

## RECENZJA

rozprawy doktorskiej mgr inż. arch. Tomasza Waszczuka pt.:  
"Przekształcenia zdegradowanych terenów przemysłowych zlokalizowanych  
przy zbiornikach wodnych a obraz miasta. Studia wybranych przykładów rozwiązań  
w państwach Europy Zachodniej i USA - adaptacja do polskich warunków"

Rozprawa liczy 266 stron (w tym dwa dwustronicowe streszczenia (polskie i angielskie). Bibliografia zawiera 132 pozycje; w tym 9 pozycji internetowych. Brak spisu ilustracji. Tekst podzielony jest na 5 rozdziałów: [1] wprowadzenie, [2] część I - geneza; zmiany ekonomiczno-społeczne a układ funkcjonalny i przestrzenny miasta, [3] część II - diagnoza; zmiany obrazu miasta; proces i wykorzystanie instrumentów przekształceń, [4] część trzecia - prognoza; możliwości przekształceń zdegradowanych przestrzeni miejskich oraz [5] wnioski.

### 1. WPROWADZENIE

We wprowadzeniu Autor przedstawia cywilizacyjne uwarunkowania degradacji terenów przemysłowych i wpływ tego procesu na przekształcenia. Stawia tezę, że wartości kulturowe tych terenów, ich rozwinięta infrastruktura techniczna i komunikacyjna, stanowią wciąż znaczący potencjał rozwojowy (s.9). Założeniem pracy jest analiza zjawisk związanych z procesami przekształceń terenów zdegradowanych w nadwodnych miastach rozwiniętych, które mogą okazać się pomocne w trakcie podejmowania decyzji o rozpoczęciu przekształcania terenów przemysłowych w polskich miastach zlokalizowanych przy zbiornikach wodnych (s.10).

**Autor sformułował cel pracy jako próbę oceny zasadności przekształceń zdegradowanych miejskich przestrzeni przemysłowych w Polsce w oparciu o przykłady takich działań w krajach Europy Zachodniej i USA; procesy degradacji wymagały podjęcia działań naprawczych poprzez programy rewitalizacji (s.11).**

**Jako uzasadnienie wyboru tematu (1.4) Autor podaje następujące czynniki:** [1] rola urbanistyki w procesie przekształceń zdegradowanych przemysłowych obszarów miejskich, [2] wzrost popularności przekształceń zdegradowanych przestrzeni miejskich i tożsamości kulturowej społeczeństw oraz [3] konieczność wprowadzenia zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast w celu poprawy sytuacji społeczno-ekonomicznej i [4] analiza możliwości adaptacji zachodnioeuropejskich i amerykańskich programów i projektów rewitalizacyjnych w Polsce.

Wybór przykładów miast (1.5.) jest dobrze uzasadniony względami geograficznymi, historycznymi, krajobrazowymi, społecznymi, kulturowymi i polityczno-administracyjnymi.

#### 1.6. Hipotezy (s.12):

Autor przyjął następujące hipotezy:

*[1] wszelkie ingerencje w strukturze miasta zmieniają obraz miasta jako całości; proponowane zmiany funkcjonalne powinny zostać poparte badaniami i prognozami.*

*[2] o możliwościach ponownego zagospodarowania zdegradowanych obszarów decydują aspekty ekonomiczne, polityczne, formalno-prawne oraz architektoniczno-urbanistyczne.*

[3] odpowiednie zagospodarowanie zdegradowanych terenów poprzemysłowych wspomaga rozwój zrównoważony.

[4] zmiany krajobrazu miejskiego, będące efektem nieudanych projektów i wdrożenia inicjatyw polityków wykonawców, są często nieodwracalne i prowadzą do zwiększenia dezintegracji obszaru przekształconego (...).

[5] Przekształcenia takie mogą wpłynąć destruktywnie na obraz miasta.

[6] przekształcenia terenów zdegradowanych są katalizatorem przemian społeczno-ekonomicznych w mieście.

[7] możliwa jest adaptacja amerykańskich i zachodnio-europejskich programów przekształceń terenów poprzemysłowych do warunków polskich (s. 12).

Hipotezy te są założeniami opartymi na przypuszczeniach wymagających udowodnienia. Część z nich jest tak oczywista, że należy je traktować jako uprawomocnione, udowodnione tezy (dotyczy to pozycji [1], [2] a częściowo także [4]). Hipoteza [3] dotycząca zrównoważonego rozwoju jest tu raczej deklaracją, która nie została dalej rozwinięta w rozprawie.

### 1.7. Metoda badań (s. 13)

Autor przedstawił następującą metodę:

- [1] badania własne na terenach przekształconych (wyjazdy studialne)
- [2] obserwacja zjawisk społeczno-ekonomicznych powstających przy projektowaniu, realizacji i użytkowaniu przekształconych przestrzeni poprzemysłowych po r. 1989
- [3] określenie cech funkcjonalnych i programowych przekształconych przestrzeni poprzemysłowych, które warunkują rentowność obszaru.
- [4] analiza relacji pomiędzy zabytkiem i elementem dziedzictwa kulturowego a obrazem miasta
- [5] określenie składowych procesów rewitalizacji - wady programów
- [6] analiza niepowodzenia inwestycyjnego w zakresie rewitalizacji - wady programów
- [7] badania dostępnej literatury fachowej
- [8] uczestnictwo w konferencjach, konkursach architektonicznych i urbanistycznych.

Wybór metody jest wyborem sposobu postępowania i zabrakło tu właśnie wyraźnego określenia owego sposobu postępowania (procesu?) w kolejnych fazach badań; dotyczy to zwłaszcza wnioskowania w badaniach procesów zmian.

### 1.8. Zakres badań (s. 13)

Autor przyjął trzy kryteria podobieństwa jako podstawy wyboru miast: [1] lokalizacja przy zbiorniku wodnym, [2] historia związana trwale z przemysłem oraz [3] zmiany społeczno-ekonomiczne, które - prowadząc do degradacji obszarów problemowych - zmieniają obraz miasta.

Przykłady miast (s.14) zostały wybrane ze względu na liczne podobieństwa lokalizacyjne, historię (m.in. procesy industrializacji), zmiany społeczno-ekonomiczne a także z uwagi na podejmowane działania rewitalizacyjne. Badania zostały podzielone na trzy etapy: **geneza** (rozwój i upadek), **diagnoza** (analiza zmian, degradacja) oraz **prognoza** (wpływ rewitalizacji na miasto, zmiany w strukturze społeczno-ekonomicznej). W procesie rewitalizacji analizom poddane są także zachowania społeczeństwa, jego kultura i styl życia (s.16). Tu uwaga: na uznanie zasługuje przyjęta przez Autora koncepcja badań jako sekwencji następujących po sobie współzależnych procesów.

## 2. CZĘŚĆ I - GENEZA (s.15)

Omówiona tu została ewolucja koncepcji kształtowania nowożytnego miasta w świetle zmian ekonomiczno-społecznych (miasta idealne a następnie pierwsze miasta przemysłowe w USA i w Europie Zachodniej). Obszernie zostały tu omówione fazy uprzemysłowienia i ich wpływ na kształtowanie miast oraz poszukiwania miasta idealnego, pojawienie się urbanistyki przemysłowej oraz międzynarodowe kongresy CIAM, Karta Ateńska, ze szczególnym uwzględnieniem miasta przemysłowego Toniego Garniera i koncepcji miasta przemysłowego Lyonu.

Tę część dysertacji kończy obszerne omówienie rozwoju, stagnacji i kryzysu czterech wybranych przez Autora miast Detroit (34 + 6 stron), Londynu (4 + 2 strony), Hamburga (7 + 1,5 strony) oraz Bilbao (7 + 0,5 strony) na tle charakterystyki zmian gospodarczo-społecznych i ich wpływu na strukturę systemu osadniczego (rozwój, stagnacja, upadek); dopełnia ją identyfikacja problemów dezindustrializacji i degradacji obszarów zagospodarowanych przemysłowo. Jest to dobrze opracowana charakterystyka procesów przemian tych miast,

## 3. CZĘŚĆ II - DIAGNOZA (s.85)

Diagnoza poświęcona jest opisowi zmian obrazu tych miast oraz procesom i możliwościom wykorzystania instrumentów przekształceń; jest to nie tylko najobszerniejsza, ale i - w moim przekonaniu - najważniejsza część dysertacji. Jej pierwszą i nie jedyną zaletą jest przeniesienie teoretycznych zaleceń na grunt realiów społecznych, ekonomicznych, przestrzennych, organizacyjnych i wykonawczych. Ich istotą jest polityka rewitalizacji miast i dzielnic postindustrialnych. Zabrakło tu jednak wypowiedzi Autora na temat stopnia porównywalności procesów rozwojowych tych 4-ch miast.

Ważnym fragmentem tej części są rozważania dotyczące rewitalizacji zdegradowanych obszarów miejskich. Autor zwraca uwagę na dynamiczny charakter rewitalizacji jako "procesu, który wspomaga jakościowy i zintegrowany rozwój miast". Przedstawia kryteria prawne, organizacyjne i finansowe projektu rewitalizacji, które są wstępnymi warunkami jej powodzenia oraz "głównych aktorów procesów rewitalizacyjnych": władze samorządowe, społeczność lokalną, organizacje pozarządowe, instytucje kultury, uczelnie, przedsiębiorców. Przytacza poglądy międzynarodowego autorytetu w dziedzinie rewitalizacji przestrzeni miejskich Jana Gehla, dotyczące potrzeby spotykania się i -szerzej- społecznego wymiaru przestrzeni. Jego ważnym uzupełnieniem jest słownik zawierający definicje stosowanych w pracy terminów.

Do najlepszych fragmentów dysertacji należą opisy rewitalizacji wybranych ośrodków miejskich (tzw. *case studies*). Są to procesy rewitalizacji Detroit, Londyn, Hamburg i Bilbao, bardzo szczegółowo zcharakteryzowane; ich wartością jest zwłaszcza traktowanie rewitalizacji jako długotrwałego i wieloaspektowego procesu dochodzenia do wyznaczonych celów, spełniającego kryteria tzw. podejścia sieciowego (*nexus approach*).

Autor przyjął założenie przedstawienia rewitalizacji badanych ośrodków miejskich przy pomocy tabel mających zapewnić porównywalność tych ośrodków. Niestety tabele te, zatytułowane "Analiza rewitalizacji" (3.1., 3.2., 3.3., 3.4., 3.5., 3.6., 3.7., 3.8., 3.9. oraz 4.2.) budzą szereg uwag i zastrzeżeń. Badanym zjawiskom przypisywane są różne punktacje, ale Autor nie objaśnia ani kryteriów ani skali tych punktacji (Jako przykład służyć może "Analiza rewitalizacji rejonu Isle of Dogs w Londynie" na s. 125, która zawiera charakterystykę wieku mieszkańców określoną liczbowo jako "1-50 lat"). Uzupełnieniem tych przykładów procesów rewitalizacyjnych są omówienia projektów mających stworzyć swoiste "iluzje Bilbao": są to Milwaukee USA (s. 159), Sheffield UK, National Centre for Popular Music (s. 160), Rzym MAXXI (s. 161).

Bardzo interesującym, dobrze opracowanym podrozdziałem jest temat "Jakość przestrzeni miejskiej; obraz miasta". Rozważania na ten temat przeprowadzono na przykładach Kopenhagi i trzech miast australijskich (Sydney, Melbourne, Adelaida). Autor przekonująco przedstawia związek pomiędzy rewitalizacją i jakością przestrzeni miejskiej - jej 'obrazem'.

Interesującym fragmentem dysertacji jest ocena tzw. Efektu Bilbao, jako czynnika stymulującego działania na rzecz podnoszenia jakości życia mieszkańców i turystów, owocujące rozwojem miasta. Ciekawe są m. in. przytoczone przykłady Milwaukee, Sheffield, Rzymu, wskazujące na sukcesy i niepowodzenia tego rodzaju 'akupunktury' miejskiej. Niestety niewiele wnosi do wiedzy na ten temat pojawiający się na str. 158 rysunek ilustrujący wyniki przeprowadzonej przez Autora wśród przechodniów w miejscach publicznych Bilbao sondy na temat jakości życia w tym mieście (kryterium naukowości).

#### **4. CZĘŚĆ III - PROGNOZA (s.168)**

Autor przedstawia pogląd, że istnieje związek pomiędzy procesami rewitalizacyjnymi i zachowaniami społecznymi (ten związek jest przytoczony dalej przy omawianiu przypadku Gdańska). Uznaje, iż stopień podatności na rewitalizację należy rozpatrywać z uwzględnieniem kontekstów: urbanistycznego, architektonicznego, ekonomicznego oraz społecznego. Przedstawia także własną 3-stopniową skalę podatności na rewitalizację i zwraca uwagę na silne związki pomiędzy obrazem miasta i jego konkurencyjnością. Zależności te przedstawia w postaci tzw analizy SWOT.

Polska jest członkiem Unii Europejskiej od 2004 roku. Wciąż jeszcze nie dostosowała w pełni swego ustawodawstwa i administracji do prawa wspólnotowego, a zwłaszcza w zakresie ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju. Proces dostosowawczy ujawnia skalę opóźnień i siłę niezyciowych przepisów prawnych (prawa właściciela nieruchomości) oraz niski poziom świadomości obywatelskiej m. in. w zakresie regulacyjnych funkcji planów.

Autor przedstawia kompetentne analizy procesu zmian polityczno-ekonomicznych i społecznych w Unii Europejskiej, przytaczając podstawowe dokumenty UE dotyczące gospodarki przestrzennej a także dyrektywy środowiskowe opracowane przez Dyktoriał ds. Środowiska Komisji Europejskiej, m. in. Strategię Lizbońską (r. 2000), Goeteborską (2001), Rotterdam Urban Acquis (2004), Bristol Accord on Sustainable Communities (2005), Scoping document and summary of political messages (Luksemburg (2005) i Kartę Lipską (2007).

Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzianą konfrontacją zagadnienia dezindustrializacji i rewitalizacji miast nadwodnych z realiami polskimi tą część zamyka podrozdział 4.2.2. zatytułowany "Tereny zdegradowane w Polsce - analiza potencjału rozwoju miast; jakość przetargów, konkursów architektonicznych i urbanistycznych, polityki społeczno-ekonomicznej". Jest on poświęcony obszernej analizie i ocenie dwóch położonych nad wodą miast polskich: Gdańska i Elbląga.

Dobór Gdańska i Elbląga jako historycznych miast portowych i zarazem współcześnie postindustrialnych jest godną uwagi decyzją ujawniającą zarówno podobieństwa jak i istotne różnice dotyczące perspektyw rozwojowych tych nadwodnych miast.

#### **Gdańsk**

Gdańsk został trafnie wybrany jako przykład 'miękkiej', częściowej dezindustrializacji z powodzeniem przekształcającej część postocznioowych terenów w atrakcyjną społecznie i kulturowo przestrzeń miejską, swoistą 'wartość dodaną'.

Przemysł stoczniowy przechodzi ewolucję wynikającą z rosnącej specjalizacji przewozowej statków i ładunków; dla stoczni Gdańska i Gdyni oznacza to spadek produkcji lub jej przeprofilowanie

(Stocznia Gdańska stała się największym w Europie wytwórcą masztów siłowni wiatrowych). Gdańsk miał szczęście: zmniejszenie znaczenia zespołu stoczni rekompensował rozwój funkcji portowych a zwłaszcza Portu Północnego (*off-shore*). W rezultacie "tandem" portowy Gdyni i Gdańska stał się największym zespołem w basenie Morza Bałtyckiego o powierzchni składowej 550.000 m<sup>2</sup> przy zanurzeniu 15 m i zdolności przeładunkowej 60 mln ton (wewnętrzna specjalizacja: Gdynia - towary drobnicowe, Gdańsk - ładunki masowe). Zapleczem portu gdańskiego było i pozostaje zaplecze zlewni Wisły.

Tu uwaga: niezwykła ranga miejsca oraz jego dawnej i najnowszej historii (wymiar polityczny) spowodowała, że zostało ono uznane za przestrzeń wielkiego dziedzictwa społecznego i bacznie obserwowaną sceną społecznych dyskusji, seminariów, działań organizacji pozarządowych a także - *last but not least* - kilku silnie obsadzonych konkursów urbanistycznych oraz architektonicznych. Istnieje silnie utrwalony społecznie obraz miejsca.

### Elbląg

Wybór Elbląga jest usprawiedliwiony nie tylko historią tego miasta i związanego z nim portu, ale także niezwykle złożoną sytuacją społeczno-ekonomiczną, środowiskową a nawet polityczną. Oznacza to konieczność skrupulatnego rozważenia możliwości, warunków i charakteru funkcji portowej w obecnych, radykalnie zmienionych warunkach oraz refleksji nad rolą funkcji przemysłowej jako czynnika rozwojowego.

Elbląg w XIX wieku był portem rzeczny z dostępem do otwartego morza z Zalewu Wiślanego przez Cieśninę Piławską o głębokości 3,0 m. Port spełniał powszechnie ówczesne standardy (parametry techniczne i rozmiary jednostek pływających), co umożliwiło rozwój przemysłu maszynowego oraz sektora militarnego. Głównymi ładunkami zapewniającymi funkcjonowanie portu elbląskiego były w przeszłości eksport zbóż, tekstyliów i materiałów budowlanych<sup>1</sup> (wymagałoby to dziś przeładunku z jednostek płytkodennych na statki morskie!). Do niedawna port elbląski obsługiwał także import taniego węgla z Kaliningradu, obecnie zaniechany. Pomiedzy Gdańskiem i Elblągiem istnieje czynne połączenie wodne dla jednostek płytkodennych (głębokość toru 2,5m) rzeką Szarpawą (Zalew Wiślany - Szarpawa - Martwa Wisła - Gdańsk).

Koncepcja ożywienia społeczno-ekonomicznego Elbląga poprzez przywrócenie miastu znaczącej funkcji portowej wydaje się być uzasadniona historią miasta; jednak w rzeczywistości jest ona obarczona istotnymi wątpliwościami (jakie ładunki, jakie jednostki pływające, skąd i dokąd?). Wyzwaniem jest tu nie tylko problem aktywizacji samego miasta, jest nim kwestia ożywienia całego subregionu Elbląga (powiaty Bartoszyce, Braniewo, Elbląg, Lidzbark oraz miasto Elbląg), liczącego 330 tys. mieszkańców (bezrobocie 30%, w samym Elblągu 17%). Sytuację znacząco pogorszyło zmniejszenie obrotów handlu i usług w wyniku zamknięcia w 2016 roku tzw. strefy przygranicznej z Kaliningradem<sup>2</sup>.

Położenie nadwodne Elbląga, które było niegdyś czynnikiem jego zamożności (potwierdzonej industrializacją), mogło skłonić do myślenia o kontynuacji tej koncepcji poprzez realizację nowoczesnego portu morskiego. Wymagałoby to jednak znaczącego wysiłku inwestycyjnego w postaci przekopu Mierzei Wiślanej i ponoszenia bieżących kosztów usuwania osadów dennych i

<sup>1</sup> Historia Elbląga, tom III, część 1, pod redakcją A. Grotha, wyd. "Marpress" Gdańsk 2000.

<sup>2</sup> Przeładunki w porcie elbląskim w ostatnich latach nie przekraczały 200 tys. ton i obejmowały węgiel, materiały budowlane i zboża a po zaniechaniu importu węgla z Kaliningradu sytuują się na poziomie 100 tys. ton. przewozy pasażerskie wynoszą 30-40 tys. osób rocznie.

pogłębiania toru wodnego. Autor opowiada się za tą koncepcją i za przyjęciem tzw. *modelu wyrównawczego gospodarki*, nie uzasadniając bliżej tej decyzji.

Pomińnię tu zostały dwa ważne czynniki. Pierwszy z nich, to doświadczenia krajów Unii Europejskiej, które wskazują na wyczerpanie się tego modelu i celowość zwrotu ko *modelowi polaryzacyjno-dyfuzyjnemu*<sup>3</sup>. W warunkach głębokich różnicowań wewnątrz regionów i między regionami w Polsce przyjęty model ma za zadanie aktywizować i pobudzać konkurencyjność obszarów o niskim poziomie rozwoju oraz wspierać intensywny rozwój ośrodków wzrostu. Zasadą obowiązującą pozostaje niski poziom interwencji. Wcześniej stosowany model wyrównawczy polityki regionalnej w UE i użyte narzędzia nie przyniosły oczekiwanych rezultatów, w związku z tym wdrażany nowy model polaryzacyjno-dyfuzyjny powinien przyjąć nietradycyjny zbiór instrumentów pobudzania i równoważenia rozwoju społeczno-gospodarczego<sup>4</sup>.

Drugim czynnikiem jest wciąż niedoceniana wartość środowiska przyrodniczego i kulturowego subregionu Elbląga. Rozpatrywany teren ma status obszaru *Natura 2000 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana* chronionego prawem Unii Europejskiej<sup>5</sup>. Obowiązek ustanawiania obszarów Natura 2000 spoczywa na wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Obszar obejmuje polską część płytkiego (średnio 2,3 m) Zalewu wraz z Mierzeją Wiślaną oraz pas depresyjnych terenów lądowych. Co więcej, ochroną objęte są także Park Krajobrazowy "Mierzeja" oraz Park Krajobrazowy "Wysoczyzna Elbląska".

Obecnie realizowany jest projekt „Pętla Żuławska -- rozwój turystyki wodnej”, w ramach którego samorządy województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, wraz z samorządami lokalnymi i pozostałymi partnerami rewitalizują tamtejsze szlaki wodne. Efektem będzie Pętla Żuławska czyli połączenie obszaru Delt Wisły z europejskimi drogami wodnymi w ramach realizowanego od 2010 roku „Programu rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego - Pętla Żuławska”. Obszar objęty projektem to tereny Żuław i Zalewu Wiślanego wraz z Mierzeją Wiślaną, czyli łącznie 11 gmin i jeden powiat w województwach pomorskim i warmińsko-mazurskim. Twórcom Pętli Żuławskiej przyświeca idea utworzenia, spełniającej wysokie standardy, unikatowej sieci portów i przystani żeglarskich oraz pomostów cumowniczych. Kiedy Pętla Żuławska zostanie zamknięta, będzie można bez schodzenia na ląd przepłynąć z Gdańska przez Malbork i Elbląg do Krynicy Morskiej. Projekt wpisuje się w Międzynarodową Drogę Wodną E-70, która łączy Zalew Wiślany z Europą Zachodnią<sup>6</sup>.

Drogą wodną o niezwykłym znaczeniu technicznym i historyczno-kulturowym w skali europejskiej jest Kanał Elbląski<sup>7</sup>. Kanał ten ma status zabytku techniki i pomnika historii (całkowita długość Kanału wynosi 151 km a łączna suma różnic poziomów na śluzach i pochylniach wynosi 103 m). Osobliwością na skalę europejską jest zespół 5 pochylni do przetaczania statków. Teren objęty został ochroną prawną w formie Obszaru Chronionego Krajobrazu Kanału Elbląskiego, zaś Jezioro Druzno, przez które płynie kanał, jest rezerwatem przyrody. Kanał łączy Zalew Wiślany z Pojezierzem

<sup>3</sup> Churski Paweł: Model polaryzacyjno-dyfuzyjny w przemianach polityki spójności - konsekwencje dla ukierunkowania polityki rozwoju (w: Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 2014)

<sup>4</sup> Rynio Dorota: Uwarunkowania tworzenia nowego modelu polityki regionalnej w Polsce (w: Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2012)

<sup>5</sup> Za obszary Natura 2000 uznaje się tereny o największym znaczeniu dla zachowania zagrożonych lub bardzo rzadkich siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla ochrony wartości przyrodniczych całej Europy.

<sup>6</sup> realizowane inwestycje można zobaczyć na stronie internetowej projektu [www.petla-zulawska.pl](http://www.petla-zulawska.pl)

<sup>7</sup> [https://pl.wikipedia.org/wiki/Kanał\\_Elbląski](https://pl.wikipedia.org/wiki/Kanał_Elbląski)

ławskim, drugim co do wielkości pojezierzem w Polsce i zarazem głównym ośrodkiem żeglarstwa śródlądowego. Elbląg mógłby stać się 'stolicą' tego przyrodniczo-kulturowego subregionu łączącego drugie co do wielkości w Polsce Pojezierze Ławskie (stolica żeglarstwa) z zespołem Zalewu Wiślanego.

*Zmniejszanie skali różnic rozwojowych jest zadaniem polityki spójności. Brak jej skuteczności w modelu wyrównawczym skłania do poszukiwania bardziej optymalnych rozwiązań opierających się na modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym. Podejmowana interwencja powinna opierać się na reorientacji celów z niwelowaniem różnic na uzyskanie korzyści z występowania zróżnicowania m. in. przy wykorzystaniu zasobów endogenicznych i terytorialnej koordynacji). Niwelowanie różnic już nie wystarcza, coraz częściej potrzebna jest reorientacja celów<sup>8</sup>.*

*W modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym aktywny udział społeczeństwa w kształtowaniu podstaw rozwoju regionu wspomaga nie tylko ośrodki intensywnego wzrostu, ale i obszary niżej rozwinięte. W długim okresie zwiększa to spójność wewnętrzną regionu i jego zewnętrzną konkurencyjność poprzez stabilizację zaplecza<sup>9</sup>.*

*Zmniejszanie skali różnic rozwojowych jest zadaniem polityki spójności. Brak jej skuteczności w modelu wyrównawczym skłania do poszukiwania bardziej optymalnych rozwiązań opierających się na modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym. Podejmowana interwencja powinna opierać się na reorientacji celów z niwelowania różnic na uzyskiwanie korzyści z występowania zróżnicowania m.in. przy wykorzystaniu zasobów endogenicznych i terytorialnej koordynacji polityk<sup>10</sup>.*

W przypadku Elbląga zderzają się dwa odmienne podejścia, które - trzeba to podkreślić - wzajemnie się wykluczają: reindustrializacja ośrodka miejskiego kosztem środowiska lub 'zielona' integracja gospodarcza subregionu.

## **5. WNIOSKI**

Przedstawione na s. 255 wnioski Ujęte zostały w pięciu punktach. Zaskakują one lakonicznością i ogólnikowością.

## **PODSUMOWANIE**

Autor podjął się niezwykle ważnego ale i trudnego zadania jakim jest analiza i ocena warunków i możliwości aktywizacji społecznej i gospodarczej miast, które straciły swój potencjał rozwojowy w wyniku procesów cywilizacyjnych; w szczególności doświadczających skutków deindustrializacji. Wartością pracy jest też próba całościowego ujęcia ocen badanych zespołów miejskich i inwestycji rewitalizacyjnych, obejmującego nie tylko sferę ekonomiczną i techniczną ale także społeczną. Autor posługuje się określeniem "obraz miasta", zwracając uwagę na niedocenianą wartość, jaką może być społeczno-kulturowy wizerunek miasta nie tylko jako struktury ale także jako procesu jego ożywienia poprzez rewitalizację. Ta próba całościowego ujęcia zasługuje na uznanie.

Autor stara się uwzględnić dyrektywy i zalecenia Unii Europejskiej dotyczące procesów rozwoju miast europejskich i ich gospodarki przestrzennej. Dotyczy to zwłaszcza dwóch modeli gospodarki regionalnej: *modelu wyrównawczego i modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnego*. Bardzo interesujące jest przedstawione na stronach 149-164 omówienie metod realizacji wybranych programów przekształceń terenów przemysłowych w krajach z gospodarką wolnorynkową (s.149-164) oraz rozważania na temat jakości przestrzeni miejskiej i obrazu miasta (s. 164-170).

---

<sup>8</sup> Churski op. cit.

<sup>9</sup> Rynio

<sup>10</sup> Churski op. cit.

Pojawia się w nich pojęcie 'dobra wspólnego', które staje się współcześnie swoistym kamieniem węgielnym planowania przestrzeni<sup>11</sup>. "Dobro wspólne, to wzorzec rządzenia się, zakorzeniony głęboko (...) jako system samowystarczalnego, odpowiedzialnego zarządzania zasobami i pomocy wzajemnej"(...) jest w istocie etyką - sposobem wyjścia poza *homo oeconomicus*, samolubną zachłanność (...). Dobro wspólne zakłada ważną rolę samoorganizacji i samorządu"<sup>12</sup>.

### OCENA I WNIOSEK KOŃCOWY<sup>13</sup>

Na pozytywną ocenę zasługują dokonane przez Autora opisy i oceny zjawiska de-industrializacji, zmuszające do poszukiwania nowych dróg rozwoju społeczno-gospodarczego. Przykładem jego wiedzy na ten temat jest omówienie przyjętej w Unii Europejskiej polityki spójności, mającej łagodzić różnice rozwojowe. Polityka ta wypracowała dwa odmienne modele postępowania: model wyrównawczy i model polaryzacyjno-dyfuzyjny. Wybór przyjętego w rozprawie modelu wyrównawczego dla Elbląga jest dyskusyjny. Podobnie rzecz ma się - zdaniem recenzenta - z niedocenianiem koncepcji zrównoważonego rozwoju w wyborze wariantów rozwoju.

Autor podjął się badania bardzo trudnego, wymagającego szerokiej wiedzy zagadnienia. Jest nim ważny, złożony problem rewitalizacji specyficznej grupy terenów poprzemysłowych, wymagający wieloaspektowego, ekonomicznego, społeczno-kulturowego, przestrzennego zintegrowanego podejścia, integrującego te aspekty w wielowarstwowej strategii planowego postępowania. Podjęty temat jest ważnym aspektem współczesnego procesu cywilizacyjnego kształtowania się społeczeństwa postindustrialnego.

Takie ujęcie wynika z rosnącej świadomości złożoności nie tylko struktur ale przede wszystkim procesów nich zachodzących. Ujęcie takie, określanie terminem *nexus approach*, stara się uwzględnić sieciowy charakter zjawisk zachodzących w przestrzeni. Jest to niewątpliwa zaleta dysertacji. Autor słusznie opowiada się za przyjęciem koncepcji dobra wspólnego jako wartości nadrzędnej w planowaniu przestrzennym, przeciwstawiającą się skrajnemu liberalizmowi, traktującemu przestrzeń jako towar (*commodification*).

Analizy rozwoju, upadku i odrodzenia wybranych industrialnych ośrodków miejskich w różnych krajach oraz w Polsce oraz procesów ich rewitalizacji pozwoliła Autorowi dokonać porównania tych procesów z realiami polskimi na przykładzie Gdańska i Elbląga. **W moim przekonaniu pozwoliło mu to podjąć bardzo ważny społecznie temat modyfikacji dotychczasowego modelu gospodarki przestrzennej w Polsce, spełniający wymagania stawiane rozprawom doktorskim.**



5 maja 2018 r.

<sup>11</sup> Bollier David: Dobro wspólne jako nowy paradygmat, 2012

<sup>12</sup> Jamka Beata: Ekonomia dobra wspólnego - budowa nowego paradygmatu; Uczelnia Łazarskiego.

<sup>13</sup> "Rozprawa doktorska (...) powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego (...) oraz wykazywać ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w danej dyscyplinie naukowej (...) oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej (...)" (Ustawa z dnia 21 kwietnia 2017 r.).