



PRZEKSZTAŁCENIA ZDEGRADOWANYCH TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH ZLOKALIZOWANYCH PRZY ZBIORNIKACH WODNYCH – WSPARCIE OBRAZU MIASTA. LONDYN–DOCKLANDS – ADAPTACJA DO POLSKICH WARUNKÓW

TRANSFORMATIONS OF BROWNFIELDS LOCATED CLOSE TO WATER RESERVOIRS SUPPORTING THE IMAGE OF A CITY. LONDON-DOCKLANDS – ADAPTATION TO POLISH CONDITIONS

Tomasz Waszczuk
mgr inż. arch.

Politechnika Warszawska
Wydział Architektury
Katedra Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego

STRESZCZENIE

W niniejszym artykule opisano wybrane przekształcenia terenów przemysłowych i ich wpływ na obraz miasta. Na podstawie realizacji zabudowy Docklands w Londynie przeanalizowano możliwości wykorzystania istniejącej zabudowy i infrastruktury związanej z przemysłem w Gdańsku. Sprawdzona została słuszność stwierdzenia, że dziedzictwo kulturowe ma istotny wpływ na tożsamość i rozwój kulturowy człowieka.

Słowa kluczowe: degradacja, obraz miasta, przekształcenia.

ABSTRACT

In this article there were described the selected transformations of brownfields and their impact on the image of the city. Based on the implementation of buildings in Docklands in London, the possibility of using existing buildings and infrastructure connected with industry in Gdańsk was examined. There was checked the validity of statement, that a cultural heritage has a significant impact on the identity and cultural development of a human being.

Keywords: degradation, transformation, the image of the city.

1. WSTĘP

Miasto, będące organizmem, poddawane jest ciągłym przemianom społecznym, architektonicznym i urbanistycznym. Wraz z rozwojem technologii i nauki kwartały, dzielnice przemysłowe, a także sąsiadujące z nimi osiedla mieszkaniowe i usługowe ulegają degradacji. Obszary poprzemysłowe nieskażone chemicznie posiadają ogromny potencjał inwestycyjny dzięki lokalizacji blisko centralnej strefy miasta i wyposażeniu w zachowaną infrastrukturę techniczną. Zmiany w krajobrazie miejskim zapisują się trwale na kartach historii i pozostają na długo w pamięci jego użytkownika. Wyraziste i zdecydowane przekształcenia niektórych terenów mogą w efekcie zaburzyć strukturę, dotychczas poprawnie funkcjonującego miasta. Obserwując życie w mieście, dostrzegamy, że usuwanie zdegradowanych elementów nie jest tożsame z poprawą funkcjonowania obszaru problematycznego.

W Polsce, po przemianach ustrojowych rozpoczętych w roku 1989 r., zaobserwowano w miastach sytuacje społeczno-ekonomiczne typowe dla miast zachodnioeuropejskich i amerykańskich lat 70. XX w. Poszukiwanie innowacyjnych technologii w obszarze ekonomii, konkurencyjności i ekologii, a także dążenie do generowania produktu o wysokiej jakości wymusiły na przedsiębiorcach podjęcie decyzji o zamknięciu wielu zakładów pracy, korzystających z przestarzałych metod zarządzania i wytwarzania. Problem nierentowności, własności i zamknięcia zakładów pracy doprowadził do degradacji terenów, często zlokalizowanych w centralnej strefie miejskiej lub w bezpośrednim jej sąsiedztwie. Brak zabezpieczenia zachowanych elementów infrastruktury przemysłowej i zbyt opieszale wprowadzany program naprawczy skutkowało nieodwracalnymi zmianami krajobrazu miejskiego – utratą dziedzictwa kulturowego. Mimo iż zachowane elementy infrastruktury i obiekty inżynierii przemysłowej stanowią świadectwo minionej epoki, często są traktowane jako mało wartościowe elementy. Jakie kroki należy podjąć w celu ochrony obrazu miejskiego przy jednoczesnym dostosowaniu się do sytuacji gospodarczej?

W niniejszym artykule opisana została istota wykorzystania dziedzictwa kulturowego w planowaniu urbanistyczno-architektonicznym. Porównano dwa miasta: Londyn i Gdańsk, które uzależniły swój rozwój od lokalizacji przy zbiorniku wodnym, będącym szlakiem handlowym w dobie rozkwitu Europy przemysłowej. Oba miasta posiadają elementy architektury i urbanistyki związanej z przemysłem, które podkreślają wyjątkowy charakter miejsca i stanowią swoisty koloryt minionej epoki.

2. LONDYN. PRZEKSZTAŁCENIA ZDEGRADOWANYCH TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH. DEGRADACJA. ZMIANY

Zmiany ekonomiczno-gospodarcze w Londynie po drugiej wojnie światowej przyczyniły się do powstania negatywnych zjawisk społecznych. Przez brak zainteresowania terenami zielonymi i ochroną środowiska okolic portowych pogłębiono postępującą degradację i wyludnienie stref objętych ich oddziaływaniem. Ponadto redukcja miejsc pracy i trudności w dostępie do ośrodków wsparcia kariery zawodowej, a także brak ośrodków kultury, nauki, rozrywki, sportu i rekreacji oraz usług podstawowych przyczyniły się do opuszczenia tych terenów przez wykształconych mieszkańców. Zaobserwowano wtedy wzrost aktów wandalizmu, narkomanii i koncentracji grup z nizin społecznych. W latach 70. XX w. Greater London Council nie potrafiło zniwelować niepokojących zjawisk społecznych i gospodarczych. Dopiero w latach rządu Margaret Thatcher i Partii Konserwatywnej ograniczono decyzyjność i zarządzanie Urban Development Corporation, by efektywniej przeprowadzić zmiany w Docklands. Postulowano ochronę środowiska naturalnego przez oczyszczenie terenu ze szkodliwych dla zdrowia ludzi substancji przed prezentacją oferty inwestycyjnej prywatnym inwestorom. Następnie przystąpiono do rozbudowy sieci transportowej w wielu kierunkach, wiążąc ośrodki wewnątrzmięskie (m.in. Docklands Light Railway, Jubilee Line). Do modernizacji systemu komunikacyjnego wykorzystano zachowane elementy infrastruktury kolejowej, redukując znacznie koszty budowy. Ponadto

zrealizowano tunel Limehouse, łączący Isle of Dogs z drogą A13-The Highway oraz port lotniczy London-City.

2 lipca 1981 r. powołano London Docklands Development Corporation do nadzoru przekształcenia opuszczonego obszaru portowego. W 1982 r. utworzono specjalną strefę ekonomiczną, zachęcając potencjalnych inwestorów do kupna nieruchomości i realizacji obiektów. W strefie zniesiono obowiązek płacenia podatków w przypadku ukończenia przedsięwzięć budowlanych. Modernizacją objęto również sieć dróg, ścieżek rowerowych i ciągów pieszych, poprawiając w ten sposób dostęp do nabrzeży Tamizy. Dzięki rekultywacji, oczyszczeniu, modernizacji i wzmocnieniu nabrzeży basenów wodnych pozyskano nowe tereny pod przyszłe luksusowe inwestycje. Zadbano również o odpowiednie zaaranżowanie zielonych przestrzeni miejskich. Powstały parki: Thames Barriers Park w Royal Docks i King Edward VII Memorial Park w Wapping, Bow Creek czy rezerwat East India Dock Basin, a także przyjazne człowiekowi skwery i przestrzenie publiczne. Pozostawiono zachowane elementy infrastruktury portowej, poddając je odpowiednim procesom czyszczenia i konserwacji. Działalność LDDC wspierała ochronę zabytków na terenach Docklands przez restaurację zachowanych struktur.

3. REALIZACJA PRZEKSZTAŁCEN. PROGRAMY

Realizacja inwestycji według wytycznych programowych LDDC nie naruszyła wartości dziedzictwa kulturowego, mimo ingerencji projektowych w istniejącą strukturę urbanistyczną basenów portowych. Przywiązywano znaczącą wagę do należytego zagospodarowania otoczenia odrestaurowywanych obiektów. Nie przeprowadzono odbudowy przemysłowych budynków, których zniszczenia konstrukcyjne nie pozwalały na przyszłe wykorzystanie. Uzyskano w ten sposób różnorodność zabudowy oraz funkcji, wykorzystując wiedzę architektów i urbanistów w zakresie łączenia nowoczesności z historią. Finansowanie konserwacji obiektów pochodziło głównie z pozyskanych grantów. Dążąc do ułatwienia realizacji zamierzenia inwestycyjnego, upraszczano procedury administracyjne. Jednakże, by łatwość zagospodarowania terenu nie doprowadziła do chaosu przestrzennego, wyznaczono ramy funkcjonalne i cele rozwoju osiedli mieszkalnych czy centrum usługowego (lokalny schemat dyspozycji). Zaniechano formułowania restrykcyjnych instrukcji planistycznych pokroju planu miejscowego na rzecz uproszczonego schematu funkcjonalnego z trasami komunikacyjnymi, osiami widokowymi i strefami ochrony konserwatorskiej. Po 1984 r., kiedy terenem Docklands zainteresował się świat finansów, biznesu i usług związanych z gastronomią, obszar ten zaczął przeżywać wielki rozkwit. Mimo dominacji funkcji biurowo-handlowej nie zrezygnowano z utrzymania pierwotnej produkcyjnej funkcji zagospodarowania. Ponadto LDDC, wyciągając wnioski z fiaska funkcjonowania miast amerykańskich lat 60. XX wieku, np. Detroit, postulowała dominację funkcji mieszkaniowej na terenie Docklands. W celu niwelacji ryzyka wystąpienia procesu wyludniania i kurczenia się miasta myślą przewodnią podjęcia przekształcenia obszaru poprzemysłowego było jak najszybsze i skuteczne przyciągnięcie nowych mieszkańców. Organizowano przestrzeń, oferującą przyzwoity standard życia. Atutem była rezygnacja z realizacji projektów zakładających dominację budownictwa opartego na własności wspólnotowej i spółdzielczej na rzecz prywatnej. Osiągnięto w ten sposób różnorodność i wysoką jakość architektury, a także znaczne zainteresowanie wśród nabywców nieruchomości. Ponadto przystąpiono do realizacji zabudowy domów szeregowych, których lokalizacja blisko centralnej części miasta była pożądana wśród kupujących. Na Isle of Dogs wyznaczono tzw. strefę przedsiębiorczości z określonymi podatkami i koncesjami, by umożliwić szybszy rozwój ekonomiczny w tym rejonie i przyciągnąć inwestorów. W 1985 r. amerykański deweloper Gooch Ware "G" Travelstead rozpoczął proces inwestycyjny na ogromną skalę. Utworzył konsorcjum inwestorów, by przystąpić do zlecenia opracowania planu zagospodarowania terenu Canary Wharf, wzorując się na rozwiązaniach amerykańskiej szkoły projektowej.

4. PRZEKSZTAŁCENIA. OBRAZ MIASTA

Zachowując oryginalne gabaryty i formę architektoniczną budynków pofabrycznych, np. Plate House, adaptowano je do nowych potrzeb – głównie mieszkaniowych i usługowych. LDDC swoją działalnością, wykazało, jak istotny jest udział sektora prywatnego w procesie przekształceń terenów zdegradowanych. Miasto, dzięki realizacji programów przekształceń terenów przemysłowych, nie odwróciło się od rzeki, w pełni korzystając z jej obecności (transport rzeczny, korytarze napowietrzające, bezpieczeństwo pożarowe, szlaki turystyczne). Interesujące jest wykorzystanie zachowanej zabudowy magazynowej West India Docks do celów gastronomicznych, handlowych i muzealnych (ryc. 1). Wschodni brzeg obszaru Bermondsey był zabudowany głównie przez młyny i magazyny, w których przechowywano zboża i żywność. Do dzisiaj zachowano większy fragment zabudowy tej strefy wraz z charakterystycznymi uliczkami. Butler's Wharf, powstały w latach 1871–1874, z intensywnie zabudowanymi obiektami, połączonymi nadziemnymi tarasami, o powierzchni magazynowej około 140 tys. m², stanowi unikatowy obraz ery rozkwitu przemysłu portowego (ryc. 2). Zaadaptowano także budynki Cardamon Building i Cinnamon Wharf oraz utworzono Muzeum Designu w jednym z zachowanych magazynów. W latach 1981–1983 przekształcono New Concordia Wharf (ryc. 3), a następnie, w 1989 r., Anchor Brewhouse. Wolne przestrzenie pomiędzy budynkami zostały uzupełnione nowymi, nowoczesnymi obiektami. Magazyny wokół St Saviour Dock i Vogan Mill zostały przekształcone w wysokiej klasy apartamentowce, które nadal cieszą się wielkim zainteresowaniem na rynku wtórnym nieruchomości. Młyn zbożowy (London Grist Mill) został przekształcony w kompleks mieszkaniowy Tempus Wharf. Okoliczny St Saviour's Dock, charakteryzujący się licznymi zachowanymi zabudowaniami (młyny, magazyny), nie utracił swojego pierwotnego klimatu. Potencjał adaptacyjny zamkniętego fragmentu kanału wodnego z oryginalną infrastrukturą został dostrzeżony, by w latach 1997–2008 urządzić luksusowe apartamentowce. Obok magazynu Butler's Wharf znajduje się budynek dawnego browaru Anchor, który został zamknięty w 1981 r. W 1989 r. ukończono prace adaptacyjne tego obiektu, wprowadzając funkcje biurowe i mieszkaniowe. Zachowano historyczny układ zabudowy wraz z charakterystycznymi kładkami. Obszar pomiędzy budynkami jest ogólnodostępny, a całość sprawia wrażenie przyjemnej i bezpiecznej. Partery budynków zajmowane są głównie przez usługi gastronomiczne i drobny handel. Mimo trudności z gęstą zabudową wśród wąskich uliczek i ciasnych przejść udało się zaprojektować strefy zieleni urządzonej. Elementy architektury nowoczesnej nie dominują nad historycznymi. Natomiast w krajobrazie Canary Wharf wiodą prym obiekty wysokościowe, będące siedzibami ważniejszych spółek finansowych ze Square Mile-City of London (ryc. 4). Wytyczono ścieżkę rekreacyjną z punktami widokowymi wzdłuż Tamizy na odcinku od Canary Wharf do Island Gardens. Mimo licznych przekształceń niektóre przystanie w Silvertown (ryc. 5 i 6) posiadają unikalny klimat miasta portowego. Zachowane i odpowiednio przekształcone zabudowania magazynowe (funkcja usługowa: wystawy, gastronomia) wraz z infrastrukturą przemysłową stanowią unikalne połączenie historii z teraźniejszością.



Ryc. 1. West India Dock. Źródło: fot. autor
Fig. 1. West India Dock. Source: photo author



Ryc. 2. West India Docks. Źródło: fot. autor
Fig. 2. West India Docks. Source: photo author



Ryc. 3. New Concordia Wharf. Londyn. Źródło: fot. autor

Fig. 3. New Concordia Wharf. London. Source: photo author



Ryc. 4. Isle of Dogs. Londyn. Źródło: fot. autor

Fig. 4. Isle of Dogs. London. Source: photo author



Ryc. 5. Silvertown. Londyn. Źródło: fot. autor

Fig. 5. Silvertown. London. Source: photo author



Ryc. 6. Emirates Air Line. Londyn. Źródło: fot. autor

Fig. 6. Emirates Air Line. London. Source: photo author

5. OCENA. WNIOSKI

Badania popularności i łatwości dostępu przekształconych terenów poprzemysłowych zostały przeprowadzone przez Tomasza Waszczuka w październiku 2013 r. Stąd analizy mocnych i słabych punktów zakończonego procesu przekształcenia i jego oddziaływania na krajobraz miasta, a także na psychikę ludzką nie są zachwiane, ponieważ przeprowadzone zostały w chwili funkcjonowania zrealizowanego programu przekształceń.

Działalność LDDC przez okres 17 lat należy zaliczyć do udanych. Uzyskano 1,86 mld GBP zysku z inwestycji publicznych, 7,7 mld GBP – z prywatnych. Doprowadzono do sprzedaży około 430 ha zdegradowanej powierzchni z przeznaczeniem pod późniejsze jej zagospodarowanie. Uzyskano około 2250 tys. m² powierzchni usługowej i przemysłowej. Wybudowano 24 046 nowych domów i 2,7 tys. siedzib firm. Zrealizowano około 144 km ulic oraz Dockland Light Railway. Ponadto na obszarze przedmiotowym zaczęto funkcjonować 11 szkół podstawowych, 2 gimnazja, 3 szkoły średnie i 9 centrów kształcenia zawodowego. Dofinansowano 5 centrów zdrowia i rozbudowano kolejne 6. Dzięki kilkunastoletniej działalności LDDC zatrudnienie znalazło około 85 tys. osób.

Na podstawie analizy realizacji transformacji terenów problemowych w Londynie należy zaznaczyć, że uzyskanie zainteresowania sektora publicznego potencjałem inwestycyjnym miejsca przez wykorzystanie istniejącej infrastruktury i jej odpowiednią promocję jest wskazane. Równoległe z nowymi inwestycjami mieszkaniowymi należy rozszerzyć ofertę usług podstawowych oraz usług związanych z rekreacją, sportem, rozrywką, gastronomią, edukacją, opieką zdrowotną i bezpieczeństwem. Dzięki przekształceniu Docklands

udało się zniwelować różnice społeczno-gospodarcze pomiędzy West End a East End. Przez realizację oraz remont zabudowy mieszkaniowej ograniczono niebezpieczny nurt społeczny – migrację mieszkańców do miejsc zamieszkania poza centralne części w kierunku obrzeży. Uchroniło to Londyn przed wyludnieniem centralnej części miasta i pogłębiającą się degradacją (ryc. 7). W trakcie prowadzonych przekształceń terenu Docklands temperatura dyskusji na temat zasadności przebudowy Londynu była wysoka. Wątpiono w powodzenie projektu realizowanego na terenie wymagającym skomplikowanej technologii posadowienia fundamentów przyszłych obiektów. Dzięki zauważalnemu sukcesowi społeczno-ekonomicznemu napięcia na terenach zdegradowanych Docklands ustały.



Ryc. 7. St. Katharine Docks. Londyn. Źródło: fot. autor
Fig. 7. St. Katharine Docks. London. Source: photo author

6. GDAŃSK. MIASTO I JEGO KRAJOBRAZ

Poza dominantami wysokościowymi w postaci zabudowy sakralnej ludzie dostrzegają w krajobrazie miejskim elementy infrastruktury portowej i fabrycznej: żurawie, suwnice, podnośniki. Turyści kierują się w ich stronę z zainteresowaniem, poszukując prawdziwej tożsamości miasta. Stocznia Gdańska, będąc symbolem walki o niezależność dzięki działalności NSZZ „Solidarność”, jest miejscem wyjątkowym i wartym wyeksponowania. Zabudowa, stanowiąca nieodłączny element krajobrazu miejskiego Gdańska, symbolizuje zwycięstwo w walce o niepodległość. Jest to obraz nieugiętych charakterów ludzi, którzy ciężką pracą i światłością umysłu, a także swoją niezłomną postawą przyczynili się do obalenia komunizmu w Polsce (ryc. 8). Działania restrukturyzacyjne i przemiany gospodarcze, związane z rozwojem *high technology*, sprawiają, że teren Stoczni Gdańskiej nie jest w pełni wykorzystywany do budowy i modernizacji statków. Zarządzanie stocznia, zła koniunktura na rynku i niefrasobliwość polityków doprowadziły do degradacji wielu elementów infrastruktury przemysłowej (ryc. 9).

W Polsce, po burzliwych przemianach gospodarczych rozpoczętych w 1989 r., zmiany w podziale funkcjonalnym dotknęły około 75% miast polskich o liczbie ludności powyżej 50 tys. Tereny Stoczni Gdańskiej i Wyspy Spichrzów w Gdańsku znajdują się w atrakcyjnie zlokalizowanych częściach miasta. Cechuje je wysoka konkurencyjność w porównaniu z innymi, niezabudowanymi terenami inwestycyjnymi poza centralną częścią miasta.

W sąsiedztwie strefy śródmiejskiej Gdańska zlokalizowana jest Wyspa Spichrzów, która powstała po przekopaniu kanału Nowej Motławy w 1576 r. Przez lata była zabudowana spichlerzami, w których gromadzono zboże. Dzięki swemu położeniu wyspa posiada

wysokie walory topograficzne, które przy odpowiednim wykorzystaniu, mogą stanowić wyjątkowe miejsce na mapie Polski.



Ryc. 8. Brama nr 2 Stoczni Gdańskiej. Źródło: fot. autor

Fig. 8. The gate number. 2 of Gdańsk Shipyard. Source: photo author



Ryc. 9. Doki Stoczni Gdańskiej. Źródło: fot. autor

Fig. 9. The docks of Gdańsk Shipyard. Source: photo author

7. PRZEKSZTAŁCENIA TERENÓW ZDEGRADOWANYCH ZWIĄZANYCH Z PRZEMYSŁEM

Interesującym, częściowo zrealizowanym z funduszy UE projektem rewitalizacji wyspy Ołowianka w Gdańsku jest budowa Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego. Teren problemowy jest ściśle związany kulturowo ze śródmieściem tego miasta. W związku z zagospodarowaniem wyspy, polegającym na wzmocnieniu więzi funkcjonalnej z przyległymi strefami w mieście, istnieje szansa na znalezienie konkurencyjnej alternatywy dla podmiejskich centrów handlowych. Mimo iż teren problemowy graniczy z centralną częścią Gdańska, podobnie jak Stocznia Gdańska, nie posiada wystarczająco dobrze rozwiniętej sieci transportu publicznego. Kompleks zabytkowej elektrociepłowni wybudowanej w 1898 r. przez firmy Siemens i Helke oraz Spichlerza Królewskiego z 1606 r. został zaadaptowany na Centrum Muzyczno-Kongresowe. Projekt zakłada ratowanie zachowanych elementów architektury elektrociepłowni przez odbudowę, uzupełnienie zabudowy obiektami o funkcji kulturalno-rozrywkowej. Wprowadzenie nowych form, również roślinności, cechuje niebywała ostrożność i uwaga, by nie zdominowały zachowanej, historycznej zabudowy – podstawowego elementu świadczącego o tożsamości miasta. Dzięki zagospodarowaniu wyspy Ołowianka istnieje szansa na redukcję wykluczenia tego obszaru i zminimalizowanie problemów ekonomiczno-społecznych (ryc. 10). Projekt przebudowy kompleksu powstał w latach 1993–1996 pod przewodnictwem architekta Marcina Kozikowskiego. Jest przykładem odpowiedniego podejścia do rewitalizacji. Dzięki poszanowaniu zachowanych elementów architektury minionego okresu i wprowadzeniu nowych form na elewacji, które w swej formie naśladują charakterystyczny dla kompleksu detal, autor nie zatępił wyrazistego charakteru budynków. Przestrzeń publiczna, pozbawiona nadmiernego przysłaniania architektury przez zieleń wysoką, charakteryzuje się interesującymi otwarciami i punktami widokowymi. W 2007 r. ogłoszono międzynarodowy konkurs architektoniczny na projekt Europejskiego Centrum Solidarności, do którego zgłosiło swe prace 58 zespołów architektonicznych. Zwycięska idea, zaprezentowana przez Przedsiębiorstwo Projektowo-Wdrożeniowe FORT z Gdańska, zakłada prostotę, która cechowała działanie i cele „Solidarności”. Jako materiał elewacyjny wykorzystano blachę corten w celu wkomponowania bryły w otoczenie przez nawiązanie do elementów kadłubów statków (ryc. 11). W 2010 r. pozyskano dofinansowanie na budowę obiektu, posiadającego pomieszczenia wystawiennicze, edukacyjne, sale służące organizacji przedstawień teatralnych, ogród zimowy, a także pomieszczenia konferencyjne i biurowe

(ryc. 12). Ponadto odrestaurowano salę BHP, w której 31 sierpnia 1980 r. strajkujący podpisali porozumienie z rządem PRL.

Proces realizacji zagospodarowania Wyspy Spichrzów wydłuża się. W południowej części wyspy zrealizowano kompleks budynków Aura Apartamenty, które swą formą nawiązują do architektury przemysłowej. W 2013 r., dzięki zorganizowanemu konkursowi ogólnopolskiemu, powstały interesujące pomysły na zagospodarowanie terenów wyspy. Odwołania, zaskarżenia, protesty i brak przejrzystości w planie działania inwestorskiego wpływają niekorzystnie na proces inwestycyjny, wystawiając niechlubne świadectwo władzom miasta. Po rezygnacji spółki Polnord S.A. z inwestowania na tym terenie, w marcu 2015 r. podpisano umowę partnerską pomiędzy miastem a konsorcjum Multibud W. Czurzyński S.A. oraz ImmoPoland. Na Wyspie Spichrzów zaprojektowano hotel, budynki mieszkalne i handlowe. Dodatkowo w poziomie parterów budynków planowana jest realizacja placu publicznego z restauracjami, klubami, fitnesssem oraz wystawami artystycznymi. Inwestor zobowiązał się też do przebudowy Długiego Pobrzeża od Mostu Zielonego do Targu Rybnego, Mostu Stągiewnego jako mostu zwodzonego, aranżacji mariny oraz budowy ogólnodostępnej kładki dla pieszych łączącej północny cypel wyspy z Długim Pobrzeżem. Koszt inwestycji wyniesie blisko 400 mln zł (ryc. 13).



Ryc. 10. Wyspa Ołowianka. Gdańsk. Źródło: fot. autor
Fig. 10. Ołowianka Island. Gdańsk. Source: photo author



Ryc. 11. Stocznia Gdańska. Źródło: fot. autor
Fig. 11. Gdańsk Shipyard Source: photo author



Ryc. 12. ECS. Źródło: fot. autor
Fig. 12. ECS. Source: photo author



Ryc. 13. Wyspa Spichrzów. Gdańsk. Źródło: fot. autor
Fig. 13. Granary Island. Gdańsk Source: photo author

8. MIASTA POLSKIE. PRZEKSZTAŁCENIA. PROGNOZY

Zakończone sukcesem procesy inwestycyjne, prowadzone na obszarach poprzemysłowych miast zachodnioeuropejskich, powinny być przykładem planowania w Polsce. Przekształcenia terenów zdegradowanych w krajach zachodnich wskazują pewien kierunek

w dążeniu do osiągnięcia sukcesu inwestycyjnego. Prowadzenie mądrej polityki planistycznej i realizacyjnej stwarza szansę na zachowanie dziedzictwa kulturowego przy jednoczesnym generowaniu zysków materialnych. Cytując słowa Prymasa Polski Stefana Wyszyńskiego: *Naród bez dziejów, bez historii, bez przeszłości, staje się wkrótce narodem bez ziemi, narodem bezdomnym, bez przyszłości* [10]. Usunięcie elementów dziedzictwa kulturowego, na stałe wpisanych w krajobraz miejski i nadających się do wykorzystania, pozbawia przedmiotowy teren charakteru i tożsamości. Jak pokazują badania rynku nieruchomości, większym zainteresowaniem potencjalnych klientów cieszą się miejsca posiadające wysoką jakość przestrzeni publicznych. Gdańsk, dzięki zachowanemu dziedzictwu kulturowemu, ma szansę zwiększyć swoją konkurencyjność inwestycyjną, turystyczną i przyciągnąć klasę kreatywną. Wykorzystując doświadczenie LDDC, należałoby opracować odpowiedni program naprawczy terenów zdegradowanych. Przygotowując uprzednio teren i wyposażając go w infrastrukturę techniczną łatwiej jest zaprosić przedstawicieli sektora prywatnego do współpracy. Istnieje wysokie prawdopodobieństwo uzyskania zamierzonego celu: ochrony dziedzictwa kulturowego, pozyskania środków finansowych i rozwoju miejsca dzięki napływowi nowych mieszkańców. Uzyskanie wysokich walorów przestrzeni publicznych podniosłoby atrakcyjność sąsiadujących osiedli mieszkaniowych, wymagających działań naprawczych.

9. PODSUMOWANIE

Odpowiednio przekształcone tereny przemysłowe wymuszają konkurencyjność i rywalizację pomiędzy miastami i regionami. Działania planistyczne, realizowane na terenach przemysłowych, wymagają wrażliwości w projektowaniu ze względu na znaczną powierzchnię obszaru problemowego i powiązań z miastem. Brak analiz słabych i mocnych punktów przyszłych inwestycji, a także prognozowania może pogłębić degradację i w efekcie doprowadzić do odpływu kapitału i mieszkańców. Zmiany fizyczne środowiska pociągają za sobą psychologiczne konsekwencje społeczne: rozproszenie, gentryfikację, segregację, a nawet bezdomność i ubóstwo. Istotą przeprowadzonych zmian na obszarze problemowym jest oparcie programu o system współpracy sektora prywatnego z publicznym. Zachęcanie prywatnego inwestora przez odpowiednie wydatkowanie środków publicznych jest kluczowym elementem powodzenia projektu ponownego wykorzystania zdegradowanego terenu.

Obserwujemy, że współczesne projekty przekształceń obszarów zdegradowanych (parki naukowo-technologiczne, parki krajobrazowe, centra kultury i sztuki, osiedla mieszkaniowe, porty jachtowe, bulwary) na terenach przemysłowych szanują walory estetyczne zachowanych elementów dziedzictwa kulturowego. *Poprzez doskonalenie założeń projektowych oraz ich efektywne wdrażanie nowoczesne rozwiązania integrują się ściśle z sąsiadującym środowiskiem miejskim, a także umożliwiają szeroką elastyczność* [1]. Po zmianach polityczno-gospodarczych od 1989 r. w Polsce częściej podejmowane są działania mające na celu ocalenie obiektów przemysłowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą przez umieszczenie ich w rejestrze zabytków, ogłaszanie konkursów architektonicznych i urbanistycznych, które określają zakres wykorzystania zachowanych elementów. Niestety, czasami proces trwa zbyt długo, by uchronić prawdziwe perły architektury i urbanistyki przemysłowej. Pojawia się również konflikt interesów właściciela nieruchomości ze zbyt twardym stanowiskiem urzędniczym i niejednoznacznymi zapisami prawnymi. Często o realizacji inwestycji, której projekt zakłada adaptację obiektu budowlanego, decydują ograniczone finanse.

Z obserwacji funkcjonowania terenów przekształconych w Europie Zachodniej wynika, że odpowiednio zagospodarowane przestrzenie publiczne z usługami o wysokich walorach estetycznych, przyciągają użytkowników miasta. Zmiana w myśleniu o przekształcaniu terenów zdegradowanych i jej stadiach realizacji jest katalizatorem przemian zdegradowanych przestrzeni miejskich w Europie. Ignorowany problem zdegradowanych przestrzeni miejskich, bez odpowiedniego działania planistyczno-ekonomicznego, wpływa na

ośrodki sąsiednie i zaburza obraz miasta. Czy zatem miastu Gdańsk uda się wzbogacić ofertę inwestycyjną przy zachowaniu elementów dziedzictwa kulturowego dla przyszłych pokoleń?

W kolejnych artykułach przeanalizowane zostaną przekształcenia terenów poprzemysłowych i ich wpływ na obraz miejski w: Szczecinie, Gdyni, Elblągu.

TRANSFORMATIONS OF BROWNFIELDS LOCATED CLOSE TO WATER RESERVOIRS AGAINST THE IMAGE OF A CITY. LONDON-DOCKLANDS – ADAPTATION TO POLISH CONDITIONS

1. INTRODUCTION

The city, being an organism, is subjected to constantly changing social, architectural and urban influences. With the development of technology and science, quarters and industrial districts, as well as the adjacent residential areas and services have been degraded. Industrial areas, chemically contaminated, have a huge investment potential due to their close location to the central zone of the city and being equipped into preserved technical infrastructure. Changes in the urban landscape permanently record in history and remain long in the memory of the user. Clear and decisive transformation of some sites may result in corrupting the structure of a correctly functioning city. Observing the life in the city, we can see that the removal of degraded components is not identical with the improvement of the functioning of the area of concern. In Poland, after the change of the regime after 1989 r., there was observed in urban socio-economic situations that were typical to Western European and American cities of seventies the twentieth century. Because of the research in innovative technologies in the field of economy, competitiveness and sustainability, as well as the desire to generate a high quality product, employers were forced to close many factories that used outdated methods of management and manufacturing. The problem of unprofitability, property, and the closure of factories led to land degradation, which was often located in the central zone of the city or in neighbourhoods close by. The lack of protection of preserved elements of industrial infrastructure and the too sluggish implemented recovery program resulted in irreversible changes in the urban landscape – the loss of cultural heritage. Although the preserved elements of infrastructure and industrial engineering are testimony to a past epoch, they are often treated as invaluable junk items. What steps should be undertaken to protect the urban image of a city according to the adaptation to the economic situation?

This article describes the essence of the use of cultural heritage in urban and architectural planning. There were compared two cities: London and Gdańsk that conditioned their development to the location close to a water tank, which was a trade route in the era of industrial Europe. Both cities have elements of architecture and urban related to the industry, which emphasize the unique nature of the place and form a distinct tone of a passed epoch.

2. LONDON. TRANSFORMATION OF DEGRADED AREAS. DEGRADATION. CHANGES

The changes in economic and business in London after World War II contributed to the negative social phenomena. Through the lack of interest in green areas and the environmental protection of the port districts the progressive degradation and depopulation of the impact zones was deepened. In addition, job losses and difficulties in accessing support

centers career, with the lack of centers of culture, science, entertainment, everyday services, sports and recreation contributed to leave these areas by the educated population. There was the increase in vandalism, drug addiction and concentration of groups from the lower classes of society. In the seventies of the twentieth century, Greater London Council was unable to overcome the disturbing social and economic phenomena. Until the years of the government of Margaret Thatcher and the Conservative Party the decision-making and management of the Urban Development Corporation were limited in order to carry out the changes in Docklands more effectively. It was postulated to protect the environment by cleaning the area from harmful for human health substances, prior to the preparation of the investment offer for private investors. Then there proceeded to expand the network of transport in many directions, inner-binding centers (i.a. The Docklands Light Railway, Jubilee Line). In order to modernize the communication system the preserved elements of railway infrastructure were used, what significantly reduced construction costs. Moreover there were realized The Limehouse tunnel, connecting the Isle of Dogs with road A13-The Highway, and the airport London City. In the 2nd July in 1981 the London Docklands Development Corporation was established to oversee the transformation of an abandoned port area. In 1982, there was created a "special economic zone" to encourage potential investors to buy real estate and constructing facilities within which abolished the obligation to pay taxes for the completion of construction projects. The rebuilding of the road network, bicycle paths and pedestrian pathways improved the access to the quays of the River Thames. Through land reclamation, cleaning, upgrading and strengthening of embankments of water pools there were acquired new areas for future luxury investment. Attention is given to the appropriate arrangement of urban space. Parks were created: Thames Barriers Park in Royal Docks and King Edward VII Memorial Park in Wapping, Bow Creek and the East India Dock Reserve Basin, as well as human-friendly squares and public spaces. There left preserved port infrastructure, subjecting them to the appropriate cleaning and maintenance processes. LDDC activity supported the protection of monuments of Docklands areas by restaurant preserved structures.

3. IMPLEMENTATION OF TRANSFORMATION. PROGRAMS

The investment, according to program guidelines of LDDC, did not infringe the value of cultural heritage, despite the interference of design into the existing urban structure docks. Importance was attached to the proper management of the environment of renovated objects. The reconstruction of industrial buildings were not carried out where the level of destructed structure did not allow for future use. This resulted in the variety of buildings and utility function by the use of the knowledge of architects and urban planners of combining a modernity with history. Financing maintenance facilities came mainly from the proceeds of grants. In order to facilitate the implementation of the investment project, the administrative procedures were simplified. However, the care was taken to prevent from chaos by providing a framework of spatial and functional development goals in residential areas or service center (local disposal scheme). There desisted strict designing instructions such as the local plan for a simplified functional diagram of the communication routes, viewing axes and protected conservation areas. Together with the interest of the world of finance, business and services related to gastronomy in Docklands, that area began to experience a great boom after 1984. Despite the dominance of the offices, there did not resign from the original development function – production. Moreover, LDDC, inferring the failure of the functioning of the American cities of the sixties of the twentieth century e.g. Detroit, postulated domination residential function in Docklands. In order to level the risk of the depopulation process, the keynote of postindustrial transformation of the area was to attract new residents as quickly and effectively as possible. The space offering citizens a decent standard of living was organized. The resignation of the implementation of construction projects that dominance was based on community and cooperative ownership for private was the advantage. In this way there was achieved the vari-

ety and high quality of architecture and considerable interest among property buyers. In addition, the building of terraced houses, whose location near the central part of the city was desirable to buyers, was implemented. In the Isle of Dogs there was defined so called "enterprise zone" with certain taxes and licenses in order to enable faster economic growth in the region and to attract investors. In 1985 American developer Gooch Ware "G" Travelstead began the process of investment on a massive scale. He formed a consortium of investors in order to proceed to instruct the creating the land-use plan of Canary Wharf modeled on the American school of design of post-industrial areas.

3. TRANSFORMATION. THE IMAGE OF THE CITY

Preserving the original dimensions and architectural form, e.g. factory buildings Plate House, adapted to the new needs – mainly housing and services. LDDC, within its activities, showed the importance of private sector participation in the process of transformation of degraded areas. The city, through the implementation of the transformation program areas, did not turn away from the river, making full use of its presence (river transport, corridors vents, fire safety, hiking trails). Of interest is the use of the existing warehouses in West India Docks for dining, shopping and museum purposes (Fig. 1). The eastern shore of the Bermondsey area was occupied mainly with mills and warehouses where the grain and food were stored. To this day there retains a larger part of buildings in this zone with characteristic streets. Butler's Wharf of storage area approx. 140 000 m², constructed in 1871–1874 year, with the built-intensive airborne objects that were connected with terraces, is a unique image of the primary era of the port industry (Fig. 2). Also, Cardamon Building and Cinnamon Wharf Building were adapted and the Museum of Design was set up in one of the preserved magazines. In 1981–1983, New Concordia Wharf (Fig. 3) was transformed as well as Anchor Brewhouse in 1989. Open spaces between buildings were refilled with new, modern facilities. Warehouses around St Saviour Dock and Vogan Mill were transformed into high-end apartments, which still are of great interest in the secondary market real estate. London Grist Mill was converted into a residential complex called Tempus Wharf. The adjacent St Saviour's Dock, characterized by numerous preserved buildings (mills, warehouses), had not lost its original atmosphere. The adaptive potential of the closed portion of the water channel along with the original infrastructure was noticed in that in the period 1997–2008, luxury apartments were arranged. Near the Butler's Wharf magazine there is located a former brewery building Courage's anchor, which was closed in 1981. In 1989 there were completed the conversion works of this object, leading in office and residential functions. There preserved historic building system with characteristic footbridges. The area between the buildings is public, and the whole gives the impression of a pleasant and safe. The ground floors of the buildings are occupied mainly by catering services and small trade. Despite the difficulties of densely located buildings among the narrow streets and cramped passages greenery areas were developed. Modern architectural elements do not dominate the historical one. By 2008, in the landscape of Canary Wharf there dominated the skyscrapers, that were the headquarters of major financial companies of Square Mile-City of London (Fig. 4). Also the recreational path with viewpoints along the River Thames, on the section from Canary Wharf to Island Gardens, was marked. Despite numerous transformations of marinas in Silvertown the unique atmosphere was maintained (Fig. 5 and 6). Preserved and properly converted warehouses (service feature exhibitions, catering) and post-industrial infrastructure provide a unique combination of history with presence.

5. EVALUATION. CONCLUSIONS

The research of the popularity and the ease of access transformed postindustrial areas was conducted by Tomasz Waszczuk in October 2013. The analysis of the strengths and weaknesses of the completed the transformation process and the impacts on the land-

scape of the city, as well as on the human psyche are objective, was performed at the time of the functioning of the realized transformation program. LDDC's activity for a period of 17 years has to be considered as a success. There was achieved profits of public investment in the amount of £ 1.86 billion, £ 7.7 billion – private. There adjusted for the sale of approx. 430 hectares of degraded area intended for the subsequent development of. There obtained approx. 2,250 thousand m² of retail space and industrial property, 24 046 new homes, 2,700 businesses. There built approx. 144 km of streets and Dockland Light Railway. In addition, 11 elementary schools, 2 middle schools, 3 high schools and 9 vocational training centers began to function in the given area. Moreover 5 Co-financed health centers and extended another 6. Within seventeen years of activity LDDC there were 85 thousand of people employed. Based on the analysis of the implementation of the transformation of problem areas in London, it should be noted, that the acquisition of interest of public sector in an investment potential through the utilization of an existing infrastructure and its adequate promotion is advisable. In parallel with the new housing investments the offer of services of recreation sports, entertainment, catering, everyday services, education, health care and security should be extended. Thanks to transformation of Docklands there managed to level the socio-economic relations between the West End and East End. Through the implementation and repair of housing buildings, a dangerous social trend - the migration of people to places of residence outside the central part of the ring toward the periphery, was limited. This operation protected London from depopulation of the central part of the city and further degradation. In the course of transformation of the Docklands area, the discussion of the merits of course of the reconstruction of London was high. People doubted the success of a project implemented in the area of a complex technology that requires the foundations of future facilities. Thanks to the noticeable socio-economic success of degraded areas Docklands, the tensions ceased (Fig. 7).

6. GDANSK. CITY AND LANDSCAPE

In addition to the height dominants of religious buildings, people notice the elements of port and factory infrastructure in the urban landscape of Gdańsk city. Bored tourists are guided toward them with interest, searching for the true identity of the city. Gdańsk Shipyard, being a symbol of the struggle for independence through the activities of "Solidarity", is an unique and worthy of prominence place. The Shipyard, which constitutes an integral part of the urban landscape of Gdansk, symbolizes victory in the struggle for independence. This is a picture of relentless human characters, who through hard work and the light of the mind, as well as steadfast attitude, contributed to the fall of communism in Poland (Fig. 8). Restructuring and economic changes, associated with the development of high technology, has resulted in the fall of the Gdansk's Shipyard importance on the shipbuilding market. Managing the shipyard, bad situation on the market, carelessness of politicians led to the degradation of many unique elements of industrial infrastructure (Fig. 9). In Poland, after the turbulent economic revolution from the year of 1989, the changes of the functional division affected approx. 75% of Polish cities with a population of over 50 thousand people. The sites of the Gdansk Shipyard and Granary Island in Gdansk are located in attractive parts of the city. They are characterized by high competitiveness in comparison to other undeveloped investment areas outside the central part of the city. In the vicinity of the downtown area of Gdansk is located Granary Island, which was formed after digging a channel New Motława in 1576. Over the years, the granaries were built in order to store the collected grain. Thanks to its location the given island has high topographical values that with proper use can be a special place on the map of Poland.

7. TRANSFORMATION OF DEGRADED AREAS RELATED TO THE INDUSTRY

Partly realized from EU funds, the Ołowianka island revitalization project in Gdansk saw the construction of Music and Congress Centre. The problem area is closely linked culturally to the center of Gdansk. In connection with the development of the island, consisting of strengthening common ties with neighboring functional zones of the city, there is a chance to find a competitive alternative to suburban malls. Although the problem area is bordered by a central part of Gdansk, as well as Gdansk Shipyard, it does not have a sufficiently well-developed public transport network. The complex of the historic power plant built in 1898 by Siemens and Helke and Royal Granary from 1606, was adapted to the Music and Congress Centre. The project involves the rescue of preserved architectural elements by restoring the power plant and the building of objects with cultural and entertainment functions. There has been the introduction of new forms, including vegetation, with incredible care and attention taken not to dominate but preserve historical buildings - the basic element of the city's identity provider. With the development of Ołowianka island there is a chance to reduce the exclusion of the area and to minimize the economic and social problems (Fig. 10). The project of reconstruction of the complex was created between 1993–1996 under the guidance of architect Martin Kozikowski. The completed project is an example of a suitable approach to revitalization. By respecting preserved architectural elements of the previous period, the introduction of new forms on the facade, occurred in a manner which has not eliminated the distinctive character of the buildings. Public space, devoid of excessive shading and architecture by high greenery, is characterized by interesting openings and viewpoints. In 2007 there was announced an international architectural competition for the design of the European Solidarity Centre, where 58 teams of architects reported their works. The winning idea, presented by Enterprise Design and Implementation FORT Gdansk, assumes a simplicity that characterized the operation and objectives of Solidarity. A facade material was used corten platea in order to incorporate a solid block in the environment by establishing the elements of the hulls of ships (Fig. 11). In 2010 funding for the construction of the facility was obtained. The object consists of space exhibition rooms, education spaces, theater, winter garden, as well as conference rooms and offices (Fig. 12). In addition, the BHP Hall, in which in the August 31 of 1980 the strikers signed an agreement with the Government of the Polish People's Republic, was restored. The implementation process of the management of Granary Island continues. In the southern part of the Granary Island there were realized the Aura Apartments-complex of buildings that relates to the form of industrial architecture. In 2013 nationwide competition was organized. As a result the interesting ideas for development of the areas of the island were shown. The appeals, protests and lack of transparency in the action plan affects the investor's investment process, exposing bad testimony to the city authorities. Following the resignation of Polnord SA from investing in the area in March 2015, the partnership agreement between the city and the consortium Multibud W. Cieurzyński SA and North Texas Poland was signed. On Granary Island there are designed a hotel facilities, residential and commercial buildings. In addition, the level of the ground floors of buildings is for public square with restaurants, clubs, fitness and art exhibitions. The investor is obliged to rebuild the Long Embankment from the Green Bridge to the Fish Market, Bridge Stagiwny as a drawbridge, the construction of the marina and the construction of a public footbridge, linking the northern headland of Long Island Pobrzeże. For investments earmarked nearly 400 million zł (Fig. 13).

8. POLISH CITY. TRANSFORMATION. FORECAST

Successful investment process, that was carried out in areas of former Western European cities, should be an example of planning in Poland. The transformation of degraded areas in Western countries indicate the direction to be taken in achieving successful investment. While using the wise policy of the planning and realization there is a chance for the preservation of cultural heritage while generating material gain. In the words of Polish

Primate Stefan Wyszynski: *A nation without history, without history, without a past, soon becomes a nation without land, people homeless, without a future* [10]. Removal of heritage, permanently inscribed in the urban landscape and suitable for use, deprives the given area of character and identity. As the real estate market studies show, the greater interest of potential customers delight the places of high quality public spaces. Gdańsk, thanks to the preserved cultural heritage, has a chance to improve its competitive investment, tourism and attract the creative classes. Using LDDC's experience there should develop the appropriate program of recovery of degraded areas. By preparing the area and equipping it with the technical infrastructure is easier to invite the private sector to common work. There is a high probability of achievement the intended goal: protection of cultural heritage, raise funds and development of space, thanks to an influx of new residents. Obtaining high values of public spaces would increase the attractiveness of the neighboring residential areas requiring corrective action.

9. CONCLUSION

Properly transformed industrial areas enforce competition and rivalry between the cities and regions. Planning activities, that are carried out in former industrial areas, require sensitivity in their design due to the large surface area of the problem and links with the city. If no analysis of the strengths and weaknesses of future investments is undertaken, degradation could deepen and ultimately lead to an outflow of capital and people. Physical changes of the environment entail social psychological consequences: dispersion, gentrification, segregation, and even homelessness and poverty. The essence of the changes made to the problem area are to be based on a program of co-operation between private and public. Encouraging private investors through the appropriate use of public funds is a key element in the success of the project re-use of degraded land.

We observe that the modern transformation projects of degraded areas (science and technology parks, cultural centers and art, housing estates, marinas, boulevards) on the brownfields respect the aesthetic elements of the cultural heritage preserved. *By improving the design assumptions and their effective implementation new solutions integrate closely with the neighboring urban environment and enable a wide flexibility* [1]. After the political and economic changes in Poland since 1989, there have been measures taken to save the industrial facilities with accompanying infrastructure by placing them in the register of monuments and announcing the architectural and urban competitions that determine the extent of the use of stored items. Unfortunately, the process can take too long to protect the true gems of architecture and urban planning industry. There is also a conflict of interests between the property owner, hard-lined clerical position and ambiguous legal provisions. Often the financiers decide on the range of the adaptation of a preserved work.

Public spaces properly developed service with high aesthetic value, attract users of the city. The change in thinking about the transformation of brownfields and its stages of implementation was the catalyst of change of other degraded urban spaces in Europe. The ignored problem of brownfields without adequate planning and economic activity affects neighboring centers and interferes with the image of the city. So does Gdańsk city manage to enrich the offer of investment preserving elements of cultural heritage for future generations at the same time?

In subsequent articles there will be analyzed transformations of brownfields and their impact on the image of the city in: Szczecin, Gdynia, Elblag.

BIBLIOGRAPHY

- [1] Annerstedt J., *Science Parks and High-Tech clustering*, International Handbook on Industrial Policy, Northampton, MA, USA, Edward Elgar Publishing Inc., s. 279–297.

- [2] Belniak S., *Rewitalizacja nieruchomości w procesie odnowy miast*, Kraków, Wydaw. UE w Krakowie 2009, ISBN 978-83-7252-443-0.
- [3] Carmona M., *Public places, Urban Spaces, the Dimension of Urban Design*, Oxford, Architectural Press, Elsevier 2003, ISBN-13 978-1856178273.
- [4] Coca-Stefaniak J.A., Parker C., Quin S., Rinaldi R., Byrom J., *Town Centre Management Models: a European Perspective*, Cities, vol. 26., London, UK, Elsevier Science Ltd. 2009,.
- [5] Couch Ch., Fraser Ch., Percy S., *Urban Regeneration In Europe*, MA, USA, Blackwell Publishing 2003, ISBN 9780632058419.
- [6] Diamond J., J. Liddle, A. Southern, P. Osei, *Urban Regeneration Management. International Perspective*, UK Routledge 2009, ISBN 10: 0415451930
- [7] *Diamond J., Liddle J., Management of Regeneration. Choices, Challenges and Dilemmas*. New York, USA, Routledge 2005, ISBN 020386637.
- [8] Drewniak T., Szuba B., *Przestrzeń miejska: znaczenie, konteksty interpretacje*, Nysa, Oficyna Wyd. PWSZ 2007, ISBN 978-83-60081-65-5.
- [9] Forsberg H., Medway D., Warnaby G., *Town Centre Management by Co-operation Cities*, vol 16., Goteborg, Sweden, Elsevier Science Ltd. 1999
- [10] Gałka A., *Świadectwa Powstania Warszawskiego 1944*, Warszawa, Wydawnictwo Kuria Metropolitalna Warszawska 1988, s. 7.
- [11] Guzik R., *Rewitalizacja miast w Wielkiej Brytanii. Doświadczenia i wskazówki dla procesów rewitalizacji w Polsce*, Kraków, Uniwersytet Jagielloński 2010, ISBN 978-83-89440-95-2.
- [12] Kaczmarek S., *Rewitalizacja terenów przemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*, Łódź, Wydaw. UŁ 2001. ISBN 8371714939, 9788371714931.
- [13] Lorens P., *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Szczecin, Instytut Studiów Regionalnych 2013. ISBN 978-83-933785-0-0.
- [14] Lorens P., Mironowicz I., *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Gdańsk, Akapit – DTP 2013, ISBN 978-83-64333-03-3.
- [15] Murzyn M.A., Purchla J., *Dziedzictwo kulturowe w XXI wieku. Szanse i wyzwania*, Kraków, Międzynarodowe Centrum Kultury 2007. ISBN 9788389273475
- [16] Siemiński W., Topczewska T., *Rewitalizacja miast w Polsce przy wsparciu funduszami UE w latach 2004–2008*. Warszawa, Wydaw. Difin 2009, ISBN 9788376410906.
- [17] Stangel M., *Odnowa miast w społeczeństwie informacyjnym. Technologie informacyjne i komunikacyjne w procesach rewitalizacji*, Wydaw. Politechniki Śląskiej, Gliwice 2009, ISBN 978-83-7335-545-3.

O AUTORZE

Absolwent Wydziału Architektury i Urbanistyki Politechniki Warszawskiej. Stypendysta na Fachbereich Architektur Technische Universität Darmstadt. Laureat konkursów architektonicznych i urbanistycznych. Członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Architektów. Doktorant na Wydziale Architektury i Urbanistyki Politechniki Warszawskiej. Zainteresowania rozwija w obszarze urbanistyki i architektury związanej z przekształceniami terenów przemysłowych.

AUTHOR'S NOTE

Graduate of the Faculty of Architecture at Warsaw University of Technology. Scholar at Fachbereich Architektur Technische Universität Darmstadt. Winner of architectural and urban competitions. Member of Mazovian District Chamber of Architects. PhD student of the Faculty of Architecture at Warsaw University of Technology. Interests develops in the area of urban planning and architecture associated with the transformation of brownfields.

Kontakt | Contact: waszczuk.tomasz@gmail.com