

ŚLAWOMIR ŁOTYSZ\*

## ZIELONE MOŁO. REWITALIZACJA DAWNEGO NABRZEŻA PORTOWEGO NA PARK MIEJSKI

### *Streszczenie*

*Wiele miast portowych boryka się z problemem starych, nieużywanych nabrzeży. Niekiedy zostają one adaptowane na cele magazynowe, czasem służą jako parkingi. Ciekawy przykład adaptacji dawnego nabrzeża na park miejski pochodzi z Filadelfii. Inwestycja, którą rozpoczęto w 2009 roku, przyciąga uwagę jako przedsięwzięcie wyjątkowe.*

Słowa kluczowe: rewitalizacja, miasto portowe, nabrzeże, park, architektura krajobrazu

Wiele miast portowych boryka się obecnie z problemem niewykorzystywanych, opuszczonych i niszczących nabrzeży przeładunkowych. Dotyczy to szczególnie ośrodków, które zostały najbardziej dotknięte ubocznymi skutkami globalizacji. Spadkowi znaczenia portu towarzyszyła zwykle degradacja samego miasta. Doskonałym przykładem takiego ośrodka jest Filadelfia. Miasto to niegdyś pretendowało do miana dominującego ośrodka kultury, nauki i przemysłu na kontynencie amerykańskim, przez kilka lat pełniło nawet funkcję stolicy Stanów Zjednoczonych. Dziś wprawdzie wciąż pozostaje jedną z ludniejszych metropolii tego kraju, jednak upadek przemysłu w latach 20. XX stulecia, jaki stał się jego udziałem, nie miał w USA precedensu. Również filadelfijski port, który w pierwszej połowie XVIII wieku pod względem wielkości i wartości przeładunku ustępował w świecie jedynie Londynowi, dziś plasuje się w drugiej setce. Częścią tego dumnego dziedzictwa jest rozbudowany system nabrzeży przeładunkowych wzdłuż Delaware River łączącej miasto z Oceanem.

Fatalny stan pozostałości infrastruktury portowej przez kilka ostatnich dekad zdawał się nie docierać do świadomości mieszkańców i władz Filadelfii. Miasto było praktycznie odwrócone od rzeki. Powodem było poprowadzenie w latach 70. międzystanowej autostrady I-95 wzdłuż Delaware River, co pod względem funkcjonalnym odcięło wybrzeże od miasta. Dopiero w 1991 roku, po przerzuceniu nad autostradą kilku kładek dla ruchu pieszego i kołowego, mieszkańcy

---

\* Instytut Budownictwa, Uniwersytet Zielonogórski

zaczęli zapuszczać się w te okolice. Za nimi pojawili się tu inwestorzy. Wzdłuż wybrzeża zaczęto zakładać pierwsze restauracje i kluby, niektóre z nich na łodziach. Uruchomiono niewielkie mariny, a przy zacumowanym przy Penn's Landing krążowniku S.S. Olympia, okręcie flagowym admirała Deweya z czasu wojny amerykańsko-hispańskiej 1898 roku, rozrosły się kramy z pamiątkami. Sympatię najmłodszych zyskały organizowane stąd rejsy turystyczne amfibią, słynną Philly Duck Boat. Kilka razy dziennie, wypełniony turystami pojazd opuszcza rzekę tuż koło mostu Benjamina Franklina, by, ociekając wodą, ruszyć w dalszą trasę, tym razem już ulicami starej Filadelfii.

Miasto zatem zaczęło zwracać się w stronę rzeki, była to jednak oddolna inicjatywa mieszkańców. Od lat 90. można zaobserwować coraz większe zainteresowanie inwestorów tą, niejako odzyskaną przez miasto, dzielnicą. Do najmniej ambitnych inwestycji, nastawionych jedynie na doraźny (choć pokaźny) zysk, należy zaliczyć budowę kilku płatnych parkingów nie tylko na starych pomostach przeładunkowych, ale także – po uprzednim zasypaniu – na terenach pomiędzy nimi. Parkingi te obsługują nie tylko nowopowstałe mariny czy restauracje, ale służą też mieszkańcom spoza Interstate 95. Nie brak też przykładów wykorzystania obiektów pomagazynowych, często zajmujących całe pomosty i mola, na cele mieszkaniowe. Powstały w ten sposób atrakcyjne lofty, m.in. na wysokości Church Street. Do najbardziej charakterystycznych realizacji należy jednak zaliczyć budowę apartamentowca Dockside Apartments na Nabrzeżu nr 34. Budowa ruszyła w 2000 r., wzbudzając tyleż głosów entuzjazmu co sceptycyzmu. Uważano, że w Filadelfii nie będzie zapotrzebowania na luksusowe apartamenty, że zbyt wiele podobnych inwestycji podejmowanych w poprzednich latach zostało porzuconych itd. Zespół zaprojektowali architekci miejscowego biura Bower Lewis Throver Architects nadając budynkowi formę okrętu, luksusowego transoceanicznego liniowca, jaki być może w przeszłości cumował, jeśli nie przy tym nabrzeżu, to przy sąsiednich. Forma architektoniczna może wprowadzić razić dosłownością, warto jednak wspomnieć o przesłankach, jakie przyświecały projektantom, i jak przebiegał proces społecznych konsultacji wokół tej inwestycji. Niezależnie od powierzchni każde z 240 mieszkań miało zostać – i zostało – wyposażone w tarasy i balkony. W najniższej kondygnacji powstał garaż na 370 samochodów. Całość inwestycji pochłonęła przeszło 75 milionów dolarów. Prace rozpoczęły się od wykonania nowego palowania – stare pale nośne nabrzeża były zbyt zniszczone, by utrzymać wielopiętrową konstrukcję. Schodkowa, i znacznie odsunięta od ulicy elewacja frontowa, to efekt kompromisu zawartego z właścicielami posesji po przeciwległej stronie South Front Street.

Proces rewitalizacji strefy nadrzecznej w Filadelfii postępuje. Jednym z tematów wzbudzających w ostatnich latach największe emocje jest przyszłość Nabrzeża Przeładunkowego nr 11, od pobliskiej ulicy nazywanego oficjalnie Race Street Pier. Pomysł zagospodarowania tego mola zrodził się jeszcze

w 2002 roku. W wyniku rozpisanego wówczas konkursu wyłoniono dziewięć finałowych firm... deweloperskich. Nie było wówczas mowy o poszukiwaniu wizji, która mogłaby stanowić zaczątek tak potrzebnej rewitalizacji wybrzeża Delaware. Gdyby nie przeciągające się postępowanie konkursowe, którego przebieg okrasilo postawienie przed sądem pod zarzutem wymuszenia jednego z jurorów, na molu powstałby zapewne kolejny apartamentowiec, możliwe, że również pretensjonalny w formie, co Dockside Apartments.



*Rys. 1. Dockside Apartments (fot. Łotysz 2012)*  
*Fig. 1. Dockside Apartments (phot. Łotysz 2012)*

Po anulowaniu konkursu niewiele się tutaj działo. Jesienią 2007 r., ten odgrodzony płotem i pokryty dziką roślinnością stary pomost zauroczył Autora podczas jednej z jego wędrówek po wschodniej, najstarszej części Filadelfii. Nabrzeże nr 11, zbudowane w 1916 r., wykorzystywane było głównie do rozładunku węgla. W 1922 r. to właśnie na tym molu miały miejsce główne uroczystości inaugurujące budowę mostu Benjamina Franklina. Na pewno był tu wówczas obecny jego projektant i budowniczy, wielki inżynier polskiego pochodzenia, Rudolf Modrzejewski. Od lat 70. na pomoście funkcjonowała stacja policji rzecznej. Po tym, jak policjanci wyprowadzili się stąd w 1992 r., pomostem nr 11 zawładnęła natura.



*Rys. 2. Nabrzeże nr 11 przed rewitalizacją (fot. Łotysz 2012)*  
*Fig. 2. Race Street Pier as it was before revitalization (phot. Łotysz 2012)*

Do dyskusji nad zagospodarowaniem Nabrzeża nr 11 powrócono po tym, jak w 2008 r. w Nowym Jorku podjęto decyzję o adaptowaniu starego, od lat nieczynnego wiaduktu kolejowego na park miejski.



Oczywiście skala tych zagadnień jest nieporównywalna – nowojorska tzw. High Line liczy sobie przeszło 2 km długości, podczas gdy filadelfijskie molo zaledwie 150 metrów. To nie zbieg okoliczności, że ledwie tydzień po otwarciu High Line na Manhattanie, w czerwcu 2009 r. w zabytkowym filadelfijskim ratuszu, miejska Komisja Planowania oraz Delaware River Waterfront Corporation, spółka zarządzająca terenami wzdłuż rzeki, zaprezentowały prace czterech finalistów ogłoszonego pół roku wcześniej konkursu.



*Rys. 3. Projekt wykonany w biurze Andropogon  
Fig. 3. Design by Andropogon*

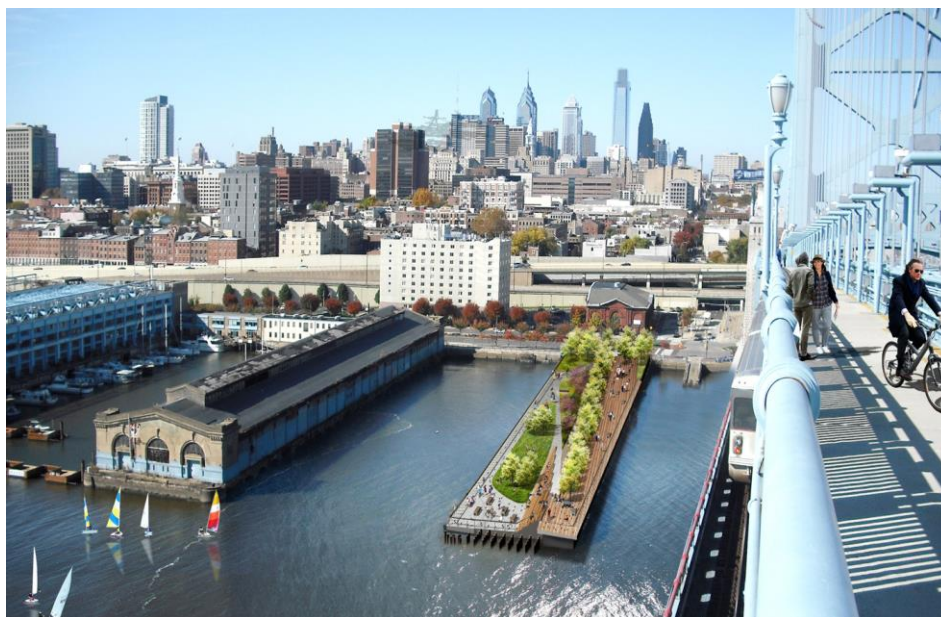
Jedna z koncepcji zakładała przekształcenie Nabrzeża w swego rodzaju pole doświadczalne demonstrujące najnowsze trendy w dziedzinie ekologicznej energetyki. Jose Alminana z lokalnej firmy Andropogon na niewielkiej powierzchni mola zaprojektował zestawy turbin wiatrowych i paneli słonecznych. Przestrzeń publiczna – a o nią przecież głównie organizatorom konkursu chodziło – stała się ledwie dodatkiem do funkcji edukacyjnej. Mottem projektanta było „...uchwycenie tego, co mamy za darmo – energii wody, energii miejsca, energii wiatru, energii słońca.” To zaklinalanie najwyraźniej nie przekonało uczestników dyskusji, bowiem – odpierając ewentualne zarzuty, iż nie są wystarczająco proekologiczni – zdecydowanie odrzucili tę wizję. Kolejny z finalistów, Michael Van Valkenburgh z Brooklynu, zapomniał z kolei o ograniczonym budżecie inwestycji, określonym przez organizatorów na 3,5 mln dolarów

(dopiero później pulę tę powiększono do 5 mln). Za zbyt drogą w realizacji uznano jeszcze jedną propozycję pochodzącą z Nowego Jorku. Projektanci z „W Architecture” chcieli złamać schemat prostokątnego w rzucie mola, dokonując podziału starej struktury i wprowadzając nowe, niezwykle dynamiczne formy.

Zwycięstwo przypadło czwartej koncepcji. Jej autorem był arch. James Corner z Field Operations – tego samego biura, które zajmowało się projektowaniem zieleni na High Line. Sukces realizacji nowojorskiej – oddany w czerwcu 2009 r. do użytku High Line Park niemal od razu i jednogłośnie okrzyknięto sukcesem – zdawał się potwierdzać trafność wyboru. Poza tym za Jamesem Cornerem przemawiał jeszcze jeden argument: pochodzi z Filadelfii, jest profesorem na Uniwersytecie Pensylwanii, a od 2000 r. piastuje funkcję kierownika Zakładu Architektury Krajobrazu. Ewentualny sukces rewitalizacji Nabrzeża nr 11 byłby zatem wygraną Filadelfii. Ale czy inwestycja rzeczywiście ma szansę powtórzyć sukces High Line? Przekonamy się wkrótce, bowiem w Filadelfii ruszyły już prace budowlane. 9 listopada 2010 r. odbyła się uroczystość wbicia w ziemię pierwszej łopaty. Uczestniczył w niej burmistrz Filadelfii, Michael Nutter. To on, jeszcze w lutym 2009 r. zarezerwował w miejskim budżecie 5 milionów dolarów na tę inwestycję. Czy to wystarczy? Jeśli posłużyć się High Line jako przykładem, to rzeczywiście można mieć wątpliwości. W Nowym Jorku Michael Bloomberg lekką ręką wyłożył 152 mln dolarów na modernizację 200 arów wiaduktu. Filadelfia przeznaczyła na przywrócenie pięciokrotnie mniejszego Nabrzeża Przeładunkowego nr 11 zaledwie 5 milionów dolarów, czyli 30-krotnie mniej pieniędzy. A zatem na rewitalizację 1 ara Nowy Jork przeznacza przeszło 760 tysięcy dolarów, a w Filadelfii mają zrobić to samo za 125 tysięcy. A zmodernizować trzeba wszystko, poczynając od wymiany stuletnich pali wbitych w dno rzeki. To niemal budowanie od nowa. To z kolei rodzi pytanie o autentyczność. Tak jak na High Line, gdzie porosły przez lata dziką roślinnością wiadukt poddano gruntownemu remontowi – usunięto całą roślinność, warstwę wegetatywną, podkłady kolejowe i podsypkę. Dopiero później zasadzono wszystkie rośliny na nowo. Ten sam sposób działania znalazł zastosowanie w Filadelfii.

Filadelfijczycy zdają się jednak nie przejmować ani kwestią autentyczności, ani mizerią przyjętego budżetu inwestycji. Redaktorzy „Philadelphia Inquirer” zapewniają, że w ich parku nie będzie okładzin z południowoamerykańskiego drewna gatunku *ipe* (*Tabebuia Impetiginosa*) ani wykonywanych na zamówienie elementów posadzki, za to zaletą przyjętego do realizacji projektu jest „...mocna i wyrazista kompozycja, zdolna wydobyć maksimum dramaturgii z tej wąskiej, ograniczonej przestrzeni. Strategia atelier Field Operation jest miłym przypomnieniem idei, że o wartości projektu decyduje nie tyle wysokość budżetu, co rozmach wyobraźni.”

Projekt Jamesa Cornera zakłada formalny podział parku na dwie części przez ścieżkę biegnącą ukośnie po wznoszącym się lekko terenie. Stąd też tytuł projektu: „The Slice” - „Plasterek”, i porównanie do kawałka pizzy jest tu rzeczywiście najtrafniejsze. Obie części odróżniać będzie faktura i materiał. Położony nisko nad rzeką pomost będzie wykończony twardymi deskami. Łagodny stok powyżej ścieżki pokryty będzie miękką murawą. Po obu stronach będzie można swobodnie wypoczywać. Wzdłuż całego parku posadzonych zostanie 37 drzew. Przygotowywane są drzewa już dorosłe o pniach średnicy około 20 cm. Już dziś trwa ich symboliczna sprzedaż fundatorom. Każdy, kto wyłoży 2,500 dolarów stanie się „właścicielem” drzewa, o czym informować będzie stosowna tabliczka.

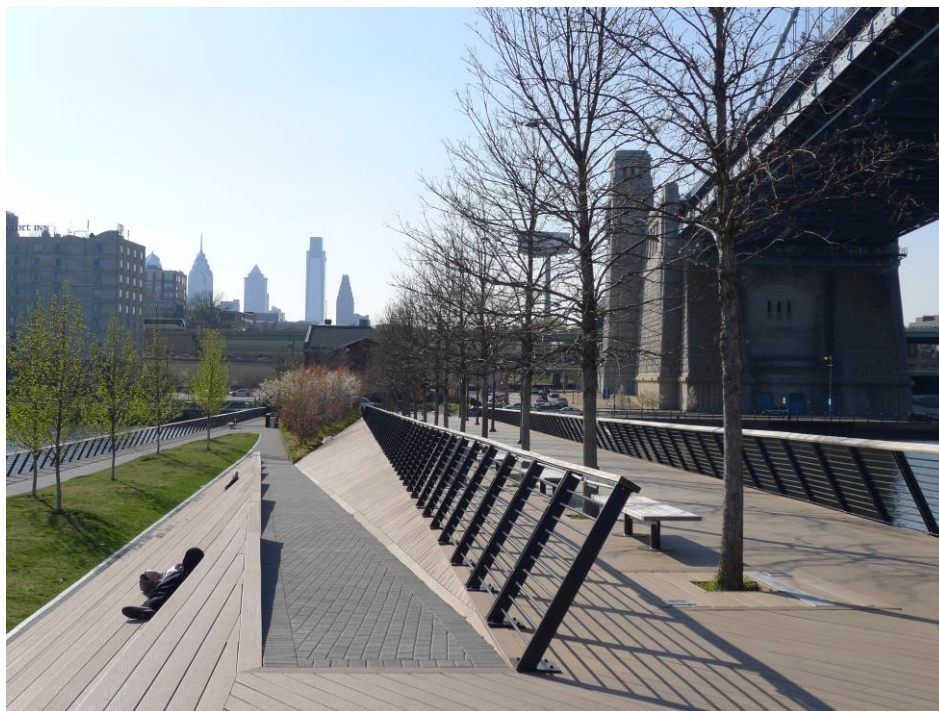


*Rys. 4. Zwycięski projekt Jamesa Cornera i Field Operations*  
*Fig. 4. The winning design of James Corner and Field Operations*

„Plasterek” był jedną z trzech przygotowanych przez Field Operations idei. Realizowana koncepcja została wyłoniona w procesie społecznych konsultacji. Ocenia się że podczas kilku spotkań przeprowadzonych w latach 2009-2010, uczestniczyło w nich w sumie przeszło 4 tysiące osób. Podczas spotkań konsultowano kolejne etapy prac finałowych koncepcji, a po wyłonieniu zwycięzcy dyskutowano nad wyborem wariantu do realizacji. Zakończenie prac budowlanych i oddanie parku do użytku zaplanowano na późną wiosnę 2011 roku. Oczekiwania są ogromne. Podczas uroczystego rozpoczęcia inwestycji w listo-



padzie 2010 r. Tom Corcoran, prezes Delaware River Waterfront Corporation mówił: „... ten park ustanowi nowe standardy doskonałości w projektowaniu i społecznym współdecydowaniu, które wywrą efekt daleko wykraczający poza ten skrawek terenu.”



*Rys. 5. Pierce Street Park kilka miesięcy po otwarciu (fot. Łotysz 2012)*  
*Fig. 5. Pierce Street Park few months after opening (phot. Łotysz 2012)*

W Filadelfii na zagospodarowanie czekają wciąż dziesiątki nabrzeży przeładunkowych. Niektóre z nich przejęła już w swe posiadanie przyroda. Które z tych obiektów zostaną przeznaczone na parkingi, a na których powstaną parki lub apartamentowce, pokaże przyszłość. Dużą rolę w procesie decyzyjnym odegrają sami Filadelfijczycy. Wiele pozytywnych przykładów dowodzi, że władze Filadelfii przywiązują ogromną wagę do opinii mieszkańców, a ci z kolei chętnie wykazują się inicjatywą i zaangażowaniem w kształtowanie otaczającej ich przestrzeni. Ewentualny sukces Race Street Park przysporzy zapewne zwolenników koncepcji zwrócenia się tego miasta z powrotem ku rzece, i przyspieszy realizację programu rewitalizacji wybrzeża w środkowym biegu rzeki Delaware.



**LITERATURA**

1. MILFORD M., 2000: On a Pier in Philadelphia, Luxury Apartments. „New York Times,” 24.12.2000.
2. BRENNAN C., 2008: Pier 11 coming back from the dead? „Philadelphia Daily News,” 7.07.2008
3. ALMINANA J., 2009: Wypowiedź dla stacji telewizyjnej „6 abc Action News,” emisja 17.06.2009.
4. SAFFRON I., 2009: The Philadelphia Inquirer Inga Saffron column: Changing Skyline: Four visions for creating a green gem on the riverfront. „Philadelphia Inquirer,” 26.06.2009.
5. ŁOTYSZ S., 2010: Adaptacja nieczynnego wiaduktu kolejowego na park miejski. W: Dziedzictwo postindustrialne i jego kulturotwórcza rola. cz. 2. Warszawa: Fundacja Hereditas, 139-146.
6. SAFFRON I., 2010: The Philadelphia Inquirer column: Changing Skyline: A peerless plan for a Philly pier. „Philadelphia Inquirer,” 19.02.2010.
7. ZEMTSEFF K., 2010: James Corner Field Operations led the team for NYC’s High Line. Daily Journal of Commerce, 15.09.2010, (wydanie internetowe <http://www.djc.com/news/en/12021740.html>, dostęp 1.05.2012).
8. Delaware River Waterfront Corporation, 2012: Delaware River Waterfront Corporation Breaks Ground For The Race Street Pier, <http://www.delawareriverwaterfrontcorp.com/index.php?pageID=65iimage=65a>, dostęp 10.11.2012.

**GREEN WATERFRONT. REDEVELOPMENT  
OF AN OLD PIER INTO A CITY PARK***S u m m a r y*

*Many port cities in Europe and America face the problem of finding new uses for old, unused wharves. Sometimes they are adapted for the purpose of storage, sometimes they are used as car parks. An interesting example of turning the old waterfront into on the park comes from Philadelphia. The project, which began in 2009 is considered as innovative and of great importance for the revitalization of Philadelphian waterfront.*

Key words: revitalization, landscape architecture, pier, waterfront, city park.