całego rewitalizowanego nabrzeża w sieci kilku przystanków zlokalizowanych przy głównych placach nabrzeża. Główna nadwodna struktura przestrzeni publicznej została również ściśle powiązana z terenami położonymi głębiej, poprzez sieć węzłów przestrzeni publicznej w postaci podporządkowanych układów dojść do nabrzeży. Struktura przestrzeni publicznej nabrzeży charakteryzuje się hierarchicznością, ciągłością i spójnością zastosowanych rozwiązań. Utworzona sieć przestrzeni publicznej, w całej swej różnorodności przyjmowanych form w sposób optymalny i jednocześnie naturalny otwiera cały obszar na rzekę, funkcjonalnie się z nią łącząc.

W celu zdefiniowania kulturowej wartości przestrzeni publicznych obszaru Norra Älvstranden sięgnięto po symbolikę związków

z wodą i podkreślenie wyjątkowej roli nabrzeży w historii miasta. Wykorzystano wymowę zastanego krajobrazu. Planowana struktura przestrzenna w ramowym układzie w dużym stopniu odwzorowuje historyczny podział przestrzeni, przyporządkowując im nowy sposób przeznaczenia i zagospodarowania. Zachowano również w większości nazewnictwo dzielnic zgodnie z poprzednimi nazwami stoczni i portu. Koncepcja zagospodarowania zakładała adaptacje wielu charakterystycznych elementów stocznioowego zagospodarowania: zarówno obiektów architektury przemysłowej jak i infrastruktury i tektoniki nabrzeży. Ochronę i wykorzystanie dziedzictwa kulturowego nabrzeży realizowano poprzez priorytetową i możliwie największą adaptację istniejącej zabudowy przemysłowej i powiązanie z nią wprowadzanej architektury. W pierwszej kolejności koordynująca proces rewitalizacji miejska agencja rozwoju¹ szukała odpowiednich funkcji dla dużych budowli jakimi są hale stocznio-

Zabytkowe budynki przekształcono na obiekty uniwersyteckie, hotele, sale wystawowe, restauracje, obiekty sportowe, a również siedziby firm (ryc. 1). Ponadto szczególną wagę przywiązywano do sposobu zagospodarowania przestrzeni publicznych z zachowaniem elementów infrastruktury stoczniowej, w sposób podkreślający tożsamość i symbolikę miejsca. W charakterystycznych punktach nabrzeża, wykorzystując istniejące pochylnie stoczniowe, pirsy, doki oraz przestrzenie wokół adaptowanych budynków stoczniowych urządzono otwarte miejsca spotkań – węzły sieci przestrzeni publicznej. Miejsca te stanowią główne strefy identyfikacji przestrzeni, niosąc treści symboliczne oraz pełniąc w różnej formie funkcje dydaktyczne.

Udanym przykładem wykorzystania tradycji miejsca jest zagospodarowanie dawnej pochylni służącej do wodowania statków stoczni Eriksberg na przestrzeń integracyjną dla młodzieży, wyposażoną w elementy

dla jazdy wyczynowej na rowerach i deskorolkach. Nowa funkcja świetnie wpisuje się w ukształtowanie dawnej pochylni, a zastosowane materiały: betonowe i drewniane elementy wyposażenia tego specyficznego skateparku dobrze współgrają z zachowanym oryginalnym zagospodarowaniem. Dawny slip skupia młodzież w atrakcyjnym dla niej użytkowo i krajobrazowo miejscu, pozwalając cieszyć się bezpośrednim sąsiedztwem wody, która w zależności od swojego poziomu w zmiennym stopniu oblewa krańce obiektu. Wykorzystanie charakterystycznej infrastruktury pozwoliło nie tylko doskonale wpisać obiekt w otoczenie, ale też dało niepowtarzalny charakter miejscu, co jest szczególnie pożądaną przez młodzież cechą. Młodzi użytkownicy przestrzeni w naturalny sposób przyswajają historię miejsca, w którym mieszkają, a krajobraz kulturowy Eriksberga nadal współdefiniuje tożsamość miasta (ryc. 2).

Na uwagę zasługuje również pomysł stworzenia na wysuniętym nabrzeżu doku otwartej galerii sztuki, gdzie lokalni artyści sami wystawiają swoje prace, a mieszkańcy mogą je obejrzeć, zakupić, nawiązać kontakty lub po prostu spędzić przyjemnie wolny czas (ryc. 3). Obiekt również korzysta z walorów bezpośredniego sąsiedztwa z rzeką, położenie doku pozwala cieszyć się użytkownikom dalekimi otwarciami przebiegającymi wzdłuż osi rzeki, które zamyka odległa sylweta centrum Goteborga. Dodatkowym atutem rozwiązania, budującym niespotykany klimat galerii jest bliskie sąsiedztwo przepływających torem wodnym pasażerskich liniowców i mniejszych statków. Integrujące użytkowników miejsca utworzono również w strefie Parku Naukowego Lindholmen, gdzie nadwodny główny plac dzielnicy – Lindholmsplatsen łączy ze sobą kampus Uniwersytetu Technologicznego Chalmers ze strefą biznesu i wdrożeń technologii. Wspólny plac stanowi fizyczną platformę dla wymiany myśli studentów, naukowców i praktyków.

Najbardziej rozpoznawalnym elementem krajobrazu rewitalizowanych północnych nabrzeży Goteborga pozostaje 80-metrowej wysokości pomarańczowa suwnica stoczniowa. Ten oryginalny element wyposażenia dawnej stoczni Eriksberg, widoczny w promieniu wielu kilometrów, stanowi dzisiaj ważny w skali miasta landmark i ważny element tożsamości mieszkańców². Motyw suwnicy wykorzystywany jest dzisiaj jako



Ryc. 3. Otwarta galeria utworzona na dawnym pirsie doku stoczniowego – węzeł przestrzeni publicznej

Fig. 3. Open gallery arranged in a former shipyard pier – a node of a public realm network

Ryc. 4. „Landmark” rewitalizowanych nabrzeży – zachowana wśród zabudowy mieszkaniowej suwnica Eriksberg

Fig. 4. A landmark of the regenerated waterfronts – preserved within dwellings shipyard crane Eriksberg

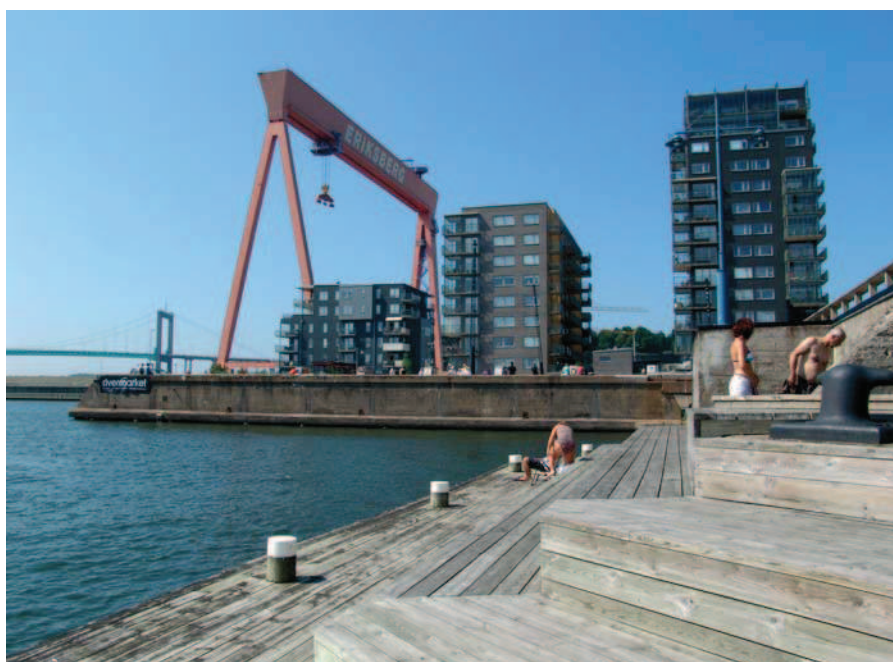
znak – logo tak osiedla, jak i całego zespołu rewitalizowanych nabrzeży, a często nawet miasta (ryc. 4). Suwnica jest zaliczana do jednego z 23 znaków akcentujących przestrzeń publiczną nabrzeży północnych. Poszczególne obiekty współtworzą rodzaj miejskiej kolekcji sztuki, której tematem jest tożsamość. Tworzą w przestrzeni miasta rodzaj membrany znaczeniowej, a jej elementy składowe użytkownik waterfrontu może stopniowo odkrywać: fizycznie i mentalnie.

Rozpoznawalnym i skutecznie promowanym przez miejską agencję rozwoju nabrzeży landmarkiem krajobrazu Goteborga jest sama rzeka Gota. Jej charakterystyczna linia brzegowa stanowi dzisiaj symbol rewitalizacji i wdrażanej wizji „Przyjaznego Miasta”. Jest niepowtarzalnym, bo przypisanym wyłącznie Goteborgowi logiem, zapisem jego DNA. Pawilon przeznaczony dla spotkań uczestników rewitalizacji, organizacji debat społecznych nad dalszym kształtem procesu oraz stanowiący miejsce informacji o rozwoju miasta, otwarty w 2004 roku, wyposażono w wielką, precyzyjną makietę ukazującą obecne i planowane zagospodarowanie nabrzeży Goteborga. Elewację pawilonu zdobi zaś niczym znak firmowy zarys linii brzegowej rzeki Gota.

Istotnym atutem Goteborga jest jego rzeźba terenu, skaliste wzgórza z obu stron otaczają dolinę rzeki Gota, dając możliwości kreacji fantastycznych punktów i platform

Ryc. 5. Powiązania widokowe utworzonego na wzgórzu Sörhallsberget Parku Natury z otoczeniem

Fig. 5. Scenic axis connecting a Sörhallsberget Hill Nature Park with its surroundings



widokowych. Tę charakterystyczną cechą krajobrazu w pełni wykorzystano w obszarze NÅ dla budowy parków, pozwalając powiązać w atrakcyjny sposób rewitalizowany teren z położonym na drugim brzegu centrum miasta, jak i z przyległymi dzielnicami. Dwa utworzone parki zlokalizowano właśnie na wzgórzach położonych nad samą rzeką. Największy Färjenas Park zamyka cały zespół urbanistyczny od zachodu, stanowiąc jednocześnie granicę miasta. Park został utworzony w 2008 roku na dawnych terenach przemysłowo – mieszkaniowych. Zachowano niektóre pozostałości domostw

i otaczających je ogródków, poddane konserwacji stanowią urokliwe miejsca pikników. Park posiada szereg atrakcyjnych otwarc widokowych, wizualnie wiążąc dzielnicę dawnej stoczni z miastem i otaczającym krajobrazem otwartym. Również Park Natury położony na wzgórzu Sörhallsberget, w miejscu atrakcyjnego krajobrazowo przełamania linii rzeki stanowi doskonale miejsce wypoczynku oraz spektakularny punkt widokowy (ryc. 5). Również poszczególne fragmenty zagospodarowania urbanistycznego nabrzeży zostały ukształtowane w sposób zachowujący widokowe powiązania z rzeką.



Główne wnętrza urbanistyczne dzielnic Eriksberg i Sannegardshamnen otwierają się na wodę oraz dominanty jej drugiego brzegu. Wolor starannego widokowego powiązania z wodą poszczególnych wnętrz urbanistycznych zagospodarowywanych stoczni Gotaverken, Lindholmen i Eriksberg dynamizuje kompozycję i definiuje cały krajobraz rewitalizowanych terenów. Podkreślić należy, że rzekę uczyniono osią, marką i spoiwem realizowanych inwestycji w rozumieniu funkcjonalnym, symbolicznym i kompozycyjno-widokowym (ryc. 6).

Wnioski

Conclusion

Realizacja planu rewitalizacji terenów Norra Älvstranden, która stała się kołem zamachowym rozwoju Göteborga, w ramach idei tworzenia „Przyjaznego Miasta” ukazuje jak wielką rolę przypisano ochronie i eksponowaniu dziedzictwa kulturowego nabrzeży, zapisanego w ich krajobrazie. Zastany industrialny krajobraz uznany został przez autorów planu nie tylko za kulturowo wartościowy jako świadectwo historii miasta, ale również społecznie integrujący, bo stanowiący silnie zakodowany w świadomości i emocjach mieszkańców element rozpoznania miasta. W planie rewitalizacji przyjęto, że maksymalne zachowanie tkanki materialnej dawnego zagospodarowania pozwoli ochronić

Ryc. 6. Węzeł przestrzeni publicznej – plac utworzony w osi promenady nadwodnej przy adaptowanych na funkcje kultury i usług hallach stoczni Eriksberg

Fig. 6. A node of a public realm network – square within a quay promenade, arranged in front of former shipyard workshops, preserved and adapted for public uses



delikatną, niematerialną i nie zawsze uświadamianą przez mieszkańców, ale wyraźnie przez nich odczuwaną wartość – wartość poczucia ich własnej tożsamości. Społeczna wrażliwość i podmiotowe podejście do mieszkańców w realizowanym projekcie, w połączeniu z wielkim poszanowaniem kulturowej wartości dziedzictwa przestrzeni, w tym znaczenia związku miasta z wodą, dały narzędzie dla kreacji unikalnych i autentycznych miejsc i krajobrazów, świetnie dostosowanych do potrzeb użytkowników. Pozwoliły ponadto nakreślić i utrwalić nowy, ale nie obcy wizerunek i profil mia-

sta, co z pewnością przyczyniło się do sukcesu jaki osiągnął Göteborg, jako miasto atrakcyjne do życia, pracy, nauki i wypoczynku oraz konkurencyjne na rynku globalnym w dziedzinach IT, na które postawiło.

Tak skuteczne wykorzystanie potencjału zastanego krajobrazu i jego historii dla budowy tożsamości na nowo organizowanej przestrzeni w procesie przekształcenia zamkniętych, przemysłowych nabrzeży w dostępną, żywą i atrakcyjną przestrzeń życia, pracy i wypoczynku pozwala wskazać główne wytyczne mogące mieć uniwersalne zastosowanie w procesach rewitalizacyj-

nych. Do czynników decydujących o sukcesie modelu Norra Älvstranden w tym zakresie zaliczyć należy:

- Wpisanie projektu rewitalizacji nabrzeży w całościową wizję odnowy miasta i poprawy jakości życia, tutaj opartą na idei kreacji „Przyjaznego miasta”.
- Oparcie rozwoju rewitalizowanych terenów i następnie rozwoju miasta na osi rzeki, której nadano znaczenie marki i symbolu miasta, jako niepowtarzalnego elementu jego tożsamości, co stało się marketingowym motorem procesu rewitalizacji – podkreślanie wyjątkowości położenia rewitalizowanego obszaru.
- Nastawienie na spełnienie rzeczywistych potrzeb obecnych i potencjalnych mieszkańców, w tym wzmocnienie ich identyfikacji z przekształcanym miejscem.
- Wykorzystanie i podkreślenie elementów krajobrazu kulturowego nabrzeży, w tym przyjęcie za priorytetową adaptację obiektów istniejącego zagospodarowania, dla kreacji miejsc unikalnych w charakterze stanowiących o identyfikacji przestrzeni nadwodnej – trwałość zapisu krajobrazowego.
- Budowę ciągłej, hierarchicznej i zróżnicowanej morfologicznie sieci przestrzeni publicznej ściśle funkcjonalnie i przestrzennie powiązanej z wodą.
- Wprowadzenie nad wodą różnorodnych funkcjonalnie, dopasowanych do potrzeb mieszkańców

przestrzeni aktywności jako węzłów sieci przestrzeni publicznej.

- Wzmocnienie widokowych powiązań terenu z rzeką i miastem dzięki utworzeniu węzłów przestrzeni publicznej, w tym parków w miejscach posiadających dalekie otwarcia widokowe – podkreślenie walorów naturalnego krajobrazu.
- Wprowadzenie szeregu elementów zagospodarowania przestrzeni otwartych, w tym elementów małej architektury i elementów sztuki mających wymowę symboliczną i edukacyjną odnoszącą się do tożsamości miejsca.

Zdjęcia wykonała autorka.

Photographs made by author.

Eliza Sochacka-Sutkowska

Katedra Projektowania Krajobrazu
Wydział Kształtowania Środowiska i Rolnictwa
Zachodniopomorski Uniwersytet
Technologiczny w Szczecinie
Faculty of Landscape Design
Department of Environmental Management
and Agriculture
Westpomeranian University of Technology
in Szczecin

Przypisy

¹ Norra Älvstranden Utveckling AB firma w całości jest własnością miasta Göteborg, posiada jednak niezależny zarząd i budżet.

² Po doświadczeniach miasta Malmö, gdzie po upadku stoczni Kockumus teren „dobrze” oczyszczono z dźwigów i żurawi, doceniono wartość symboliczną jaką nieść może krajobraz industrialny dla mieszkańców. Tam bowiem, gdy rozbierano i wywożono olbrzymią, 138 metrowej wysokości suwnicę Kockumus

mieszkańcy zebrali się, a w tłumie słychać było głośny płacz. Na pamiątkę tego wydarzenia demontujący dźwig pracownicy koreańskiej firmy, która kupiła stoczniowy majątek, nadali suwnicy przydomek „Łzy Malmö”.

Literatura

1. Cadell Ch., 2008, *Regeneration in european cities: Making connections Case Study of Norra Älvstranden, Gothenburg (Sweden)* Project funded by the Joseph Rowntree Foundation URBED Ltd.
2. Ivarson L., Andersson M., 2011, *The Älvstranden Process, 2000–2010. From Riverside to Rivercity*, <http://www.alvstranden.com>.
3. <http://www.alvstranden.com/>
4. <http://en.wikipedia.org/wiki/Gothenburg>
5. <http://www.goteborg.se/wps/portal/stadsbyggnad>