

Rozwiązania zagospodarowania terenów nadwodnych w miastach Norwegii

Halyna Petryshyn

Managing
Areas Solutions
in Waterfront
Cities of Norway

Celem współczesnego rozwoju Norwegii jest połączenie idei ekologiczmu², uświadomienia sobie zmian klimatycznych, wprowadzenie wytycznych zrównoważonego rozwoju wraz z ideą aktywizacji społeczności lokalnej i powszechną troską o zdrowie obywateli.

W kreowaniu współczesnego oblicza architektonicznego wdrożono metodę „tworzenia miejsca”, która jest postrzegana jako podstawa programów przekształcających do tworzenia zmian w strukturze miast, w jakie są zaangażowane rząd oraz społeczeństwo.

Wytyczne do Zrównoważonego Rozwoju Przestrzennego Kontynentu Europejskiego zostały przyjęte na XII Sesji Europejskiej Konferencji Ministrów odpowiedzialnych za planowanie regionalne (European Conference of Ministers responsible for Regional Planning – CEMAT) w 2000 r. Norwegia zatwierdziła krajowe wytyczne, podobnie jak inni członkowie Rady Europejskiej, i przyjęła szereg zasad dotyczących rozwoju miast, które znalazły kontynuację w standardach urbanistycznych:

- zadania zarządzenia urbanistycznego: ograniczenie tendencji wzrostowej terenów podmiejskich na rzecz zwiększenia dostępu do innych obszarów; poprawa rozwoju w centralnych dzielnicach;
- lokalizacja nowych osiedli w pobliżu węzłów komunikacji publicznej i stacji kolejowych; zwiększenie możliwości rozwo-

ju obszarów w centrum miasta; poprawa jakości życia poprzez poprawę warunków mieszkaniowych;

- podejście innowacyjne do rozwoju zaniedbanych dzielnic polegające na funkcjonalnej różnorodności lokalizowanych przedsiębiorstw, usług oraz rozmieszczenie różnych grup społecznych w strukturze miasta; szczególną uwagę należy zwrócić na te dzielnice, gdzie występują problemy społeczne;
- staranne zarządzanie systemem ekologicznym miast w rozumieniu zapobiegania i hamowania destrukcji środowiska naturalnego przez człowieka, zwłaszcza w odniesieniu do miejsc publicznych, ale też infrastruktury, wody, energii, odpadów i poziomu hałasu;
- opracowanie efektywnych i ekologicznych środków transportu publicznego, które mogą przyczynić się do zrównoważonej mobilności;
- ustalenie powiązań między gminami i urzędowymi organami władzy w celu koordynacji planowania i realizacji działań, które przekraczają granice administracyjne;
- udoskonalenie ochrony ważnego dziedzictwa kulturowego oraz rozwój sieci miast³.

Norwegia jest jednym z liderów światowych w określeniu sposobu dokonywania oceny, rozwoju i rewaloryzacji miast, w zapewnieniu

trwałej infrastruktury dla swoich obywateli w przyszłości. Program „Przyszłość Miasta” Ministerstwa Środowiska Norwegii łączy urząd miasta i mieszkańców wokół modelu zrównoważonego rozwoju⁴. Najbardziej udanymi przykładami pod względem funkcjonowania nabrzeża stały się Stavanger, Bergen, Oslo, Trondheim, Aalesund i Tromsø. Wizja przyszłego rozwoju Norwegii i idea tworzenia miejsca wprowadzają początek poważnych zmian w sposobie widzenia nabrzeży i rozwoju społeczności w przyszłości. Chociaż nabrzeża są jedną z najważniejszych przestrzeni publicznych w miastach, większość urzędów miejskich nie jest jeszcze w stanie przeprowadzić dyskusji na temat rozwoju nabrzeża do takiego poziomu, aby wdrażano nowe modele na podstawie wizji wspólnoty⁵.

Podjęcie ekonomiczne

Economic Approach

Norwegia zaproponowała model rozwoju, który jest już sprawdzony, wdrożenia ponoszą nieduże ryzyko i koszty, a mogą być tymczasowymi rozwiązaniami w przestrzeni, która jest w okresie przejściowym – jest to istotne w przypadku tysięcy zmieniających się przemysłowych nabrzeży na całym świecie. Ekonomiczny model „Urban Space Management” zabezpiecza większy zysk od kapitału włożonego niż w innych, bardziej tradycyjnych

planach rozwoju. Proces ten dowodzi, że połączenie kreatywności i inicjatyw lokalnych może być użyte do tworzenia nowej wizytówki przestrzeni – w tym problematycznej społecznie lub zdegradowanej – i zarabiać pieniądze w krótkim czasie. Oprócz szerokiego zakresu nowo utworzonego rynku przedsiębiorstw w kontekście międzynarodowej współpracy zakładano także hotele, restauracje, stołówki, ośrodki kultury. Sprzedaż i wynajem mieszkań w zreurbanizowanym rejonie miasta, w tym mieszkań tanich, ożywia obrót nieruchomościami. Wyzwania związane z rozwojem przedsiębiorstwa na nabrzeżach pozwalają zrozumieć urbanistykę jako więcej niż tylko projektowanie ulic i przestrzeni publicznych według tradycyjnych zasad projektowania⁶.

Tworzenie wielofunkcyjności nabrzeży

Creating multi-purpose goals of waterfronts

Wielofunkcyjne nabrzeża jako przestrzeń publiczna w mieście przyciągają i podkreślają zasoby lokalne i unikalne zdolności oraz umiejętności społeczności. Połączenie zastosowań – edukacyjnych, kulturalnych, handlowych i komercyjnych – jest jawne i dostępne dla zwiedzających, można w nich

swobodnie uczestniczyć. Rozwój nabrzeża tworzy poczucie przynależności do miejsca. Strategia włączenia lokalnych przedsiębiorców do projektów, podobnie jak deweloperów i instytucji miejskich, daje możliwość efektywnej współpracy w celu wdrożenia wspólnej wizji. Dobrze prosperujące miejsca o wielu funkcjach ciągle się zmieniają, ponieważ są wystarczająco elastyczne, by łatwo przystosować się do różnych pór dnia i roku, a odpowiednie zarządzanie aktywnie wykorzystuje te różnice.

Budynki-ikony a architektura miejsca

Iconic buildings and architecture of the place

Trendem nowoczesnej architektury ostatnich dziesięcioleci stało się kreowanie tzw. budynków-obrazów miasta. Przyciągające uwagę budynki, które odzwierciedlają ludzką skalę i nie odwracają uwagi od kontekstu architektonicznego, stają się czynnikiem sprzyjającym w rozwoju nabrzeża, o ile służą różnym funkcjom. To więcej niż ikona jednowymiarowa – jest również dobrym sąsiadem wykazującym silny związek z danym miejscem. Budynki-ikony powinny dążyć do osiągnięcia wymaganej dziś elastyczności i publicznego ducha obecności⁷. Współcześnie zarówno w miastach, jak i na nabrzeżach wraz z rozwojem nowych idei pro-

jektowania została zdefiniowana „architektura miejsca”, co oznacza, że w przyszłości miasta staną się bardziej przyjazne, zrównoważone i autentyczne. Instytucje publiczne takie jak muzea, budynki urzędów publicznych czy biblioteki, teatry i kina będą ważnymi punktami aktywności publicznej, obsługując szerszy zakres działania niż dotychczas, a nowe typy projektów wesprą te zadania.

Idea dostępności i rola transportu

The idea of accessibility and the role of transport

W dobie industrialnej miasta, zwłaszcza położone nad wodą, jako węzły przeładunkowe i produkcyjne zostały zdominowane przez system ciągle rozwijającego się transportu. W wyniku tego system dróg i autostrad stał się treścią projektu, a miasta służą bardziej do oglądania lub niż udziału społeczności. Jednak dostrzegane są ogromne zmiany w różnych miastach świata, gdzie ludzie chcą wrócić do idei miejsca łączącego społeczność, wspierającego usługi lokalne, sprzyjającego spędzaniu czasu w przestrzeni publicznej. Człowiek chce czuć się częścią społeczności lokalnej, a nie wrzuconym w chaotyczny świat niezwiązany z miejscem, w którym żyje. W tej nowej wizji samochód odgrywa drugorzędną rolę tranzytu,

a pierwsze miejsce należy do rowerów i pieszych. Nabrzeża są najważniejszymi strefami w miastach, gdzie kwestie te są wprowadzane w życie⁸.

Rynek

Market

Historycznie rynki odegrały ważną rolę w rozwoju nabrzeży i pełnią ją do dzisiaj. Zaczynając od małych placów targowych – służących kupnu-sprzedazy produktów rolniczych i sąsiadujących dzielnic, co od wczesnego średniowiecza określane jest jako miasto, do rynków ogólnomiejskich, są nie tylko miejscami codziennego gromadzenia społeczności, lecz mogą być również generatorami ekonomicznymi. Rynki znajdujące się na terenach nadwodnych odgrywają szczególnie istotną rolę w ustanowieniu połączenia społeczeństwa z terenami i funkcjami nadwodnymi.

Tworzenie miejsca

Placemaking

Podstawową różnicą między metodą „tworzenia miejsca” i innymi w rewitalizacji nabrzeży jest jej pierwotne przeznaczenie, aby było to miejsce, które służy przede wszystkim jego społeczności i jest na dodatek jej własnością. Jest to miejsce, które wykorzystuje wartości wspólnoty, ale także przyciąga turystów, na równi z mieszkańca-

mi. Udana strategia marketingowa miasta wymaga skoncentrowania się na dużej ilości miejsc, w których ludzie mogą mieć ciekawe i unikalne doświadczenia. Metoda „tworzenia miejsca” używa identyfikacji wizualnej zdefiniowanych celów poprzez historię, dziedzictwo i kulturę, i angażuje w tej przestrzeni mieszkańców oraz turystów. Buduje poczucie przynależności do miejsc – w księgarniach, na rynku lub w kawiarniach – działających jako strefy, gdzie miejscowi i turyści mogą gromadzić się, łącząc działalność kulturalną, handlową i edukacyjną. W taki sposób można zachować życie lokalne i stworzyć niezapomniane wrażenia dla turystów.

Oslo

Projekt Fjord City (norw. Fjordbyen) służy odnowie poportowych obszarów w centralnej części nabrzeża w Oslo. Pierwsze prace renowacyjne dotyczyły rekonstrukcji schematu transportowego w pobliżu ratusza i zaczęły się w latach 60. Następnie został przebudowany rejon Aker Brygge, opracowany w 1980 r.⁹, stał się on wcieleniem stref mieszkalnych i komercyjnych przez zintegrowanie i rewitalizację budowli portowo-magazynowych. Prace w kolejnym rejonie Bjørvick są kontynuowane od 2000 r. (jako pierwsza powstała tam słynna opera). Tjuvholmen rozpoczął rozwój w 2005 r. od poprawy jakości

Rys. 1–3. Fasada nadmorska Oslo (części Akker Brigge i Tjuvholmen) i przestrzenie publiczne na Tjuvholmen (fot. H. Petryshyn, 2010)

Fig. 1–3. The facade of Waterfront Oslo (part of Akker Brigge and Tjuvholmen) and public spaces for Tjuvholmen (photo by H. Petryshyn, 2010)



dzielnicy mieszkaniowo-handlowej (rys. 1–3). Następne zespoły urbanistyczne to – Filipstadt, Vippentangen-Revierkaia, Kongshavn i Ormsund, każdy o innej projektowanej funkcji priorytetowej.

Koncepcja rozwoju nabrzeża Fjord City została przyjęta w 2000 r. Wśród portowych stolic Europy Oslo wyróżnia się kompleksową rewitalizacją nabrzeża z nadaniem funkcji centralnych. Celem jest ponowne połączenie miasta z morzem, zapewniając mieszkańcom i turystom unikalną i zrównoważoną jakość życia. Spełnienie wizji Oslo Fjord jako City pomoże zaspokoić potrzeby miasta

co do mieszkalnictwa, lokalizacji biznesu, rekreacji i przestrzeni kulturowej, jak również poprawy funkcjonalnej portu handlowego w Oslo. Całkowita powierzchnia Fjord City obejmuje 225 hektarów, od Frognerstranda na zachód do Ormsundu w części południowo-wschodniej. Front od strony wody w Oslo, ogarniający mocno wysunięte w akwen półwyspy, jest bardzo rozległy – strefa poddana rewitalizacji rozciąga się na ok. 15 km linii brzegowej, podzielona na fazy rozwojowe w postaci zwartych zespołów urbanistycznych. Ratusz postrzegany jako punkt centralny frontu od strony wody, a pro-

ces rewitalizacji przemieszcza się obustronnie w miarę równomiernie od tej budowli-ikony Oslo. Jednocześnie przewidziano program scalenia frontu od strony wody z zabudową miejską w głąb lądu do historycznego centrum miasta. Ideą przewodnią jest włączenie wszystkich terenów poprzemysłowych przystani w centrum miasta, zmieniając je w nowe centra handlowe i rekreacyjne, a także nasycając je zabudową w ogóle¹⁰. Scaleniu terenu służy projekt nowej komunikacji w postaci promenady frontu od strony wody i tramwaju Fjord-City¹¹. Wersja końcowa powstała w 2008 r.: Plan Fjord City:

Rys. 4. Krajobraz Stavanger (fot. H. Petryshyn, 2010)

Fig. 4. Landscape of Stavanger (photo by H. Petryshyn, 2010)



Zasady rozwoju Fjord City i podob-szarów. Program Planowania dzielnic Filipstad, Vippetangen i Alnas¹².

Stavanger

Stavanger – czwarte co do wielkości miasto Norwegii, słynne z wydobycia ropy, liczy około 110 tysięcy mieszkańców. Jego historia zaczyna się w czasach Wikingów, a nawet wcześniejszych – według danych z wykopalisk. Stavanger ma również bogatą kulturę rybo-

łówstwa, zaś w okolicach znajduje się sporo ziem uprawnych, co jest ewenementem w Norwegii. Stary Stavanger (Straen) składa się z 173 chronionych i odrestaurowanych budynków drewnianych z końca XVIII i XIX w., znany również jako obszar najlepiej zachowanych drewnianych budynków w Europie Północnej¹³.

Proces kompleksowej długoterminowej modernizacji przestrzeni miejskich i projektu docelowej rekonstrukcji obszarów centrum miasta zakończył się w 2005 r. wraz

z otwarciem Błękitnej Promenady Projektu Tysiąclecia – czterokilometrowej ścieżki wzdłuż centrum miasta na obszarach portowych (rys. 5). Przeniesienie ruchu kołowego stało się niezbędne w projekcie poprawy stanu środowiska oraz dostępności terenów w centrum miasta. W 1983 r. został uruchomiony projekt nowej trasy Stavanger, w tym mostu do węzła kolejowego i tunelu pod placem Storhaug. Nowy dworzec autobusowy i parking na 500 samochodów powstały pod mostem. W celu scalenia



Rys. 5–6. Nabrzeże w Stavanger i obszar centralny Blue Promenade Millennium Project w Stavanger (fot. H. Petryshyn, 2010)

Fig. 5–6. Waterfront of Stavanger and central part of the Blue Promenade Millennium Project in Stavanger (photo by H. Petryshyn, 2010)

i poprawienia przestrzeni miejskiej został sporządzony kompleksowy plan dla centrum Stavanger, aby zamienić ponad sto planów miejscowych różnej wielkości na tym samym obszarze. W 1996 r. przez radę miasta został przyjęty plan dla centrum Stavanger. Pod koniec lat 90. przeprowadzono różne konkursy architektoniczne dotyczące opracowania placów, targowisk i innych przestrzeni miejskich. W 2001 r. nowy plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego i organizacji ruchu został opracowany dla przestrzeni śródmiejskich, a politycy byli w stanie rozstrzygnąć problem budżetów inwestycyjnych. Prace nad renowacją przestrzeni miejskiej wokół głównego wlotu zatoki Vagen, centrum Stavanger i małego jeziora Breiavatn rozpoczęły się w 2002 r. Błękitna Promenada i Nowy Rynek zostały otwarte dokładnie w setną rocznicę niepodległości Norwegii, 7 czerwca 2005 roku¹⁴. Współczesna wizja Śródmieścia Stavanger w jakości jednej z piękniejszych przestrzeni miejskich o wysokiej dostępności dla ruchu niezmotoryzowanych

i publicznych jest wynikiem ponad 20 lat prac docelowych.

Bergen

Bergen, drugie co do wielkości miasto w Norwegii, dzięki rozgałęzieniu fiordu wygląda jakby znajdowało się w środku imponującego amfiteatru, zajmuje 465 km kw terytorium i liczy około 230 tys. mieszkańców. Tradycje, jak również inicjatywy lokalne sprawiają, że jest on chętnie odwiedzany przez turystów.

Założone w 1070 r. miasto miało strategiczne położenie na trasie żeglugowej i przez długi czas było ważnym centrum handlowym i przemysłowym. Najstarszą częścią Bergen jest obszar wokół zatoki Vagen w centrum miasta. Początkowo, koncentrując się na wschodniej stronie zatoki, Bergen ostatecznie rozszerza się na zachód oraz południe. Z kilku budynków z najdawniejszych okresów najważniejszy jest kościół Mariacki z XII w. Obecnie Bergen to miasto uniwersyteckie. Jedną z atrakcji miasta jest dzielnica

Bryggen, wpisana w 1979 r. na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, której odnowienie stało się wzorcowym przykładem¹⁵.

Na fali modernizacji lat 1950–1960 oraz z uwagi na straty spowodowane przez II wojnę światową władze miasta ambitnie opracowywały plany zagospodarowania dla wielu obszarów w centrum Bergen, w tym plany związane z rozbiórką kilku dzielnic domów drewnianych. Żaden z tych planów nie został wcielony w życie w ich oryginalnej postaci, pod wpływem konsultacji społecznych częściowo zostały zaakceptowane prace renowacyjne. Dzielnica Bryggen zagrożona była całkowitą rozbiórką po pożarze w 1955 r.¹⁷

Bryggen, stare nabrzeże Bergen, jest przypomnieniem znaczenia miasta jako części imperium handlowego Hanzy od XIV do połowy XVI w., zawdzięcza swój wygląd niemieckim kolonistom. Ta część miasta złożona z tradycyjnych drewnianych budynków utrwała pamięć o jednym z najstarszych dużych portów handlowych północnej Europy, którego pierwotna struktura pozostała w granicach miasta. Charakteryzuje się zabudową wzdłuż wąskich uliczek równoległych do doków. Jednostka składa się z dwupiętrowych drewnianych domów, w których fasady są pokryte gontem, podobnie jak dachy. Dzielnica nosi ślady społecznej organizacji przestrzeni z XIV wieku, bywała wielokrotnie dewastowana na przestrzeni wieków, najbardziej niszczycielskie pożary miały miej-



Rys. 7. Panorama centralnej części Bergen¹⁶

Fig. 7. Panorama of the central part of Bergen

sce w 1476 r. i 1702 r. Niemniej jednak zachowuje średniowieczny wygląd ze względu na fakt, że zawsze była odbudowywana zgodnie z pierwotnym planem, przy użyciu tradycyjnych technik. W 1955 r. kolejny pożar niszczy jedną trzecią zabudowań kwartału. Po tej ostatniej katastrofie pozostałe 58 domów starannie odrestaurowano, a metodyczne badania archeologiczne ujawniły różne poziomy, od XII do XVIII w.¹⁸

Ostatnio powstają liczne atrakcje przyciągające mieszkańców miasta, jak i również turystów. Rynek Rybny Bergen jest miejscem symbolicznym, gdzie od wieków były sprzedawane produkty lokalnych rolników i rybaków. Ryby są tradycyjnie trzymane w specjalnych pojemnikach z wodą, żeby zachować świeżość. „Bergen Aquarium” zawiera jedną z najlepszych europejskich kolekcji fauny morskiej: istnieje 60 akwariów, zamieszkałych przez foki i pingwiny, odwiedzający mogą kilka razy dziennie cieszyć się ich występami. Okolice Lille Lungegårdsvann są wypełnione głównie galeriami sztuki – Muzeum Sztuki, Centrum Sztuki Współczesnej, Rasmus Meyer Collection, Zachodniorweskie Muzeum Sztuki Dekoracyjnej¹⁹, odbywają się coroczne festiwale muzyczne, najślynniejsze to Nattjazz i Bergenfest. W 2000 r. miasto zostało umieszczone na liście najbardziej rozwiniętych kulturowo miast w Europie.

Wnioski

Conclusions

Stare miasta Wikingów, w których dzisiejsza gospodarka zorientowana na rozwój technologii innowacyjnych, w tym proekologicznych, w ostatnich latach coraz bardziej zmieniają swoje oblicze, zwłaszcza reprezentacyjne fasady nadmorskie. Krajobraz nabrzeży, przekształcając istniejącą strukturę, kreuje w zasadzie nowe wartości. Równoległe istniejące zasoby krajobrazu miast Europy Północnej – natura fiordów czy ujść rzek z autentycznymi zabudowaniami różnych epok są odtwarzane i odnawiane poprzez konserwację i rewitalizację (drewniana zabudowa śródmieścia w Stavanger i Bergen). Optymalne wykorzystanie lokalnej tożsamości, historii i kultury pobudza powszechne zainteresowanie nabrzeżem i tworzy poczucie wyjątkowości miejsca.

Zabudowa nabrzeża zwykle tworzy ścianę, która fizycznie i psychicznie odcina nabrzeże od okolicy. W projektach przekształceń nabrzeży zauważalne staje się zwiększenie przestrzeni publicznej poprzez swobodną interakcję między przestrzenią wewnętrzną (lądową) a zewnętrzną (akwenem wodnym). Ważne jest wprowadzenie mieszkaniówki, a zarazem jej procentowe ograniczenie (jak pokazała analiza, waha się ona w granicach 50% – Tjuvholmen w stołecznym mieście Oslo od 80–90% w zabudowie wysp fiordu

w Stavanger). Ponieważ nabrzeża stają się miejscami urządzania tłumnie odwiedzanych festiwali, jarmarków, koncertów, uroczystości i innych spontanicznych spotkań, wysoka koncentracja zabudowy mieszkaniowej podważałaby różnorodność wykorzystania nabrzeża.

Cechą przestrzeni publicznej nabrzeża jest elastyczność – zwykle nabrzeże musi być dostosowane do wielu zmian, które wprowadzają różni użytkownicy w różnym czasie poprzez stworzenie przyjaznego środowiska wraz z zasobami małych form i instalacji. Przyrządy na placach zabaw przyciągają dzieci w różnym wieku. Dostępność nabrzeża dla pieszych i rowerzystów, zwłaszcza w miastach większych (Kopenhaga, Oslo) jest podstawową cechą sieci komunikacyjnej. W miastach norweskich rozrzuconych na wyspach i półwyspach (Oslo, Stavanger) znacząco wzrósł tranzyt wodny. Krótkie lato powoduje też urządzenie na nabrzeżach sezonowych boisk i placów sportowych.

Ważny stał się dostęp do wody, która jest największym atutem każdego nabrzeża i staje się centralnym celem działania. Może to być pokaz tradycyjnych morskich urzędzeń, jak prom lub port czy rynek rybny, albo nowo założone linie tramwajów morskich, które nie tylko przyciągają użytkowników do nabrzeża, ale także generują zainteresowanie wśród widzów.

W tkankę nabrzeży wdrażana jest funkcja muzealna, która poszerza

wiedzę o osobliwościach rozwoju lokalnego i stymuluje rozwój przemysłu lokalnego (tradycyjne dla tych terenów Muzea Regionalne i Muzea Morskie, Muzeum Ropy w Stavanger, Muzeum Tuneli Kolejowych we Flim, Fjordcentrum w Hellesytt, Muzeum Hanzeatyckie w Bergen itp.).

Halyna Petryshyn

Katedra Projektowania Krajobrazu
Wydział Kształtowania Środowiska
Zachodniopomorski Uniwersytet
Technologiczny
Landscape Design Department
Faculty of the Environmental Shaping
Westpomerian University of Technology

Przypisy

¹ Materiał przedstawiony w artykule jest efektem badań porównawczych dotyczących rewitalizowanych miast nadrzecznych prowadzonych w ramach projektu badawczego własnego Komitetu Badań Naukowych MNiSW pt.: Budowa tożsamości Szczecina w oparciu o wykorzystanie kulturowych wartości krajobrazu nadrzecznego miasta. Nr projektu N N527 273237.

Wybrane zagadnienia zostały rozbudowane w publikacji: H. Petryshyn, M. Czalczyńska-Podolska, E.A. Sochacka-Sutkowska, A. Pilarczyk (red. nauk. – H. Petryshyn), 2012. Budowa tożsamości Szczecina w oparciu o wykorzystanie kulturowych wartości krajobrazu nadrzecznego miasta. Szczecin, wydawnictwo Hogben. The material presented in the article is a result of case studies of the selected revitalisations of riverside cities, done within the research scheme of the Committee for Scientific Research and Higher Education Department (Komitet Badań Naukowych Mn i SW): Building Szczecin's Identity, based on the use of the cultural landscape values of the riverside city. Project No. N N527 273237th.

² Ekologizm jest postrzegany jako nowym nurt myśli politycznej, który wciąż jeszcze się

rozвивa i kształtuje. Ekologizm wskazuje na zerwanie więzi między człowiekiem a resztą świata ożywionego i nieożywionego. Sprzeciwia się instrumentalnemu traktowaniu biosfery i ekosfery jako środków do celów wytyczanych przez technosferę i antroposferę. Zwraca uwagę na niezwykle ważny fakt wzajemnego powiązania elementów ekosfery zmierzającego do zapobiegania i hamowania destrukcji środowiska naturalnego przez człowieka [Tokarczyk R., 2010. Współczesne doktryny polityczne. Warszawa, Wolters Kluwer, 487–488.

³ <http://www.regjeringen.no/en/dep/md/documents-and-publications/government-propositions-and-reports-/Reports-to-the-Storting-white-papers-2/20012002/report-no-23-to-the-storting-2001-2002/4.html?id=452144>.

⁴ <http://www.pps.org/blog/waterfront-synopsis-conference/#more-62635>.

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

⁷ http://www.pps.org/articles/10_qualities_of_a_great_waterfront

⁸ <http://www.pps.org/blog/waterfront-synopsis-conference/#more-62635>

⁹ <http://pl.urbarama.com/project/tjuvholmen>

¹⁰ <http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no/article18810-5716.html>

¹¹ http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no/getfile.php/fjordbykonto-ret%20%28FJORDBYEN%29/Internett%20%28FJORDBYEN%29/Dokumenter/dokument/Fjordbyplanen_Kortversjon_Engelsk.pdf.

¹² Ibid., zob. też: Jałowicki B., 1988. Społeczne wytwarzanie przestrzeni, Warszawa.

¹³ http://no.wikipedia.org/wiki/Stavanger#Gamle_Stavanger; zob. też: Czajkowski J., Muzea na wolnym powietrzu w Europie, Rzeszów-Sanok, 1984; Dziegiel L., 1961. Norweskie muzea skansenowskie „Polska Sztuka Ludowa”, t. XXIII: z. 1.

¹⁴ <http://www.regjeringen.no/nn/dep/md/dok/regpubl/stmeld/20012002/report-no-23-to-the-storting-2001-2002/5/1/3.html?id=452160>.

¹⁵ Czajkowski J., 1984. Muzea na wolnym

powietrzu w Europie, Rzeszów-Sanok; Czajkowski J., 2002. Średniowieczne zabytki w skansenach Europy, [w:] Dawne i współczesne oblicza kultury europejskiej – jedność w różnorodności (pod red. Haliny Rusek). Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach. Studia Etnologiczne i Antropologiczne, T.VI, s.305–340; Dziegiel L., 1982. Norweskie muzea skansenowskie, „Polska Sztuka Ludowa”, T. XXIII: 1961, z. 1; Żygulski J., Poza konserwatorskie aspekty muzeów na wolnym powietrzu, [w:] Muzea na świecie. Wstęp do muzealnictwa, Warszawa.

¹⁶ http://1200px-Bergen_city_centre_and_surroundings_Panorama_edited.

¹⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Bergen#Urban_areas, zob. też: Chołodubski A., 2005. Wartości kulturowo-cywilizacyjne w rozwoju tożsamości Gdańska, Ochrona Zabytków, nr 4, s. 61–76; Tomaszewski A., 2001. Miasto jako miejsce pamięci, [w:] Tożsamość miasta odbudowanego. Autentyczność – integralność – kontynuacja (pod red. Romany Cielątkowskiej), Gdańsk.

¹⁸ <http://whc.unesco.org/en/list/59>.

¹⁹ <http://lorihenry.ca/08/bergen-travel-museums-art-galleries-bryggen-and-restaurants>.