Przestrzenie wspólne. Badania nad przestrzeniami publicznymi i ich rolą

W poszukiwaniu przestrzeni idealnej

Marta Urbańska

Uniwersytet Artystyczny
w Poznaniu

Praca doktorska
Wydział Architektury i Wzornictwa
Uniwersytet Artystyczny w Poznaniu

Autorka:
mgr Marta Urbańska

Promotor:
dr hab. Sławoj Dreszer, UAP w Poznaniu

Recenzenci:
dr hab. inż. arch. kraj. Beata Gawryszewska, SGGW w Warszawie
prof. dr hab. Jacek Siwczyński, ASP w Krakowie

Konsultacje, wsparcie i opinie:
dr inż. arch. Monika Arczyńska (A2P2)
prof. dr hab. Włodzimierz Dreszer
prof. dr hab. Marek Krajewski
dr Justyna Pilarska
prof. dr hab. Ewa Rewers
Jola Starzak i Dawid Strębicki (Atelier Starzak Strebicki)
Piotr Szczepański
Bartosz Zimny
Instytut Badań Przestrzeni Publicznej, ASP w Warszawie

Tłumaczenie:
z języka angielskiego: mgr Karolina Urbańska
z języka chorwackiego: mgr Karolina Urbańska
z języka hiszpańskiego: Katarzyna Grabkowska

Zdjęcia, oprawa graficzna i skład:
mgr Marta Urbańska

Druk:
Drukarnia VMG Print
ul. Unii Lubelskiej 1
61-249 Poznań

Poznań, 2020

Spis treści

Wstęp **6**
Uzasadnienie wyboru tematu pracy 8
Cel pracy 8
Teza pracy 8
Przedmiot i zakres pracy 8
Zakres terytorialny i czasowy pracy 8
Metody badań 9
Struktura pracy 9

Badania nad przestrzeniami publicznymi i ich rolą **10**
Wprowadzenie 12

Przestrzenie tymczasowe **14**
„Plac Defilad" w Warszawie 16
„Otwarta Ząbkowska" w Warszawie 22
PARK(ing) Day w Poznaniu 28

Przestrzenie sztuki **34**
Przystań Sztuki w Poznaniu 36
„Pozdrav suncu" i „Morske orgulje" Nikoli Bašicia w Zadarze 44
Podglądając historię. Plac Petara Zoranicia w Zadarze 52

Przestrzenie czasu wolnego **58**
Zabawa przez doświadczanie. Dach Muzeum Nauki NEMO w Amsterdamie 60
Aż zgrzytają zęby. Hauser Plads w Kopenhadze 66
Graniasty Charlotte Ammundsens Plads w Kopenhadze 72

Przestrzenie integracji **78**
Spotkanie dwóch brzegów. Madrid Río 80
Przestrzeń multikulti. Superkilen w Kopenhadze 92

Przestrzenie zieleni **106**
Berlin to dla mnie kolor zielony 108
Podniebne ogrody. Dach Centrum Spotkania Kultur w Lublinie 122

Przestrzeń jak gąbka. Tåsinge Plads w Kopenhadze 128
Zielona oaza w centrum miasta. Plac Europejski w Warszawie 136
Na zielonych schodach. Eiffel Kert w Budapeszcie 144
W gąszczu miejskiej zieleni. Charlottehaven w Kopenhadze 152

Przestrzenie nabrzeży **158**
Miejskie morskie fale. Kalvebod Bølge w Kopenhadze 160
Myślenie krajobrazem. Dach Opery Narodowej w Oslo 168
Powrót ku rzece. Bulwary Wiślane w Warszawie 178
Miasto jutra. Bo01 w Malmö 194

Przestrzenie ruchu i transportu **208**
Dobrze, lepiej, najlepiej. Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze 210
Jedź na rowerze tak, jakbyś go komuś ukradł. Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie 234
Pożegnanie z Moskwą. Plac Kálmána Széll a w Budapeszcie 250
Wehikuł czasu. Alexanderplatz w Berlinie 256
Kiedy przestrzeń podąża za ludźmi. Stacja Nørreport w Kopenhadze 264

Przestrzenie odzyskane **274**
Trudne konteksty. Krakowskie Przedmieście i plac Litewski w Lublinie 276
Drugie życie. Wolny Dziedziniec w Poznaniu 288
Pierwsze polskie woonerfy. Rewitalizacja śródmiejskich ulic w Łodzi 294
Miejski salon. Israels Plads w Kopenhadze 306

Podsumowanie i wnioski **322**
W poszukiwaniu przestrzeni idealnej 324

Bibliografia, przypisy i spis ilustracji **328**

Książka, którą trzymają Państwo w rękach, jest wynikiem wielu doświadczeń, podróży, obserwacji i prób zrozumienia. Jest też zapisem myśli, wniosków, rozmów i pytań o przyszłość. Teraz jedno wiem na pewno – by w pełni zrozumieć, trzeba osobiście **doświadczyć.**

Marta Urbańska

Wstęp

Uzasadnienie wyboru tematu pracy
W mojej pracy artystycznej, badawczej i pedagogicznej bardzo ważne jest dla mnie działanie poprzez doświadczanie, analizowanie i zrozumienie tego, czego się doświadcza i co się analizuje. W dostępnej literaturze przedmiotu bardzo wiele jest opracowań, które niejednokrotnie znakomicie omawiają problematykę miast i przestrzeni publicznych, jednak nie znalazłam w nich osobistych, subiektywnych odczuć, obserwacji, spostrzeżeń i emocji autorów. Tak, jakby większość z nich spoglądała na te miejsca jedynie z perspektywy biurka, z dystansu setek kilometrów. Nauczona przez profesora Włodzimierza Dreszera, że, aby zaprojektować, trzeba najpierw zobaczyć, zbadać i zrozumieć, postanowiłam zorganizować dla siebie cykl plenerów badawczych w kraju i zagranicą, podczas których obserwowałam, analizowałam i konfrontowałam się z własnymi odczuciami na temat miejsc, które wcześniej znałam jedynie z książek, czasopism i Internetu.

Cel pracy
Celem jest zbadanie współczesnych przestrzeni publicznych w miastach europejskich oraz określenie, jaką pełnią rolę i jakie mają znaczenie dla miast i ich mieszkańców. Celem pośrednim jest doświadczenie i zrozumienie wybranych miejsc i przełożenie w przyszłości tych obserwacji na autorskie narzędzia, które pomogą w popularyzacji wiedzy na temat przestrzeni publicznych, funkcji, jaką odgrywają we współczesnych miastach i jaki mają wpływ na jakość życia mieszkających w nich ludzi.

Teza pracy
Przestrzenie publiczne mają znaczenie w kształtowaniu współczesnych miast i lokalnych społeczności. Teza pomocnicza 01: Przestrzenie publiczne mają znaczenie w kształtowaniu struktury urbanistycznej współczesnych miast. Teza pomocnicza 02: Przestrzenie publiczne mogą być źródłem korzyści ekonomicznych, ekologicznych, kulturotwórczych i społecznych dla współczesnych miast.

Przedmiot i zakres pracy
Przedmiotem pracy są przestrzenie publiczne wybranych miast europejskich. Szczególną uwagę poświęcam najnowszym realizacjom w miejskich przestrzeniach publicznych oraz próbie określenia roli, jaką pełnią współcześnie.

Zakres terytorialny i czasowy pracy
Badania literatury dotyczą głównie teorii i badań opisanych po 2000 roku. Opracowania studialne i przykłady dotyczą projektów i realizacji w wybranych miastach europejskich wykonanych lub zrewitalizowanych przede wszystkim po 2000 roku. W studium przypadku badane są wybrane przestrzenie publiczne m.in. w: Amsterdamie, Berlinie, Budapeszcie, Kopenhadze, Lublinie, Łodzi, Madrycie, Malmö, Oslo, Poznaniu i Warszawie. Zakres obejmuje ogólne analizy w skali całych miast, szczegółowe badania wybranych układów urbanistycznych oraz wybranych typów przestrzeni wspólnych.

Metody badań:
- Badania literatury oraz materiałów dostępnych w Internecie, prasie oraz materiałach filmowych. Ze względu na specyfikę tematu posłużyłam się informacjami zamieszczonymi na stronach internetowych polskich i zagranicznych wydawnictw prasowych oraz portali poświęconych projektowaniu i najnowszym publicznym inwestycjom w miastach polskich i europejskich. W wielu przypadkach bowiem, podejmowana problematyka badawcza nie doczekała się dotychczas spójnego opracowania naukowego.
- Studia przypadków. Analizy projektów i realizacji układów urbanistycznych wybranych przestrzeni publicznych.
- Badania własne. Wykorzystanie autorskiej metody badawczej: obserwacja miejskich przestrzeni publicznych oraz układów urbanistycznych i opracowanie tzw. „esejów fotograficznych".

Podczas pracy nad dysertacją odbyłam kilka autorskich plenerów badawczych w miastach w Polsce i w Europie, stąd powołuję się na przykłady i doświadczenia z tychże. Uzupełnieniem dla pracy badawczej, zaczerpniętym z nauk socjologicznych, były wywiady i rozmowy przeprowadzone z: dr inż. arch. Moniką Arczyńską z biura projektowego A2P2, prof. Włodzimierzem Dreszerem, prof. Markiem Krajewskim, dr Justyną Pilarską, prof. Ewą Rewers, Jolą Starzak i Dawidem Strębickim z Atelier Starzak Strebicki, Piotrem Szczepańskim oraz Bartoszem Zimnym. W roku akademickim 2019/2020 podjęłam też studia podyplomowe w Instytucie Badań Przestrzeni Publicznej przy Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, by usystematyzować i pogłębić wiedzę z zakresu studiów miejskich.

Struktura pracy
Pracę podzieliłam na cztery główne części. W pierwszej, omówiłam problematykę, cel, tezę, przedmiot i zakres pracy oraz metodykę podjętych badań. W drugiej, opisałam problematykę kształtowania przestrzeni publicznych we współczesnych miastach europejskich. W trzeciej części, przedstawiłam trzydzieści osiem studiów przypadku, podzielonych na następujące grupy: Przestrzenie tymczasowe, Przestrzenie sztuki, Przestrzenie czasu wolnego, Przestrzenie integracji, Przestrzenie odzyskane, Przestrzenie zieleni, Przestrzenie nabrzeży oraz Przestrzenie ruchu i transportu. Podział ten wynika z osobistych obserwacji i doświadczeń – nazwy poszczególnych przestrzeni są odzwierciedleniem tego, co było ich dominującą cechą. Do każdego studium przeprowadziłam badania własne, w oparciu o autorską metodę badawczą i analizę stanu obecnego przeprowadzoną *in situ* oraz analizę literatury przedmiotu. Każdorazowo przedstawiam wyniki tych analiz, w szczególności historycznych i funkcjonalnych, oraz własne przemyślenia i komentarze dotyczące funkcji i roli, jaką pełnią poszczególne, omawiane przeze mnie przykłady przestrzeni publicznych. Każde studium opatrzone jest autorskimi zdjęciami. W ostatniej, czwartej części, zawarłam podsumowanie i wnioski końcowe, z których część może mieć w przyszłości zastosowanie praktyczne.

Badania nad przestrzeniami publicznymi i ich rolą

Wprowadzenie

Dyskusji o przestrzeniach publicznych w mieście nie uda się uniknąć. Towarzyszą nam każdego dnia, na każdym kroku. Przestrzeń publiczna bowiem to nie tylko park, skwer czy rynek. To również ulice, targi, place miejskie, szkoły, place zabaw i boiska, dworce, stacje metra, ścieżki rowerowe, nabrzeża i dzielnice portowe, linie brzegowe rzek, mosty i kładki, przestrzenie biurowców, osiedla mieszkaniowe, kampusy uniwersyteckie, zrewitalizowane obszary poprzemysłowe, dachy użytkowe, punkty widokowe, zabytki, cmentarze i miejsca pamięci. To miejsce kontaktu ze sztuką, odpoczynku, rekreacji, handlu i pracy. Przestrzenie publiczne to miejsca, w których przecinają się ścieżki wielu ludzi i w których możliwe jest spotkanie.

W Karcie Przestrzeni Publicznej przyjętej w 2009 roku przez III Kongres Urbanistyki Polskiej Towarzystwa Urbanistów Polskich i Związku Miast Polskich przestrzeń publiczną definiuje się w kategoriach społeczno-ekonomicznych, jako „dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami – służące zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych, [a] o publicznym charakterze przestrzeni decyduje zbiorowy sposób jej użytkowania [1]". Katarzyna Pluta z kolei, odwołuje się do encyklopedycznych definicji słów „przestrzeń" oraz „publiczny", ograniczając je do tych, które są najbliższe opisywaniu przestrzeni fizycznej. Konkludując swoje rozważania, badaczka definiuje przestrzenie publiczne jako „tereny fizyczne dostępne dla każdego obywatela na równych prawach, [które są] miejscem bezpośrednich kontaktów, stanowią wartość kulturową i dobro wspólne wszystkich mieszkańców miasta, a także określają jego tożsamość [2]".

Ciekawy wobec tego jest punkt widzenia zaproponowany przez Krzysztofa Nawratka, który sugeruje, by publiczną przestrzeń miejską postrzegać przez „pryzmat subiektywnych odczuć użytkownika i dzielić na intymną i prywatną [3]". W ślad za nim idą Krzysztof Bierwiaczonek i Tomasz Nawrocki, zwracając uwagę, by „precyzując kategorię przestrzeni publicznej nie (...) tracić z pola widzenia tego, że jej istotę określa nie to, czy coś jest prywatne czy publiczne, komercyjne czy obywatelskie, otwarte lub zamknięte". Ich zdaniem bowiem, „charakter przestrzeni publicznej determinowany jest (...) przez tych, którzy tę przestrzeń użytkują [4]".

Rozważania te prowadzą do zagadnienia percepcji przestrzeni, stopnia jej zrozumienia. O tym z kolei, miałam okazję usłyszeć w rozmowie z profesorem Włodzimierzem Dreszerem, który zwracał uwagę na to, że „w bieżącej percepcji tyle dostrzegamy, ile wiemy, [a kiedy] patrzymy na kadr rzeczywistości postrzegamy zbiór form, które rozpoznajemy bez analizy. Natomiast prawda o ich istocie, znajduje się pod powierzchnią przyswojonego obrazu lub między powierzchnią a obserwatorem. (...) Widzenie bez zrozumienia pozostaje [więc] poza świadomością i doświadczeniem, a to znaczy, że jest bezużyteczne. Dostrzeżenie i zrozumienie nowego pozwala na świeżą, inną interpretację. Ta interpretacja, dokonanie nowej syntezy, jest wkładem w myślenie o przestrzeni, otoczeniu człowieka, czy konstruowaniu tego, co jest jego otoczeniem. Niesie ziarno twórczej idei [5]". Podążając za tą myślą, można dojść do następującej konstatacji, że również to, w jaki sposób odbieramy i rozumiemy miasto oraz zawarte w nim przestrzenie publiczne jest wypadkową zdobytych dotąd doświadczeń i wiedzy.

Ta myśl kierowała mną podczas autorskich wyjazdów badawczo-artystycznych. W tym kontekście być może zabrzmi to przewrotnie, ale starałam się, aby o miejscach, do których jadę, wiedzieć jak najmniej. Wszystko po to, by pozwolić sobie na ich spontaniczne doświadczanie, bez skupiania uwagi na konkretnych detalach, bez narzucania sobie tego, co powinnam zobaczyć, a co dostrzec. Dopiero po powrocie konfrontowałam swoje obserwacje, odczucia i emocje z informacjami, które znalazłam w literaturze. Często rezultaty tych eksperymentów wprowadzały mnie w niemałe zdumienie.

Punktem wyjścia do powstania tej książki była potrzeba zrozumienia mechanizmów, które wpływają na formę, funkcjonalność i sukces współczesnych miejskich przestrzeni publicznych. Co tak naprawdę powoduje, że niektóre realizacje płynnie łączą się ze strukturą miejską i lokalną społecznością, odnosząc miastotwórczy sukces, kiedy inne leżą odłogiem, zupełnie poza świadomością mieszkańców? Jak duża jest rola przestrzeni publicznych w budowaniu współczesnych miast i społeczności? Czym właściwie są współczesne miasto i przestrzeń publiczna? Do czego nam służą? Jaka jest ich rola? Czy mają realny wpływ na to, jak wygląda codzienne życie mieszkańców? Czy są w stanie poprawić ich samopoczucie i jakość życia, czy to jedynie utarty slogan? Dlaczego jednymi przestrzeniami się zachwycamy, a innymi nie? Co z tymi, o których rozpisują się czasopisma dla projektantów, a w rzeczywistości nikt ich nie lubi? Co kieruje projektantami, gdy przyjdzie im tworzyć w przestrzeniach publicznych? Czym dla mnie są przestrzenie publiczne i miasto?

Z tymi i dziesiątkami innych pytań wyruszyłam w trwającą dwa lata i setki kilometrów podróż po Europie, szukając przestrzeni, która odpowie na nie wszystkie. Ta potrzeba zrozumienia kierowała mną od Edynburga po Sewillę. Przez cały ten czas literatura była dla mnie podporą i źródłem inspiracji. Przesuwała granice poszukiwań i własnych możliwości. Znalezienie się w końcu w takim miejscu, poczucie go, zrozumienie jego skali, doświadczenie materiałów, faktur, zapachów, dźwięków obudziło we mnie zupełnie nowe spojrzenie na to, co faktycznie w projektowaniu przestrzeni publicznych jest istotne i ważne.

Miasta nie doświadcza się jedynie oczami i właśnie o tym jest ta książka. Niech będzie głosem w dyskusji na temat tego, czym dla współczesnych miast i społeczności są przestrzenie publiczne. Jakie jest ich znaczenie i jaką rolę mają do odegrania. Jak je rozumiemy i na ile, projektując przestrzenie miast, jesteśmy w stanie inspirować się wzajemnie.

Przestrzenie tymczasowe

„Plac Defilad" w Warszawie

Wakacyjna przestrzeń publiczna położona w samym sercu Warszawy, u stóp pałacu, pomiędzy pomnikami Kopernika i Mickiewicza, której symbolem stał się dwudziestopięciometrowy, drewniany stół.

„Plac Defilad” w Warszawie

Plac Defilad w Warszawie, jak chyba żaden inny w Polsce, wzbudza wiele kontrowersji i ogólnonarodowych dyskusji. Głównym powodem jest – rzecz jasna – górujący nad nim Pałac Kultury i Nauki, który nikogo nie pozostawia obojętnym, jednak sam teren przed gmachem już od lat spędza sen z oczu stołecznym urzędnikom – co z nim, w końcu, zrobić? Z założenia, plac miał być miejscem reprezentacyjnym, służącym do organizacji masowych wydarzeń i politycznych wieców. Jego losy potoczyły się jednak inaczej i ostatecznie pełnił funkcję przede wszystkim handlową i to taką pod postacią blaszanych bud, w których sprzedawano podrabiane płyty i odzież. Plac powstał w okresie ludowym, kiedy „ideałem projektowania była przestrzeń, której nie da się objąć spojrzeniem [1]” i chociaż rzeczywiście jest wielki – administracyjne ograniczają go Aleje Jerozolimskie, park Świętokrzyski i ulica Marszałkowska, a jego powierzchnia przekracza cztery hektary – dziś, w świadomości i postrzeganiu wielu osób, zawęża się jedynie do przestrzeni pomiędzy teatrami Dramatycznym i Studio. W dużym stopniu dzieje się tak dlatego, że od 2014 roku, w miesiącach wiosenno-letnich, na płycie głównej przed pałacem organizowany jest cykl wydarzeń pod hasłem „Plac Defilad”.

Ideą tego projektu jest (s)tworzenie w sercu Warszawy otwartej, kulturotwórczej i wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej, dostępnej i atrakcyjnej dla każdej grupy wiekowej i społecznej, przyciągającej zarówno mieszkańców, jak i turystów. W sercu dziś jeszcze zabetonowanym i niezbyt przyjaznym, jednak Miasto dokłada starań, by stan ten zmienić, chociażby przez takie projekty, jak właśnie „Plac Defilad”, którego jest organizatorem.

Działania podjęte w 2014 roku dały początek wyraźnej, długofalowej zmianie, której symbolem stał się, ustawiony u stóp pałacu, dwudziestopięciometrowy drewniany stół. To przy nim, w otoczeniu drzew i kwiatów, każdego roku odbywają się spotkania, debaty, wspólne śniadania, warsztaty, animacje i wszelkie działania artystyczne, które pomagają w jednoczeniu i budowaniu wspólnoty.

Na placu zwykle stawiana też jest scena, pawilony kulturalne i instalacje artystyczne. Koncerty, filmy, spektakle, wystawy czy poranne lekcje gimnastyki sprawiają, że patrzy się na niego z zachwytem i ciekawością, a na ludzi wokół – z szacunkiem, zrozumieniem i życzliwością. Miejsce to jest bowiem dla wszystkich, bez względu na poglądy, wyznanie i pochodzenie. Jego gospodarzem jest stołeczny Teatr Studio. Projekt współtworzą także instytucje kultury oraz klubokawiarnie działające w przestrzeni Placu. Wszystkie te podmioty łączy cel i potrzeba stworzenia kulturalnej wizytówki Warszawy, przestrzeni sprzyjającej interakcjom społecznym, której ich zdaniem (i nie tylko ich) miasto potrzebuje [2]. Jak podkreśla Aldona Machnowska-Góra, dyrektorka-koordynatorka ds. kultury i komunikacji społecznej Urzędu m.st. Warszawy: „Plac Defilad na stałe zmienił to miasto” oraz „sposób myślenia o tym, jaką rolę i funkcję w mieście ma pełnić miejska instytucja publiczna, w jaki sposób ma się komunikować z mieszkańcami, ze swoimi odbiorcami, w jaki sposób współpracować z innymi instytucjami”. Jej zdaniem „Plac Defilad” zmienia też „sposób myślenia o przestrzeni w mieście [3]”.

Najbardziej wyrazistym elementem każdej edycji „Placu Defilad” jest 25-metrowy drewniany stół, ustawiony u stóp Pałacu Kultury. Jest to przestrzeń do rozmowy, dyskusji, spotkania innych i pobycia ze sobą. Przy tym stole, dla mieszkańców organizowane są weekendowe śniadania, albo odświętne kolacje. Dla tych, którzy są nieśmiali i niewprawieni w spontanicznych interakcjach z obcymi, takie miejsce jest świetną przestrzenią do tego, by nieco się otworzyć i nawiązać nowe relacje. Wzruszające jest, kiedy przy wspólnym stole siedzą dosłownie wszyscy. Niezależnie od wieku, koloru skóry, zasobności portfela czy poglądów.

Każdego roku, przez trzy letnie miesiące, na placu przed Pałacem Kultury i Nauki na mieszkańców czekają wygodne, wieloosobowe siedziska (a wręcz leżanki) i inne meble miejskie. Drewno, z którego zostały wykonane, świetnie koresponduje z kamienną bryłą budynku sprawiając, że wydają się jeszcze bardziej wygodne i przytulne. Pojawia się też roślinność w donicach. Podoba mi się ten kontrast pomiędzy gmachem i instytucjami, które się w nim znajdują, skojarzeniami, jakie ze sobą niosą, a niemal wakacyjnym charakterem umeblowania, które wypełnia i przeobraża plac od czerwca do września.

„Plac Defilad" przyciąga też tych, którzy z oferty instytucji skupionych w budynku Pałacu Kultury i Nauki korzystają rzadko. W powszechnym pojmowaniu, instytucje takie, jak, chociażby, teatr, zobowiązują do określonych zachowań i wzorców, na które nie wszyscy mają ochotę. W czasie letnich miesięcy jednak, przestrzeń przed PKiN staje się swobodna i niczym nieskrępowana, można wylegiwać się w szortach, jeść bułę i siorbać lemoniadę.

Poza sygnałem: to miejsce mogłoby tak wyglądać, „Plac Defilad" uczy wspólnotowego życia w mieście, pokazuje, jak demokratyczna może być miejska przestrzeń publiczna.

W Warszawie nie ma już chyba osób, które choć raz nie odwiedziły „Placu Defilad" w czasie wakacji. Pierwsza edycja przyciągnęła ponad trzydzieści tysięcy ludzi, a z każdą kolejną liczba ta rosła. Projekt sprawił także, że instytucje kultury, które do tej pory skrywały się za murami gmachu, a dostęp do nich mieli tylko ci z biletem wstępu, wyszły za próg, dodatkowo aktywizując mieszkańców. Szczególnie tych, którzy na co dzień nie mają możliwości, albo ochoty, uczestniczyć w miejskim życiu kulturalnym.

Zaprojektowanie tego maleńkiego kawałka, skrawka przestrzeni publicznej Warszawy w sposób przyjazny, mądry i funkcjonalny stało się silnym głosem w dyskusji na temat tego, jak powinien wyglądać cały wielki plac Defilad. W 2017 roku Ratusz ogłosił dwustopniowy konkurs na projekt zagospodarowania przestrzeni pomiędzy wejściem głównym Pałacu Kultury i Nauki a ulicą Marszałkowską. Zwyciężył projekt biura A-A Collective. Jest szansa, że realizując ich wizję, plac Defilad w Warszawie zamieni się w tętniącą życiem, współczesną miejską agorę.

„Chcemy rozwijać ideę stołu publicznego, wspólnego, demokratycznego i społecznego. Stół stanie się symboliczną przestrzenią, wokół której koncentrować się będzie szereg wspólnotowych wydarzeń – spotkań, debat, warsztatów, konsultacji społecznych, oddolnych inicjatyw [4]".

„Otwarta Ząbkowska" w Warszawie

Ulica, która zamyka się dla samochodów, by otworzyć dla mieszkańców. Wokół Ząbkowskiej w Warszawie nie brakuje kontrowersji, jednak urzędnicy i miejscy aktywiści nie zbaczają z kursu i udowadniają, że ulica może być wyłączona z ruchu samochodowego, nie tylko w wakacyjne weekendy, ale i przez całe lato.

„Otwarta Ząbkowska” w Warszawie

„Otwarta Ząbkowska” to organizowany od 2015 roku festiwal, choć nazywany jest częściej „wielkim świętem” warszawskiej Pragi. Odbywa się w przestrzeni ulicy Ząbkowskiej, jednej z najbardziej ikonicznych ulic tej dzielnicy. Od pięciu lat, w sezonie wakacyjnym, jej fragment wyłączany jest z ruchu samochodowego. Staje się wówczas tętniącym życiem miejskim deptakiem, na którym zamiast sznurów samochodów pojawiają się drzewa i roślinność w donicach, siedziska, stoły do ping-ponga i wspólny stół. Przez dwa letnie miesiące ulica jest też sceną dla różnorodnych działań społeczno-kulturalnych, a sąsiadujące z nią podwórka, place i zaułki zamieniają się w kino, teatr, pracownie, klub poetycki, miejsca zabawy i spotkań. Wszystkie mają na celu integrację mieszkańców nie tylko Pragi, lecz także całego miasta.

Ulica Ząbkowska w Warszawie ma swój specyficzny, niepowtarzalny charakter i ogromny potencjał kulturotwórczy. Jest ikonicznym miejscem, z przepięknie zachowaną tkanką miejską, licznymi kawiarniami i usługami w parterach budynków oraz lokalną społecznością, jakiej nie spotka się nigdzie indziej. Jednocześnie, jest też ważną arterią komunikacyjną miasta. Każdy, kto choć raz odwiedzi to miejsce zauważy jednak od razu, że struktura Ząbkowskiej nijak się ma do dużego natężenia ruchu [1]. Ze swoją stosunkowo niską zabudową kamienic i wąską, wybrukowaną drogą, wygląda bardziej jak małomiasteczkowa uliczka, niż metropolitalna droga tranzytowa.

Rozmowy o tym, by ulicę Ząbkowską przekształcić w deptak z ograniczonym ruchem kołowym, były prowadzone już na początku lat 2000. W 2010 roku uchwalono plan zagospodarowania przestrzennego dla tej części miasta, który dopuszcza taką możliwość [2,7], a w 2015-tym, po oddaniu do użytkowania pierwszego odcinka II linii metra, mieszkańcy i przedsiębiorcy z Pragi zgłosili się z tym pomysłem do Miasta raz jeszcze [3]. Podjęto wówczas decyzję o zamknięciu fragmentu Ząbkowskiej (między ulicami Brzeską i Targową) dla ruchu samochodowego i zmianie jej funkcjonowania w czasie letnich wakacji. Tak narodziła się idea i pierwsza edycja Festiwalu Otwarta Ząbkowska.

Festiwal Otwarta Ząbkowska organizowany jest przez Teatr Powszechny w Warszawie we współpracy z praskimi animatorami, artystami, klubami i organizacjami pozarządowymi, przy wsparciu finansowym miasta stołecznego Warszawy w ramach Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku [4]. W swoich założeniach ma on funkcjonować jak forum społeczno-ściowe. Dlatego do współdziałania i współuczestniczenia zapraszani są wszyscy: mieszkańcy, przedsiębiorcy, aktywiści i społecznicy.

W czasie weekendów, Ząbkowska tętni życiem miejskim i przychodzi tutaj wielu mieszkańców z całego miasta. Jest pan, który sprzedaje stare książki, są, owiane już niemal legendą, stoły do ping-ponga, restauratorzy chętnie wystawiają dodatkowe stoliki na zewnątrz, a w dniu, w którym zrobiłam to zdjęcie, przemiłe dziewczyny rozdawały lemoniadę.

W Polsce temat wyłączania poszczególnych ulic (lub ich fragmentów) z ruchu samochodowego wciąż budzi wiele kontrowersji. Nie inaczej jest tutaj. Sytuacja na Ząbkowskiej daleka jest od jednomyślnego zachwytu nad festiwalem, a przede wszystkim nad zmianami w organizacji komunikacji. Pierwotnie zakładano, że wyznaczony odcinek ulicy będzie zamknięty dla samochodów przez wszystkie dni wakacji [3]. Jednak z powodu silnych protestów kierowców, Miasto wycofało się z realizacji tego założenia i ulica była zamykana jedynie w weekendy. Do pomysłu pełnego wyłączenia ulicy z ruchu samochodowego powrócono dopiero w 2018 roku.

W tym samym roku, podczas konsultacji społecznych, Ratusz zapytał mieszkańców ulicy, czy chcą, by Ząbkowska stała się deptakiem w pełnym tego słowa znaczeniu, już nie tylko latem. Zdania były podzielone [5]. Na jednym biegunie byli ci, którzy korzystają na co dzień z samochodu i, którzy narzekali na tworzące się w okolicy korki. Pytali

Jedyne, czego mi na Ząbkowskiej brakuje, to zmiany podłoża na czas trwania festiwalu. Kiedy meble miejskie rozstawione są na starym, zniszczonym asfalcie i betonie, z perspektywy przypadkowego przechodnia, może się wydawać, że na Ząbkowskiej odbywa się po prostu kiermasz, albo lokalny jarmark z rękodziełem. Dla porównania, kiedy prototypowano „Nowy plac Nowy" w Krakowie, przestrzenie ulicy, które miały być oddane pieszym, były pomalowane zieloną farbą. Nie było to rozwiązanie pozbawione wad, ale wysyłało jasny, czytelny dla wszystkich komunikat. W pierwszych edycjach „Ząbkowskiej" podkreślano wyjątkowość tego miejsca, poprzez rozwieszone nad głowami przechodniów kolorowe ozdoby. W 2018 roku tego zabrakło.

też, dlaczego ulica jest zamknięta dla ruchu przez cały tydzień mimo, że festiwal, w gruncie rzeczy, odbywa się tylko w weekendy. Niemal w kontrze do nich stali inni, którzy pragnęli, by ulica była zamknięta zarówno dla aut, jak i hałaśliwego, nocnego życia. Kolejna grupa mieszkańców zwracała uwagę na to, że, w ich odczuciu, z każdym rokiem, zainteresowanie wydarzeniem maleje [6]. W odpowiedzi na te zarzuty, pytania i wątpliwości, organizatorzy festiwalu i urzędnicy punktowali, że dzięki zamknięciu ulicy dla ruchu samochodowego, na Ząbkowskiej jest zdecydowanie ciszej, bezpieczniej i spokojniej. Podkreślali też, że celem festiwalu nie było i nie jest tworzenie spektakularnych widowisk, lecz kameralnych wydarzeń o wymiarze oddolnym, sąsiedzkim. I, że taki był zamysł dla tej przestrzeni – by w weekendy tętniła życiem miejskim, ściągając mieszkańców i turystów z całego miasta, natomiast w dni powszednie, była miejscem zarezerwowanym dla lokalnej społeczności [6]. W takich sytuacjach, bardzo często niezadowolenie mieszkańców, a czasem wręcz nastroje konfliktowe, są wynikiem niezrozumienia, braku dostatecznego dialogu, operowania przez urzędników i ekspertów niezrozumiałymi pojęciami. Niczym nowym nie jest także stwierdzenie, że w przestrzeni miejskiej trudno jest projektować i działać w taki sposób, by w pełni zadowolić gusta i potrzeby wszystkich.

Na przestrzeni kilku lat „Otwarta Ząbkowska" ewoluowała i z wydarzenia festiwalowego stała się przestrzenią miejskiego eksperymentu. Miejscem, które pokazuje i pozwala doświadczyć, jak mogłaby funkcjonować, gdyby zrealizowano zapisy planu miejscowego. Organizatorzy festiwalu podkreślają, że istotą projektu nie jest to, aby Ząbkowska była stale animowana, lecz, by stworzyć przyjazną przestrzeń wspólną, w której można miło i bezpiecznie spędzić czas, która nie jest zaanektowana przez tranzytowy ruch samochodowy.

Już od pierwszej edycji „Otwartej Ząbkowskiej" w 2015 roku, wielką popularnością cieszą się stoły do gry w ping-ponga. Często są tu kolejki oczekujących!

Choć Ząbkowska ma swoje problemy, wydaje się, że obecny globalny trend przywracania przestrzeni miejskich mieszkańcom jest już niemożliwy do zatrzymania i wkrótce sprawi, że i na tej warszawskiej ulicy będzie można odpocząć nie tylko latem, lecz przez cały rok, bez warczących samochodów w tle. Niezależnie od zdania na temat tego, jak ostatecznie powinna wyglądać i funkcjonować ulica Ząbkowska, jej obecna forma wciąż inspiruje do podjęcia podobnych działań w przestrzeniach publicznych nie tylko Warszawy [5], ale polskich miast w ogóle. Jedno jest też pewne – od pięciu lat „Otwarta Ząbkowska" otwiera dyskusję o mieście oraz o roli, jaką powinny pełnić przestrzenie publiczne miejskich ulic.

W czasie weekendów, Ząbkowska tętni animowanym życiem miejskim. Pojawia się tutaj wielu mieszkańców z całego miasta. Na, zaprojektowanych specjalnie na potrzeby ulicy i festiwalu, siedziskach, przypominających parklety, rozsiadają się wygodnie ci, którzy chcą odpocząć w cieniu budynków, albo poprzyglądać się przechodzącym ludziom. Jak chce Jan Gehl, przestrzenie publiczne są potrzebne chociażby po to, by się na siebie nawzajem pogapić.

PARK(ing) Day w Poznaniu

Co by było, gdyby... we współczesnych miastach, zamiast sznurów zaparkowanych samochodów, wzdłuż dróg i chodników ciągnęły się linearne parki kieszonkowe? PARK(ing) Day to ukryte pod płaszczem dorocznego międzynarodowego festiwalu krytyczne spojrzenie na to, jak przestrzenie miast są wykorzystywane i dla kogo przeznaczone.

PARK(ing) Day w Poznaniu

W pewien jesienny dzień 2005 roku, w San Francisco, projektanci z działającej na styku sztuki i aktywizmu grupy Rebar, spontanicznie przeprowadzili eksperyment miejski, który, jak się później okazało, ewoluował w światową inicjatywę o nazwie PARK(ing) Day, zmieniając dotychczasowe myślenie o roli miejsc parkingowych w mieście, ale i o mieście w ogóle. W 2013 roku doroczny festiwal dotarł również do Poznania, który był trzecim miastem w Polsce, obok Wrocławia i Łodzi, które włączyło się do akcji.

Działanie grupy Rebar z perspektywy czasu wydaje się oczywiste, jednak na początku lat 2000. wcale takim nie było. John Bela, Blaine Merker i Matthew Passmore, zainspirowani pracami Gordona Matta-Clarka, amerykańskiego architekta i artysty, postanowili znaleźć w przestrzeni San Francisco takie fragmenty miasta, które nie zostały ujęte w miejskiej ewidencji gruntów [1,4]. W swoich poszukiwaniach zwrócili uwagę na miejsca parkingowe, które w ich odczuciu stanowiły ogromną ilość niewykorzystanej i niedocenionej przestrzeni. Na Rebar spłynęło wówczas olśnienie, że przecież uiszczanie opłaty za miejsca parkingowe to, w gruncie rzeczy, forma wypożyczania przestrzeni miejskiej od Miasta, a Miasto nie określa jednoznacznie, że przebywać mogą na niej jedynie samochody [2].

Po kilku dniach, projektanci znaleźli odpowiednie miejsce parkingowe, napełnili licznik parkometru monetami i w ten prosty sposób wynajęli fragment przestrzeni miejskiej o powierzchni niemal dwudziestu metrów kwadratowych, w samym centrum San Francisco. Ogrodzili swoje poletko całkiem eleganckimi słupkami i kawałkiem sznurka, rozwinęli żywą trawę, postawili ławkę oraz donicę z drzewem. Następnie usiedli po drugiej stronie ulicy obserwując, niczym Kevin Lynch, bieg wydarzeń. Jakie było ich zdziwienie, kiedy już w ciągu kilku minut ktoś usiadł na ławce i zaczął jeść lunch, a chwilę później dosiadła się do niego kolejna osoba i zaczęli rozmawiać. Projektanci zrozumieli wtedy, że tym prostym gestem w przestrzeni, stworzyli warunki do interakcji społecznej, dialogu i integracji [3].

Pas Sztuki na ulicy Za Bramką w Poznaniu. W 2017 roku, organizatorzy poznańskiej edycji PARK(ing) Day wybrali właśnie tę lokalizację, ponieważ chcieli zwrócić uwagę na zalety miejskich parkingów podziemnych.

W wypromowaniu tego przedsięwzięcia ogromną rolę odegrał Internet. Dokumentację fotograficzną z dwugodzinnej akcji projektanci umieścili na blogu. Odzew był globalny i natychmiastowy. Osoby z całego świata chciały dowiedzieć się, jak zorganizować podobne wydarzenie w swoim mieście. Widząc, jak wielkie jest zainteresowanie, grupa Rebar wybrała i ogłosiła trzeci piątek września jako międzynarodowe święto o nazwie „PARK(ing) Day" [5]. Bardzo szybko stało się nie tylko świętem, lecz także ruchem społecznym, mającym na celu zmianę przeznaczenia i postrzegania przestrzeni miejskich poprzez tymczasowe przekształcenie miejsc parkingowych w parki publiczne. Z biegiem czasu, grupa Rebar otrzymała wsparcie takich stowarzyszeń i organizacji, jak: The Trust for Public Land, Black Rock Arts Foundation, Public Architecture czy LEF Foundation, a także setek niezależnych osób na całym świecie [6]. W związku z rosnącym zainteresowaniem, projektanci opracowali dokument, a właściwie instrukcję, w której opisują, w jaki sposób tworzyć tymczasowe przestrzenie, i wysłali ją w świat.

Ulica Kościuszki, Restauracjo–kawiarnia „Ptasie Radio". Kiedy patrzy się na zdjęcia i relacje z miast amerykańskich, widać, że PARK(ing) Day w Polsce wciąż jeszcze raczkuje. Choć może to kwestia kulturowa, wbudowana w polskie DNA, że ludzie są trochę bardziej nieśmiali i powściągliwi.

W 2013 roku inicjatywą zainteresowano się również w Poznaniu. Organizatorami pierwszej edycji były Generator Malta i poznański oddział SARP [7]. Na początku wzięto na tapet parking przy placu Kolegiackim, gdzie zorganizowano śniadanie na trawie, a właściwie na trawiastym stole [8]. W 2015 roku – parking na Alejach Marcinkowskiego. 16 września 2017 roku, w ramach międzynarodowego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, Malta Festival Poznań zorganizowała poznańską edycję PARK(ing) Day po raz piąty.

Na śródmiejskiej ulicy Za Bramką, między ulicą Wszystkich Świętych a placem Kolegiackim, przy niedawno wybudowanym parkingu podziemnym, powstał wówczas 80-metrowy Pas Kultury. Do współpracy zaproszono takie instytucje jak: Teatr Ósmego Dnia, Muzeum Narodowe, Teatr Polski, Kino Muza czy Wydawnictwo Miejskie [9]. W programie znalazły się m.in.: uliczne wspólne śniadanie, warsztaty, gry miejskie czy kiermasz książek. Na ulicy rozłożono także, charakterystyczne dla Festiwalu Malta, poduchy ze sztucznej trawy, które, można to śmiało powiedzieć, zawsze się w przestrzeniach publicznych sprawdzają. Jednocześnie, we współpracy z kawiarniami, cukierniami i restauracjami, niemal w całym mieście, na co dzień niedostępne miejsca parkingowe w ich sąsiedztwie, zostały zamienione na ogródki kawiarniane.

PARK(ing) Day działa i staje się coraz bardziej popularny, ponieważ zamiast opowiadać o tym, jak przestrzeń publiczna w mieście może wyglądać i funkcjonować, po prostu to pokazuje, dając mieszkańcom możliwość doświadczenia tego na własnej skórze, a nie jedynie na wizualizacjach. Często, obraz kolorowej, żywej, pełnej ludzi, maleńkiej przestrzeni wciśniętej pomiędzy zaparkowane samochody, może na zawsze zmienić sposób, w jaki patrzy się nie tylko na miejsca parkingowe w mieście, ale na miejskie przestrzenie publiczne w ogóle.

PARK(ing) Day w polskim wydaniu to wciąż raczej ogródki kawiarniane, niż, często szalone, przestrzenie publiczne z miejscami do leniuchowania, roślinami w donicach, minibibliotekami czy, nawet, sztuczną rzeką i kajakami [6].

Przestrzenie sztuki

Przystań Sztuki w Poznaniu

Przestrzeń kulturalna, która umościła się wygodnie na niewielkim placu pomiędzy biurowcem Bałtyk, jedną z najnowszych i chyba najbardziej ikonicznych inwestycji Poznania, i budynkiem niezbyt inkluzywnej Concordia Design. Za plecami towarzystwo Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz osławionego na cały kraj Ronda Kaponiera. W pierwszej chwili brzmi to jak najgorszy koszmar kulturowego purysty, ale jednak się udało.

Przystań Sztuki w Poznaniu

Pomiędzy mającym odrestaurowanym budynkiem starej drukarni, w ktorej od kilku lat swoją siedzibę ma Concordia Design, a Bałtykiem, jedną z najnowszych architektonicznych inwestycji Poznania, powstał przyjemny, niewielki półpubliczny plac. W 2018 roku, nie najłatwiejszą w odbiorze wystawą polskiego artysty rzeźbiarza, Sylwestra Ambroziaka, „Mama, I'm coming home", zainaugurowała tu swoją działalność Przystań Sztuki [1].

Przystań Sztuki to z założenia: „miejsce spotkań, kreatywnej wymiany i integracji różnych środowisk, ale przede wszystkim przestrzeń służąca prezentacji sztuki współczesnej [2]". I o ile miejsce to w całkiem zaawansowanym stopniu spełnia postulat o prezentowaniu sztuki współczesnej, o tyle wątpliwości może budzić stwierdzenie o integrowaniu różnych środowisk. Niestety, już sam charakter instytucji, które znajdują się w budynkach okalających dziedziniec sprawia, że nie jest to przestrzeń dla każdego. Wyszukane i, co tu kryć, drogie restauracje w suterenie Concordia Design, biznesowe centrum z ekskluzywnym drink barem na najwyższym piętrze w Bałtyku i, koniecznie na deser, kawiarnia Starbucks. To wszystko składa się na przestrzeń dosyć zamkniętą, do której często najlżejszą finansową przepustką okazuje się sojowe latte venti.

Taki obraz łagodzić mogą wieloosobowe siedziska ustawione nieco poza dziedzińcem, od strony ulicy Zwierzynieckiej. Mają one przyjemną formę dużych trójkątów o zmiękczonych krawędziach. Wykonane są z betonu i drewna, a w każdym z nich znajduje się donica z drzewem, które, niczym żywy baldachim, chroni przed deszczem i słońcem. Soczysta zieleń drzew kontrastuje z ciemnoszarą elewacją Bałtyku, dodając całej przestrzeni nieco lekkości. Wydaje się więc, że przynajmniej te siedziska dają poczucie, że skorzystać może z nich każdy, a szczególnie ci, którzy czekają na nadjeżdżający autobus albo tramwaj. Kiedy pogoda i czas mi na to pozwalają, również rozsiadam się na jednym z nich po turecku, jednym okiem przeglądając książkę, a drugim przyglądając się toczącemu się życiu na placu.

Widok na dziedziniec Przystani Sztuki ze schodów Bałtyku. Na pierwszym planie system wystawienniczy zaprojektowany przez poznańskich architektów z Atelier Starzak Strebicki.

Bardzo ciekawym elementem dziedzińca są ekspozytory projektu poznańskiego biura architektonicznego Atelier Starzak Strebicki. Wykonane z blachy kortenowskiej, mają surowy charakter, który znakomicie koresponduje z otaczającą je przestrzenią. Zwykle, w przestrzeni miejskiej spotyka się systemy wystawiennicze przypominające tablice ogłoszeń – płaszczyzna na dwóch nogach, na której można umieścić treści z obu stron. W tym przypadku, projektanci zdecydowali się na formę opartą na kształcie trójkąta równobocznego. Dzięki temu ekspozytory są bardziej stabilne, a możliwości aranżacji wystaw większe. Jest to też ciekawa gra pozorów – ekspozytory na pierwszy rzut oka wydają się bardzo ciężkie, masywne i nieprzesuwalne, w rzeczywistości jednak, są mobilne. Zaprojektowano je też w taki sposób, by możliwe było prezentowanie na nich prac zarówno w układzie horyzontalnym, jak i wertykalnym.

Przestrzeń dziedzińca zyskała jeszcze bardziej w 2019 roku, kiedy stanęły na nim „Totemy" – instalacja artystki Alicji Białej i, współpracującego z nią poznańskiego architekta, Iwo Borkowicza.

Soczysta zieleń drzew kontrastuje z surową, szaro-szklaną bryłą Bałtyku.

„Totemy" to sześć wielkich rzeźb, które autorka pomalowała ręcznie w wyraziste, charakterystyczne dla jej twórczości wzory. Ich żywe, jaskrawe kolory już z daleka przykuwają wzrok. Skala i gabaryty również nie pozostawiają obojętnym. Stanęły niczym pstrokate kolosy w jednym z najbardziej ruchliwych, przesiadkowych miejsc w mieście: samochody na skrzyżowaniu, tłumy ludzi przesiadających się z tramwajów do autobusów, z autobusów do tramwajów. Piesi, rowerzyści, odwiedzający Międzynarodowe Targi Poznańskie, klienci hotelu Sheraton, Concordia Design i Bałtyku. W pierwszej chwili podziwia się tylko to, co powierzchowne – feerię barw tak cudnie kontrakstującą z szarością budynków. Ale kiedy podejdzie się bliżej i dostrzeże umieszczony na każdym z totemów kod QR, można poznać historię i przesłanie, które kryją się za każdym z nich. I wtedy przestaje już być tak miło i kolorowo. I wtedy wiadomo już, że „Totemy" grają nam na nosie.

„Totemy" bowiem, to blisko czterysta metrów kwadratowych trójwymiarowego obrazu opowiadającego o skali dewastacji i biodegradacji naszej planety [4]. Każdy z użytych wzorów i kolorów odzwierciedla wyniki badań i statystyk dotyczących stanu środowiska, a każda z rzeźb dotyczy innego zagadnienia: Totem 01 to Deforestacja, Totem 02 – Produkcja żywności, Totem 03 to Plastik, a Totem 04 to Smog. Totem 05 opowiada o rybołóstwie, a Totem 06 – o wymieraniu populacji dzikich zwierząt [3]. Dzięki nim możemy choć trochę zwizualizować i uświadomić sobie skalę wycinki drzew, poziom zanieczyszczenia powietrza czy eksploatacji łowisk. Trudno określić, ilu mieszkańców Poznania wie, o czym tak naprawdę opowiadają „Totemy". Nie wiadomo również, ilu z przechodniów rzeczywiście zeskanowało umieszczony na rzeźbach kod QR. Ale czy to źle? W projektach realizowanych w przestrzeni miejskiej najbardziej fascynujące jest to, że często użytkownicy korzystają z nich w sposób, którego autorzy nie przewidzieli.

Widok na Przystań Sztuki od ulicy Zwierzynieckiej. Dziedziniec stał się skrótem do widocznego na dalszym planie przystanku „Bałtyk". W przejściu pomiędzy budynkami zarysowują się sylwety „Totemów".

Przygląda się Przystani Sztuki, mam wrażenie, że „Totemy" spowodowały, że stała się ona zdecydowanie bardziej otwarta dla mieszkańców i użytkowników. Frajda z przejścia pomiędzy kolorowymi, ogromnymi rzeźbami, możliwość dotknięcia ich szorstkiej od farby powierzchni, zrobienia sobie zdjęcia, sprawiły, że osoby przemiesz-

Totem na pierwszym planie „obrazuje zależność pomiędzy ilością wody zużytej w procesie produkcji kilokalorii różnych rodzajów pożywienia. Produkcja mięsa (w szczególności wołowiny) na wykarmienie tej samej populacji, pochłania wielokrotnie więcej zasobów, takich jak woda, energia czy teren, niż warzywa, owoce czy zboża. Dodatkowo, przemysł produkcji mięsa odpowiedzialny jest za 58% gazów cieplarnianych wynikających z działań rolnych, generując tylko 18% wyprodukowanych kalorii [3]".

„Totemy kiedyś symbolizowały relacje człowieka z siłami natury, które traktowano jak mitycznych przodków. Współczesne totemy będą wizualizowały skalę zniszczenia i biodegradacji naszej planety [3]".

czające się np. z Ronda Kaponiera do przystanku „Bałtyk", częściej i chętniej wybierają trasę właśnie przez dziedziniec. To duża przyjemność móc zaobserwować, że mieszkańcy coraz swobodniej i chętniej korzystają z nowej miejskiej przestrzeni i jej elementów.
Patrząc jednak na poznańskie „Totemy" Alicji Białej, nie sposób przywołać z pamięci pracy innego polskiego artysty, Maurycego Gomulickiego, w gruncie rzeczy pod tym samym tytułem – „Totem". Ta dwunastometrowa rzeźba stanęła w 2012 roku w przestrzeni Festiwalu Open'er [5, 6]. Obiekty tworzone przez Gomulickiego (jak, chociażby, słynny, różowy „Obelisk", który w 2010 roku stanął na Starym Rynku w Poznaniu [7]) prowokują formą oraz wyrazistą, często neonową, kolorystyką. Tak też było z jego „Totemem". Artyście zależało na tym, by obiekt ten stał się punktem orientacyjnym dla uczestników festiwalu. Chciał, by ludzie umawiali się „pod totemem".

Czy „Totem" Gomulickiego był inspiracją dla „Totemów" Alicji Białej? Trudno jednoznacznie stwierdzić. Jedno jest jednak pewne – obie te instalacje odegrały (i odgrywają) istotną rolę oraz stały się charakterystycznym elementem przestrzeni publicznej, dla której zostały stworzone i, w której się znalazły.

Najlepszym dowodem na to, że dany obiekt sztuki, wpasował się w przestrzeń publiczną i stał się jej integralną częścią, jest to, że użytkownicy nie traktują go jak dzieła sztuki, które można oglądać jedynie przez szybę gablotki. Zachowują się w jego towarzystwie spontanicznie: nie boją się go dotknąć, usiąść na nim, chwilę dłużej go poobserwować, wejść z nim w interakcję.

„Pozdrav suncu" i „Morske orgulje" Nikoli Bašicia w Zadarze

Chorwacja to przepiękne krajobrazy. To wspaniała kuchnia i serdeczni ludzie. To turystyka. Ale czy myśląc o Chorwacji, z marszu przychodzą do głowy projekty nowoczesnych przestrzeni publicznych? Niekoniecznie. A przecież chorwackie miasta mają się czym pochwalić. Pośród nich jest, chociażby, antyczny Zadar, gdzie w wyniku współpracy Miasta z rodzimym architektem i artystą, Nikolą Bašiciem, sprawiono, że nabrzeżna promenada przestała być miejscem jedynie do spacerowania i stała się przestrzenią spektaklu natury.

„Pozdrav suncu" i „Morskie orgulje" Nikoli Bašicia w Zadarze

Ciepły, dalmatyński wrzesień. Jedno z moich ulubionych chorwackich miast, Zadar. Zbliża się zachód słońca. Na miejskiej promenadzie, naturalnej granicy pomiędzy miastem a morzem, gromadzą się ludzie. Najpierw dosyć nieśmiało, powoli, lecz z każdą chwilą jest ich coraz więcej i więcej. Siadają na rozgrzanych słońcem kamiennych stopniach, a z każdym ruchem wody uderza w nich delikatna, przyjemna bryza. Wszyscy zdają się na coś czekać. W większości to rzecz jasna turyści, ale słychać też lokalny dialekt. Na pierwszy rzut oka wszystko wydaje się oczywiste: nadmorska promenada, kamienne, schodzące miękko do morza stopnie. Można na nich przysiąść, można zamoczyć nogi. Co odważniejsi skaczą do wody. Ale kiedy przychodzi silniejszy wiatr i mocniejsze fale, owe wszystko się zmienia. W powietrzu wibrują dziwne dźwięki: czasem brzmią jak zawodzenie, czasem, jak trącane przez przypadek struny instrumentów, które setki lat temu opadły na morskie dno. To dobry trop.

Te dziwne brzmienia to *„Morske orgulje"* („Morskie organy"), instalacja dźwiękowa autorstwa chorwackiego artysty i architekta, Nikoli Bašicia. Ukryta w kamiennych schodach nabrzeża, rozciąga się na długości siedemdziesięciu metrów. Na najniższym poziomie schodów, tam, gdzie pływy morskie są najsilniejsze, umieszczono trzydzieści pięć rur o różnej długości, średnicy i nachyleniu. Ustawione pionowo, wznoszą się aż do powierzchni posadzki promenady, w której co jakiś czas można natknąć się na okrągłe otworki. W rurach znajdują się gwizdki, odtwarzające dźwięki siedmiu akordów w pięciu tonach [1, 2, 3]. Falująca woda morska przepycha powietrze przez rury Morskich organów, wydając rozmaite odgłosy, a ponieważ morze jest zmienne, każdy z nich jest wyjątkowy i niepowtarzalny.

Artystyczna wizja Bašicia nie zostałaby zrealizowana, gdyby nie praca wspierającego go zespołu inżynierów: profesora Vladimira Andročeca, konsultanta ds. hydrauliki morskiej z Zagrzebskiego Uniwersytetu Inżynieryjnego, Gorana Ježina, który opracował i wykonał konstrukcję rur, a całą instalację dostroił akustyk, profesor Ivica Stamać [1]. Instalacja została otwarta dla publiczności w kwietniu 2005 roku, a rok później Nikola Bašić otrzymał za nią prestiżową nagrodę *The European Prize for Urban Public Space* (Europejska Nagroda dla (Najlepszej) Miejskiej Przestrzeni Publicznej), wygrywając z ponad dwustoma zgłoszonymi projektami z całej Europy [4,5].

Dla wielu osób dźwięki płynące z Morskich organów mają działanie relaksujące, a czasem wręcz uzdrawiające. Bardzo często można spotkać tu ludzi, którzy kładą się na posadzce i przykładają do niej ucho. Organy wytwarzają bowiem nie tylko dźwięki, ale wprawiają nabrzeże w delikatne drgania i wibracje.

W odległości niemal kilku kroków od Morskich organów znajduje się *„Pozdrav suncu"* („Powitanie Słońca"), kolejna instalacja autorstwa Nikoli Bašicia, tym razem świetlna. Jest to model Układu Słonecznego wraz z otaczającymi go planetami, na które można trafić, nieco uważniej spacerując po promenadzie. Instalacja bowiem, podobnie do Morskich organów, jest niejako ukryta, ukazuje się w pełnej krasie tym, którzy wiedzą, albo tym, którzy wnikliwe patrzą.

Zgromadzony tłumek, który nacieszył już oko i pamięć aparatów widokiem podobno najpiękniejszego zachodu słońca na świecie, niecierpliwie czeka, aż nastanie zmierzch. Robi się ciemniej, ciemno, zaczyna się! Na wielkim, umieszczonym w posadzce połyskującym

Zachód słońca w Zadarze jest, podobno, jednym z najpiękniejszych, najintensywniejszych na świecie. Kiedy przysiądzie się na jednym z murków promenady i popatrzy na ludzi wokół, można zauważyć i poczuć atmosferę wyczekiwania.

kole, pojawiają się barwne iluminacje. Za ich pośrednictwem odbywa się symboliczna komunikacja człowieka z naturą, ze światłem, ze Słońcem. Elementy oświetleniowe zainstalowane w okręgu włączają się i, zgodnie ze specjalnie zaprogramowanym scenariuszem, odgrywają imponujący spektakl – żywe mozaiki kolorów: mocne czerwienie, soczyste zielenie, zaraz po nich fiolety, błękity, fuksje wirują jak w kalejdoskopie. Akompaniują temu Morskie organy, z którymi instalacja jest połączona – po zachodzie słońca, dźwięk organów przenoszony jest bezpośrednio na pokaz światła.

Instalacja składa się z trzystu wielowarstwowych szklanych płyt, umieszczonych w posadzce nabrzeża, w kształcie koła o średnicy dwudziestu dwóch metrów [6]. Pod szklanymi płytkami znajdują się fotowoltaiczne moduły słoneczne, które w ciągu dnia pochłaniają energię słoneczną, a następnie przekształcają ją w energię elektryczną, uwalniając ją do sieci energetycznej. Cały system wytwarza około 46.500 kWh rocznie [7], stając się tym samym małą elektrownią, z której energia jest wykorzystywana nie tylko do zasilania instalacji artystycznej, ale także do oświetlenia całego nabrzeża.

Promenada nabrzeżna w Zadarze stała się nowoczesną ikoną miasta. Dla mniej wnikliwych – jest to miejsce lekkiej rozrywki, która się dobrze fotografuje i nagrywa, i którą łatwo jest zachwycić znajomych. Dla tych nieco bardziej uważnych i wrażliwych jednak, może stać się miejscem symbolicznego połączenia ludzkich idei i energii natury. Przechadzając się zadarskim nabrzeżem, można spotkać zarówno wyjących jak wilki nastolatków, jak i pogrążonych w pełnym skupieniu i medytacji joginów i joginki. Trzeba jednak oddać Bašiciowi, że stworzył przestrzeń, która, by ją w pełni zrozumieć, wymaga odrobiny wysiłku – organy najpiękniej grają wtedy, gdy wieje *bura*, jeden z najsilniejszych wiatrów w Chorwacji, a na grę świateł trzeba cierpliwie poczekać do zmierzchu.

W zadarskich pracach Bašicia najpiękniejsze jest to, że bez natury nie mogłyby zaistnieć.

„Powitanie Słońca" to instalacja artystyczna, która symbolizuje komunikację z naturą i ze światłem. Jednocześnie to też przykład na to, jak w innowacyjny sposób współczesne miasta i metropolie mogą pozyskiwać energię z odnawialnych źródeł.

Podglądając historię. Plac Petara Zoranicia w Zadarze

Plac Zoranicia uczy uważności i patrzenia pod nogi. Uczy też szacunku do historii, dziedzictwa kulturowego, miejskiego życia i starych, ponadstuletnich drzew. Ukryte pod jego posadzką artefakty rzymskiego imperium i ślady średniowiecznej zabudowy czekały setki lat, by znów zachwycać. Mógł tutaj powstać skansen, jednak, szczęśliwie(!), tak się nie stało. Zamiast niego jest tu wielka magia.

Podglądając historię. Plac Petara Zoranicia w Zadarze

Plac Petara Zoranicia jest jednym z najbardziej charakterystycznych miejsc na mapie antycznego Zadaru. Znajduje się w jego historycznym centrum, na końcu jednej z głównych osi miasta, wyznaczonej już za czasów rzymskich. Wtedy też przebiegały tu mury miejskie, a w miejscu dzisiejszego placu, aż do średniowiecza, znajdowała się brama. To właśnie ich ruiny, widoczne dziś przez charakterystyczne szklane tafle umieszczone w posadzce, stanowią główną atrakcję tego miejsca.

W historii placu bardzo ważne są lata 90. XX wieku, kiedy na terenach państw ówczesnej Jugosławii trwała wojna, uznawana dziś za jeden z najkrwawszych konfliktów zbrojnych od czasów II wojny światowej. Zadar, podobnie jak wiele miast tej części Europy, uległ wówczas poważnym zniszczeniom. Plac Petara Zoranica również ucierpiał w czasie bombardowań i niestety w takim stanie pozostał jeszcze długo po zakończeniu wojny [1].

Kiedy jednak rozpoczęto prace nad odbudową jego infrastruktury, odkryto, że znajdują się pod nim starożytne i średniowieczne ruiny. Takie znalezisko zmobilizowało lokalne władze do podjęcia kroków, mających na celu zarówno przywrócenie temu miejscu jego dawnej świetności, jak i ochronę odkrytych ruin [2].

Wobec tego, w 2009 roku Rada Miejska ogłosiła konkurs na projekt takiego zagospodarowania placu, by możliwe było jednoczesne podziwianie oraz kontemplowanie rzymskich i średniowiecznych ruin, ale także współczesne, codzienne życie miejskie [2]. Konkurs wygrali architekci z lokalnego biura projektowego Kostrenčić x Krebel Arhitekti. Mieli oni pełną świadomość tego gdzie, po co i dla kogo projektują. Znali konteksty i podchodzili do nich z szacunkiem. A te nie są łatwe, bo na tej stosunkowo niewielkiej przestrzeni, poza ruinami, znajdują się zabytkowe budynki: kościół św. Symeona, tzw. Wieża Kapitana i Bastion Grimani, które mają ogromne znaczenie dla miasta zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i historycznym, sentymentalnym i tożsamościowym. Stoją tu także dwa piękne, ponadstuletnie jawory.

Najbardziej niezwykłą z odkrytych na placu Petara Zoranicia ruin jest, znajdująca się niemal w samym jego środku, zaledwie 1,5 metra pod obecną powierzchnią, oktagonalna podstawa jednej z wież, która niegdyś stała przy bramie miejskiej.

Późne popołudnie na placu Zoranicia. Zmęczeni słońcem i zwiedzaniem turyści, chowają się pod markizami, albo siadają na przyjemnie chłodnym siedzisku, spoglądając na setki lat historii prezentujące się dumnie pod taflą szkła pod stopami.

Plac miejski wydaje się być tym elementem miejskiej struktury, który wymaga największej uwagi, wrażliwości, zrozumienia. To w końcu tutaj przecinają się codzienne, niezliczone drogi mieszkańców; to tu buduje się tożsamość lokalnej społeczności, zacieśniają się więzi, zaczyna się debata.

Dlatego żaden z projektantów nie próbował zrobić rewolucji [1]. Potraktowano to zadanie nie jak realizację dizajnerskich wizji, lecz misję: „Postanowiliśmy sprowadzić [naszą] interwencję architektoniczną do niezbędnego, ledwie widocznego gestu, do swego rodzaju <<oczyszczenia>>, które optymalnie podkreśli immanentną, lecz ukrytą wartość, jednocześnie wprowadzając nowy potencjał, nowe interpretacje i nowe tożsamości [1]". Udało się też uniknąć wrażenia skansenu, a przecież w tej konkretnej przestrzeni nie było o to trudno. Zamiast tego, plac zachwyca, zdumiewa swoją skromnością i całkowitą prostotą. Kamienna, jasna posadzka płynnie przechodzi

1.

2.

1. Szklane tafle są pokryte przezroczystą folią antypoślizgową, która chroni je przed erozją i zarysowaniami. Są także wsparte smukłymi belkami i stalowymi zastrzałami. (fot. © Damir Fabijanić)
2. Turyści na placu. (© Kostrenčić x Krebel Arhitekti)
3. Podstawę ośmiokątnej wieży rzymskiej zrekonstruowano stosując technikę anastylozy. Teraz wynurza się na wysokość około czterdziestu centymetrów nad otaczającym go szkłem, tworząc siedzisko. (fot. © Damir Fabijanić)

3.

w tafle grubego, przezroczystego szkła, pod którym wyeksponowano pozostałości historycznej zabudowy. O zmierzchu są one dodatkowo podświetlane, co sprawia, że plac nabiera jeszcze bardziej magicznego charakteru. W centralnej jego części zaprojektowano siedzisko, które formą i położeniem odpowiada, znajdującej się pod posadzką, oktagonalnej podstawie wieży [3]. Zadbano też o to, by pozostałe elementy wyposażenia placu również miały stonowany charakter, zarówno w formie, jak i kolorze.

Plac Petara Zoranicia zaprojektowano w taki sposób, by zachował swój intymny charakter, a jednocześnie dawał możliwość organizowania w jego przestrzeni większych wydarzeń. Dzięki temu został przyjęty z entuzjazmem i bardzo szybko stał się miejscem spotkań i spacerów. To miejsce to także dowód na to, że przestrzeń miejska nie jest jedynie sumą decyzji projektowych, lecz czymś więcej – że istnieje w emocjach, w świadomości i w poczuciu tożsamości mieszkańców.

Tafle szkła odsłaniają historię tego miejsca, tego placu, tego miasta. Najprzyjemniej jest tutaj usiąść na kamiennym siedzisku pośrodku placu, w cieniu pięknego, starego drzewa.

Przestrzenie czasu wolnego

Zabawa przez doświadczanie. Dach Muzeum Nauki NEMO w Amsterdamie

Pod koniec lat 90. XX wieku, w sercu dzielnicy portowej holenderskiej stolicy, zacumował wielki, mieniący się w słońcu, zielony statek...

Zmieszaj po odrobinie: sztuki, edukacji, rekreacji i zabawy. Oto przepis na udaną, funkcjonalną przestrzeń publiczną.

Zabawa przez doświadczanie. Dach Muzeum Nauki NEMO w Amsterdamie

Przyzwyczajono nas, że gmachy muzeów położone są w ścisłych centrach miast, w otoczeniu parków i ogrodów, najlepiej tych królewskich; w przestrzeniach barokowych, zdobnych, wykwintnych. Budynek Muzeum Nauki NEMO jednak, zbudowano w sercu dzielnicy portowej, nad wejściem do podwodnego tunelu drogowego, w którym biegnie czteropasmowa jezdnia. Ten silny kontekst przestrzenny nie pozostawił autora jego projektu, włoskiego architekta Renzo Piano, obojętnym. Piano zdecydował się na niemal teatralny gest i tam, gdzie ruch uliczny schodzi do tunelu, naszkicował wznoszącą się w kontrze płaszczyznę. Architekt miał jasną wizję przestrzeni, która w ten sposób powstanie. Chciał, by pełniła rolę miejskiego placu publicznego, który nie byłby płaski i skryty pomiędzy budynkami, lecz wznosił się delikatnie, przypominając, pełne słońca, włoskie piazze. W jego odczuciu przestrzeń Amsterdamu była zbyt jednowymiarowa, a miastu brakowało miejsc, które dawałyby możliwość spojrzenia na nie z innej, szerszej perspektywy [1].

Dlatego, naszkicowana przez Renzo Piano na początku lat 90. płaszczyzna nad rzeką Ij, już pod koniec dekady, stała się placem publicznym na dachu budynku o zaskakującej formie, przypominającej wynurzający się z wody, wielki, zielony statek [2].

Struktura placu również jest wyjątkowa. Jego powierzchnia nie jest bowiem płaska i gładka, lecz zaprojektowana jako szerokie, niskie, betonowe stopnie. Dzięki temu, możliwe jest wygodne i niewymagające kondycji sportowca wdrapanie się na szczyt budynku, a jednocześnie, przestrzeń placu ma charakter amfiteatru, z mnóstwem miejsc do siedzenia, leżenia czy opalania. W wielu miejscach pojawiają się też dodatkowe, drewniane siedziska i leżanki oraz betonowe donice z roślinnością. Jednak największą atrakcją placu są, obecne tu na stałe, rzeźby i instalacje, dzięki którym odwiedzający mają okazję doświadczyć na własnej skórze mocy słońca, wiatru i wody. Bardzo ciekawym elementem placu jest instalacja wodna, wykorzystująca jego schodkową budowę. Woda wypływa ze „źródła", a później wije się i przepływa, niczym kaskada, ze stopnia na stopień. W tej części betonowe schody zamienione są w płytkie brodziki i, latem, użytkownicy, szczególnie dzieci, bardzo chętnie chłodzą w nich stopy. Przestrzeń dachu MN NEMO, oprócz funkcji rekreacyjnej, ma również wymiar edukacyjny – odwiedzający dowiadują się tutaj, jak wykorzystywać naturalne źródła i żywioły do generowania zrównoważonej energii [3]. Od 2013 roku część dachu (nad restauracją) została przekształcona w zielony dach ekstensywny, porośnięty m.in. rozchodnikami i ziołami.

Budynek niemal całkowicie pozbawiony jest okien, a elewację wykonano z oksydowanych miedzianych płytek o przepięknym, zielonym kolorze. Elementem nawiązującym do okolicznej, historycznej zabudowy i tworzącym symboliczne połączenie z miastem, są obiekty i fragmenty elewacji wykonane z czerwonej cegły.

Wydawałoby się, że położenie muzeum na środku doku portowego, nad czteropasmową jezdnią, nie da zbyt wielu możliwości odpowiedniego jego wyeksponowania i promocji. Jednak charakterystyczne forma i kolor Muzeum Nauki NEMO, sprawiają, że budynek jest widoczny z dużej odległości i bardzo szybko stał się ważnym punktem orientacyjnym miasta.

Aby skorzystać z przestrzeni dachu Muzeum Nauki NEMO, niepotrzebny jest bilet wstępu. Dach jest dostępny dla wszystkich w godzinach otwarcia muzeum. Można na niego wejść schodkową kładką lub wjechać windą. Na szczycie budynku znajduje się restauracja, z której rozpościera się wspaniały widok na historyczną część Amsterdamu oraz port.

Zarówno na dachu muzeum, jak i wokół niego, znajdują się rozmaite formy i instalacje, ilustrujące siłę, energię i naturę słońca, wiatru oraz wody.

Na dachu użytkownicy czują się bardzo swobodnie, niemal jak na plaży! Latem, jest to miejsce wypoczynku nie tylko dla turystów, ale też mieszkańców okolicy. Widok ludzi opalających się w strojach kąpielowych na dachu muzeum nie robi tutaj na nikim szczególnego wrażenia. Trzeba jednak zaznaczyć, że nie ma tu, niestety, zbyt wiele wysokiej i średniowysokiej zieleni i w upalne dni naprawdę brakuje choćby skrawka cienia.

Aż zgrzytają zęby.
Hauser Plads
w Kopenhadze

Budynek miejskiej instytucji ukryty pod kompozycją zielonych, amorficznych pagórków ze sztucznej trawy, ogrodzony wijącą się w kształcie futurystycznej wazy białą palisadą, upchnięty na placu w centrum historycznej części miasta. Tak, to wydarzyło się naprawdę.

Aż zgrzytają zęby. Hauser Plads w Kopenhadze

Hauser Plads w Kopenhadze to hybryda placu zabaw, skweru i budynku Center for Renhold (dosł. „Miejskiego Centrum Sprzątania"), do którego wejście, dość nietypowo, znajduje się pod ziemią. A to wszystko ubrane w futurystyczną, bioniczną formę.

W 1807 roku miała miejsce Bitwa pod Kopenhagą – operacja sił brytyjskich przeciw stolicy Danii w czasie wojen napoleońskich – zwana też Bombardowaniem Kopenhagi. W wyniku działań wojennych duża część zabudowy miasta została niemal zrównana z ziemią, a wolne w ten sposób działki stały się kuszącą opcją dla lokalnych i zagranicznych kupców.

Plac położony jest w historycznej części miasta, niedaleko stacji Nørreport. Jego nazwa pochodzi od nazwiska XIX-wiecznego szwajcarskiego kupca Conrada Hausera, który w 1809 roku kupił kilka pustych działek w okolicy. Przez długi czas teren, na którym obecnie znajduje się plac, pozostawał niezabudowany i był używany głównie do przeładunku i przechowywania drewna przez rzemieślników, którzy pracowali przy odbudowie zniszczonego miasta. Po raz pierwszy zaproponowano utworzenie tutaj publicznego placu w 1818 roku. Powstał on jednak dopiero w 1939 roku. Został wówczas formalnie nazwany Suhrs Plads, na cześć XVIII-wiecznego historyka Petera Frederika Suhma, jednak nazwa nie przyjęła się. Plac był potocznie znany jako Hauser Plads i taką nazwę wprowadzono na pierwszych znakach drogowych. W latach 50. XX wieku rozebrano zabudowę mieszkaniową (z lat 30. XIX wieku) po zachodniej stronie placu, aby zrobić miejsce dla nowego gmachu Biblioteki Centralnej, którego budowę zakończono w 1957 roku [1].

Plac został odnowiony w 2011 roku według projektu duńskiego biura architektonicznego Polyform we współpracy z holenderską firmą Karres en Brands [2]. Wyzwanie architektów polegało na stworzeniu przestrzeni publicznej dla mieszkańców, ale przede wszystkim dla lokalnej społeczności, przy jednoczesnym utworzeniu siedziby dla pracowników Center for Renhold [3].

Nowy plac przez kopenhażan nazywany jest „Wazonem Aalto". Niemal całą jego przestrzeń wypełnia duży, wzniesiony na betonowej platformie w kształcie ameby plac zabaw, dodatkowo otoczony białym, dość wysokim płotem. Jego wyposażenie jest dosyć standardowe: są huśtawki i siatki do wspinania, jest piaskownica, są siedziska. Do wykonania nawierzchni placu użyto: gumy, sztucznej i naturalnej trawy, a ścieżki wykonano z kamiennych płytek. Mała architektura zrobiona jest z malowanego na biało metalu, niestety niezbyt odpornego na warunki atmosferyczne – wszędzie widoczna jest rdza. Pojawiły się też nowe nasadzenia – kilkanaście sosen i mniejszych krzewów rozsianych po przestrzeni placu. Powierzchnia biurowa dla pracowników Centrum znajduje się pod placem. Znalazło się tu także miejsce na podziemny parking i małą część wypoczynkową w formie dodatkowego dziedzińca. Dzięki odpowiedniemu zaprojektowaniu struktury placu, dociera do niej dzienne światło. Na placu, w parterach tworzących go budynków, znajduje się kilka kafejek i restauracji. Kiedy patrzę na to miejsce, zastanawiam się, kto wpadł na pomysł, by na środku niewielkiego miejskiego placu wyhodować wielkiego pierwotniaka i dodatkowo ogrodzić go palisadą?

Pierwszy raz trafiłam na Hauser Plads przez przypadek. Myślałam wtedy, że to prywatny plac zabaw, dostępny jedynie dla mieszkańców okolicy, albo należący do okolicznego przedszkola, albo szkoły, i żeby do niego wejść, trzeba mieć klucz do furtki. Do głowy mi nie przyszło, że pod tą futurystyczną czapą kryje się instytucja publiczna. Byłam zaskoczona, kiedy później zobaczyłam zdjęcia tego miejsca zrobione z lotu ptaka. Zupełnie inaczej odebrałam i wyobrażałam sobie tę przestrzeń.

Schody sugerują, gdzie jest wejście na plac, jednak zamknięte furtki i płot dają sygnał, że to nie jest miejsce dla każdego.

Rezultatem takiego rozwiązania jest przede wszystkim to, że plac nie tylko symbolicznie, ale i fizycznie dzieli się na zagospodarowany środek i pustą „obwódkę". Nie ma też żadnej relacji pomiędzy nimi – podczas gdy plac zabaw jest pełen biegających i bawiących się dzieci, ich opiekunów i rodziców, obszar poza nim służy głównie jako arteria komunikacyjna dla samochodów (których, jak na centrum Kopenhagi, jest tu całkiem sporo), pieszych i rowerzystów. Poza wygrodzonym placem właściwie nie ma tu gdzie usiąść. Wyjątkiem jest skrawek ulicy przed jedną z kawiarń, jednak jaka to przyjemność pić kawę i patrzeć prosto w rdzewiejący płot? Do tego zaprojektowany tak gęsto, że niewiele przez niego widać.

Zastanawia też, dlaczego w żaden sposób nie odniesiono się do, tak bogatej przecież, historii tego miejsca, do architektury, która je tworzy. Rzecz jasna, nie chodzi tu o projektowanie skansenu, albo stawianie pomników, ale jak do wszystkich doświadczeń tej przestrzeni ma się jej obecna, futurystyczna forma? Trudno uchronić się od następującej konstatacji, że mogłaby ona równie dobrze znaleźć się w każdej innej przestrzeni, w każdym innym mieście na świecie.

Wygląda tak, jakby któreś nocy na Hauser Plads wylądował statek UFO i tak już został.

Wiele wskazuje na to, że architekci bardziej skupili się na realizacji swojej artystycznej wizji, niż na zrozumieniu istoty miejsca. Nie wzięli sobie też do serca słów tak uwielbianego w Kopenhadze Jana Gehla, który już w „Życiu między budynkami" pisał, że plac miejski, by dobrze funkcjonował, musi być tak zaprojektowany, żeby ludzie mogli obserwować zarówno to, co się na nim dzieje, jak i przyglądać się sobie nawzajem.

Tak trudno odeprzeć wrażenie, że ten plac wygląda jak zagroda. Ile zyskałaby ta przestrzeń, gdyby palisady nie było, albo byłoby w niej nieco więcej oddechu – na przykład, część zieleni mogłaby „wylewać się" poza ustalone ramy i kształt, wchodzić w relację z tym, co wokół, zapraszać, zachęcać.

Graniasty Charlotte Ammundsens Plads w Kopenhadze

Białe, górskie masywy, które miały integrować i bawić mieszkańców historycznej wielkomiejskiej dzielnicy.

Graniasty Charlotte Ammundsens Plads w Kopenhadze

To jedno z tych miejsc, których nie potrafiłam zrozumieć tak, jak wcześniej zrozumieli ci, których artykuły na jego temat czytałam. Dużo mówi się o demokratyczności tej przestrzeni, o tym, że została zaprojektowana w sposób, który sprawia, że spotykają się w niej wszyscy, bez względu na wiek, stopień sprawności czy zainteresowania. Mimo pełnej otwartości, tak mi się przynajmniej wydawało, ani tego nie zaobserwowałam, ani też, doświadczając tej przestrzeni, po prostu nie potrafiłam sobie tego wyobrazić. Tak jakby te wszystkie opisy dotyczyły zupełnie innego miejsca, innych ludzi. Oczywiście, nie oznacza to jednoznacznie, że to miejsce jest źle zaprojektowane, albo brzydkie. Świadczą o tym chociażby wyrónienia, jakie otrzymało, m.in.: nagrodę inicjatywy Stowarzyszenia Upiększania Stolicy [1]. Zdziwiła mnie jednak tak wielka rozbieżność pomiędzy tym, co pokazuje Internet, a tym, co miałam okazję zobaczyć odwiedzając to miejsce osobiście.

Pierwszy raz, zwabiona przez migocące między budynkami białe formy, dotarłam w to miejsce przez przypadek. Było dosyć późne, ciepłe, wrześniowe popołudnie, jednak na placu byłam sama. I mimo, że mogłam zbadać każdy kąt i dotknąć wszystkich elementów placu, nie czułam się swobodnie. Trochę tak, jakby to nie było miejsce dla mnie. Dyskomfort był na tyle duży, że niemal przebiegłam przez plac, by znaleźć się na bezpiecznej Nørre Søgade.

Charlotte Ammundsens Plads – plac imienia Charlotty Ammundsen, kopenskaskiej prezydentki pełniącej urząd przez blisko dwadzieścia lat (1981 – 1998) – znajduje się w Nansensgade, dzielnicy mieszkaniowej w historycznym centrum Kopenhagi. Położony jest pomiędzy wysokimi kamienicami, co sprawiło, że w przeszłości był dosyć mrocznym i mało komfortowym miejscem, w którym ślepe ściany budynków zachęcały do pokrywania ich coraz grubszą warstwą graffiti [2]. Stało się tak pomimo, że Nansensgade jest okolicą raczej spokojną i elegancką, a plac pełnił od zawsze funkcję łącznika pomiędzy nią a Nørre Søgade – ulicą graniczącą bezpośrednio z Søerne, kopenhaskimi jeziorami, charakterystycznym terenem rekreacyjnym miasta, który tętni miejskim życiem każdego dnia, niemal o każdej porze. W 2008 roku Miasto postanowiło więc zainterweniować i załatać tą miejską wyrwę.

Kanciaste masywy inspirują do rozmaitych form rekreacji [3]. Bardzo często można tu spotkać dzieci i młodzież, próbujące swoich sił na deskorolkach i rowerach BMX.

Inspiracją dla autorów nowej koncepcji placu, projektantów z duńskiego biura 1:1 Landskab, był przede wszystkim mieszkaniowy, śródmiejski charakter najbliższej okolicy placu oraz żyjący tu ludzie. Według ich obserwacji, wiele miejsc w mieście jest zarezerwowanych dla określonych grup użytkowników. Ich celem było więc stworzenie na tyle demokratycznego miejsca, w którym możliwe byłoby przebywanie i spotykanie się z ludźmi, których zwykle na co dzień się nie spotyka, bo spędzają wolne chwile zupełnie gdzie indziej. Kolejną obserwacją było to, że wiele rekreacyjnych przestrzeni w mieście, gdy nie są używane, wygląda na opuszczone. Dlatego drugim głównym założeniem było stworzenie miejsca, które byłoby atrakcyjne nawet w zimny, deszczowy dzień [1].

Charlotte Ammundsens Plads składa się z trzech części: klasycznego kopenhaskiego placu z nawierzchnią z kostki brukowej, zagłębionego

Niektóre z „masywów" zaprojektowano w taki sposób, by utworzyły siedziska. Patrząc jednak na ich kąty i kształty, raczej nie zachęcają do długiego przesiadywania, lecz jedynie do tego, by przysiąść na chwilę. Zdecydowanie nie są to siedziska wygodne dla seniorów.

boiska pokrytego czarnym asfaltem oraz placu zabaw wyłożonego czarną, gumową nawierzchnią [1]. „Klasyczny plac" dedykowany jest przede wszystkim seniorom, którzy mogą tu przysiąść, by porozmawiać, pograć w bule, wypić kawę, zjeść wspólnie kawałek domowego ciasta i przy okazji obserwować to, co dzieje się na boisku i placu zabaw. Jest to też ta część placu, która służy użytkownikom do organizacji rozmaitych lokalnych wydarzeń: rodzinnych pikników, festynów czy sąsiedzkich pchlich targów. Najbardziej charakterystycznym jednak elementem tej przestrzeni są „masywy" kanciastych obiektów wykonanych z białego betonu, które mają przywodzić na myśl skały i zachęcać do wielu form zabawy – od wspinaczki, poprzez jazdę na rolkach i rowerze, aż po wylegiwanie się na słońcu. Na środku placu znalazło się miejsce dla kilku drzew.

Geometryczne białe formy rzeczywiście robią wrażenie i przykuwają wzrok. Efekt ten wzmacnia w większości czarna nawierzchnia placu, z którą kontrastują. Na ścianach otaczających plac budynków zachowano istniejące tu wcześniej graffiti, a także nie protestuje się, kiedy powstaje nowe. Odczytuję to jako próbę pozostawienia śladów historii tego miejsca, z którą z pewnością część użytkowników nadal się utożsamia. Jednak będąc tu kilkukrotnie, nigdy nie spotkałam nikogo starszego od siebie. Najczęściej z placu korzystali nastoletni koszykarze, albo chłopcy jeżdżący na BMX-ach. Opowieści o radosnych seniorach grających w bule nie było nawet strzępka, a ja nie dostrzegłam tu choćby odrobiny miejsca, które faktycznie byłoby dla nich i z myślą o nich.

Projektanci podkreślali, że zależało im również na tym, by przestrzeń pozostała atrakcyjna nawet wtedy, gdy za oknem hulać będzie zima, a na placu nikogo nie będzie. To dla mnie kolejne pole do wątpliwości – czy faktycznie asfalt i guma są takie piękne i szlachetne w wyrazie? Czy mają na tyle mocy, by zatrzymać klimat i ducha miejsca? Oczywiście wiosną i latem, kiedy drzewa się zielenią, a ostre słońce odbija się od białych struktur „masywów", plac wygląda atrakcyjnie i rzeczywiście zachęca do zabawy, ale zimą wszystko staje się smutne i łyse i zaczyna przypominać raczej przedpole tolkienowskiego Mordoru. Nie mogę więc odeprzeć wrażenia, że owszem, stworzono ciekawą przestrzeń dla dzieci, młodzieży, ale nieco na siłę starano się wcisnąć tu jeszcze innych, w imię demokratycznego projektowania. Wydaje się, że to doświadczenie powinno być kolejnym przykładem na to, że nie zawsze, a przede wszystkim nie wtedy, gdy decyduje się na wyraziste rozwiązania projektowe, będzie się projektowało dosłownie dla wszystkich.

Przestrzenie integracji

Spotkanie dwóch brzegów. Madrid Río

Madrid Río to park, który powstał w wyniku ambitnego miejskiego przedsięwzięcia. To miejsce, które po ponad czterdziestu latach połączyło dwa brzegi rzeki Manzanares i ludzi mieszkających po obu jej stronach. To przestrzeń, która leczy dawne, wieloletnie rany.

Spotkanie dwóch brzegów. Madrid Río

Park Madrid Río jest realizacją fascynującą nie tylko ze względu na swój program, projekt krajobrazowy i skalę, ale też ze względu na wszystkie historie i decyzje, szczególnie infrastrukturalne, które wydarzyły się zanim powstał.

Historia tego miejsca zaczyna się w latach 70. XX wieku, kiedy ulice miast niemal na całym świecie już na dobre zostały zdominowane przez samochody. Przekształcano przestrzeń w sposób, który umożliwiłby ich możliwie największy i, jak się wówczas wydawało – najszybszy przepływ. Miejscy politycy, wraz z urbanistami i planistami, wierząc w świetlaną przyszłość rozwoju motoryzacji, lekką ręką podpisywali decyzje o budowie kolejnych miejskich arterii, nie bacząc na to, jak wpłynie to na tkankę całego miasta, a przede wszystkim – na życie mieszkańców. Takie decyzje podjęto również w stolicy Hiszpanii. Efektem jednej z nich jest wielopasmowa autostrada M-30, która obiega historyczne centrum miasta [1]. Jej zachodni i południowo-zachodni odcinek – biegnący pomiędzy mostami Puente de San Fernando i Puente de Praga – przeplata się z rzeką Manzanares, najważniejszą warstwą wodonośną Madrytu. Autostrada biegnie raz po jednej stronie jej brzegu, raz po drugiej. Czasem poprowadzona jest bezpośrednio wzdłuż rzeki, czasem się od niej oddala. Ten rzeczno-drogowy „warkocz" sprawił, że w miejskiej tkance powstała ciągnąca się kilometrami wyrwa, która na lata oddzieliła od centrum znajdujące się za nią dzielnice. Z biegiem lat rzeka utraciła dawne połączenie z miastem, stając się coraz bardziej niedostępną i niewidoczną, a w konsekwencji – zapomnianą.

Relacja miasta z rzeką zaczęła się zmieniać, kiedy w 2003 roku władze Madrytu, z burmistrzem Alberto Ruizem-Gallardonem na czele, podjęły decyzję o odwróceniu tej sytuacji. Opracowano szczegółowy plan ponownego połączenia rzeki z centrum miasta, ukrywając fragment autostrady w podziemnym tunelu i odzyskując w ten sposób naturalny krajobraz rzeczny. Przedsięwzięcie podzielono na dwa równoległe projekty: Projekt Calle 30, w ramach którego planowany i realizowany był proces przebudowy dróg, gruntów i infrastruktury, a także budowa najdłuższego tunelu miejskiego na świecie, oraz Projekt Madrid Río, obejmujący strategię odzyskania rzeki Manzanares i opracowanie linearnej strefy rekreacyjnej wzdłuż jej brzegów, która połączy obie strony miasta, umożliwi pieszym dostęp do rzeki i z bariery stanie się miejscem spotkań.

W miejscu, w którym kiedyś biegła wielopasmowa autostrada, dziś biegają mieszkańcy okolicy i całego miasta.

Za cel stawiano również włączenie mieszkańców w rozwój kształtującej się przestrzeni publicznej poprzez zachęcanie ich do aktywnego uczestnictwa w dyskusji o tym, jak ich zdaniem powinna wyglądać i co oferować. Kolejnym ważnym aspektem było zadbanie o poprawę warunków wodnych w rzece oraz o to, by zanieczyszczenia nie były do niej odprowadzane. Pomyślano też o polepszeniu mobilności i tym, by nowe połączenia przez rzekę usprawniły przemieszczanie się z dzielnic południowych do centrum miasta i odwrotnie. Oba projekty zostały opracowane z myślą o rewitalizacji zdegradowanych i zaniedbanych części Madrytu. Podjęte działania miały też doprowadzić do odzyskania niemal trzech tysięcy hektarów ziemi, tworząc miejski korytarz ekologiczny o łącznej powierzchni blisko 130 ha.

Przestrzeń dla dzieci inspirowana obiegiem wody w przyrodzie. Dzieci mogą tu w prosty i przyjemny sposób doświadczać piękna i mądrości przyrody, przekonać się na własnej skórze, jak w krajobrazie zachowuje się woda płynąca w górskim strumieniu, albo ta spadająca z chmur, w postaci deszczu.

W 2004 roku rozpoczęto działania infrastrukturalne na łącznej długości ponad czterdziestu kilometrów, w tym niemal dziesięciu bezpośrednio wzdłuż brzegów rzeki Manzanares. Było to gigantyczne i trudne przedsięwzięcie. Budowa tak ogromnej sieci tuneli wymagała wymiany wszystkich głównych linii zaopatrzeniowych miasta, które wcześniej były rozmieszczone niemal losowo po obu stronach rzeki. Należało także zakopać linie elektroenergetyczne, odpowiadające za transmisję 40% energii całego miasta. Konieczny był również remont systemu zbierania i filtrowania wody deszczowej, głównego systemu kanalizacyjnego oraz przywrócenie systemu ochrony przeciwpowodziowej. Remontowano sieci doprowadzające wodę pitną oraz gaz. Modernizowano światłowody i linie telefoniczne. Niemożliwe było też zatrzymanie ruchu na autostradzie, dlatego wszystkie te działania przeprowadzono w czasie jej codziennego funkcjonowania [2].

Pojawiało się więc wiele głosów sprzeciwu i krytyki. Podkreślano, że prowadzone prace wpływają negatywnie na istniejące dziedzictwo historyczne, archeologiczne i przyrodnicze. Krytyka płynęła też

od mieszkańców miasta, którzy uważali tę interwencję za marnotrawstwo publicznych pieniędzy i kolejny program wspierający i promujący korzystanie z prywatnych samochodów. Nie sposób się z nimi nie zgodzić. Jeśli Miasto zdecydowało się na szereg tak ambitnych i, co trzeba podkreślić, kosztownych działań, by przywrócić rzekę i tereny wokół niej mieszkańcom, dlaczego nikt nie pomyślał o tym, by np. zlikwidować część pasów ruchu autostrady na rzecz przestrzeni zielonych? Owszem, miasto zyskało ogromny, gotowy do zagospodarowania teren i na powrót odzyskało rzekę, jednak problemu nadmiernej liczby aut w mieście nie rozwiązano. Kierowcy wciąż mają możliwość okrążenia centrum miasta na pasach M-30. Jedynie na jej fragmencie chowają się w sieć tuneli, jednak nie wpływa to znacząco na spowolnioną dynamikę ich jazdy oraz mniejszą przepustowość – obecnie przez tunele przejeżdża ponad dwieście tysięcy pojazdów dziennie [2,3].

W 2005 roku, kiedy prace w ramach projektu Calle 30 były już zaawansowane, Miasto przeprowadziło międzynarodowy konkurs na projekt zagospodarowania 80-hektarowego, pustego po usunięciu

Krajobraz Salón de Pinos. Tutaj naprawdę pachnie lasem i górami, a przy odrobinie wyobraźni, można poczuć się jak na górskim szlaku.

Most Arganzuela jest najbardziej charakterystycznym elementem, który łączy dzielnice Arganzuela i Carabanchel.

autostrady, obszaru wzdłuż rzeki [3].

W odpowiedzi wielu znanych architektów proponowało wznoszenie efektownych budynków. W konkursie wzięły udział takie biura i projektanci jak: Eisenman / Field Operations, Herzog & de Meuron, Navarro Baldeweg, Dominique Perrault czy SANAA [4]. Zwyciężyła jednak koncepcja przedłożona przez grupę architektów z trzech madryckich biur (Burgos i Garrido, Porras La Casta, Rubio i A-Sala), zjednoczonych pod nazwą MRIO Arquitectos. Działali oni pod przewodnictwem Ginésa Garrido we współpracy z holenderskim biurem projektowym West 8 i Adriaanem Geuze na jego czele. Ich propozycja była jedyną, która znajdowała rozwiązania dla tego miejsca wyłącznie za pomocą architektury krajobrazu.

Projektanci nie zaprojektowali nowej zabudowy mieszkaniowej, ani udziwnionych budynków-ikon. Zamiast tego zaproponowali realizację tego, czego brakowało tu najbardziej – kilku nowych kładek pieszo-rowerowych, które połączyłyby brzegi rzeki w wielu punktach. Przewidziano też renowację istniejących już zabytkowych mostów. Oprócz

Dla wielu osób most Arganzuela jest zbyt wyrazisty, zbyt mocny. Zarzuca się mu, że przyćmiewa wszystko, co wokół. Mi kojarzy się z wielką śrubą, która symbolicznie przewierca się przez istniejący tu kiedyś mur w postaci autostrady.

tego – zieleń. Bardzo dużo zieleni. Nieformalnej, skromnej i funkcjonalnej, uzupełnionej o place zabaw, boiska i ścieżki rekreacyjne.

Ciekawym i ważnym założeniem koncepcji była z góry przewidziana wieloetapowa realizacja projektu. Oparto ją na idei „»3 + 30« [5]", która proponuje podzielić proces rozwoju 80-hektarowego obszaru na trzy wyjściowe, bazowe projekty, które stanowią solidną podstawę dla szeregu kolejnych projektów zainicjowanych przez gminę, ale także przez prywatnych inwestorów i mieszkańców. Zakładano, że niemal każdego miesiąca możliwe będzie udostępnianie mieszkańcom kolejnych fragmentów parku.

Od tego czasu opracowano prawie pięćdziesiąt podprojektów, z których najważniejsze to: Salón de Pinos, Parque de la Arganzuela, Avenida de Portugal, Huerta de la Partida, Jardines de Puente de Segovia, Jardines de Puente de Toledo, Jardines de la Virgen del Puerto [6].

Salón de Pinos to obszar biegnący linearnie wzdłuż rzeki Manzanares. Łączy istniejące i nowo powstałe przestrzenie publiczne, a obecna tu roślinność nawiązuje do charakterystycznego krajobrazu pagórkowatych i górskich obrzeży Madrytu. Posadzono tu ponad osiem tysięcy sosen. Ich układ, w połączeniu ze specjalnie ukształtowanym podłożem, rzeczywiście sprawia wrażenie fragmentu górskiej przyrody [5,6,7].

Widok na Avenida de Portugal.
Fot. Ana Müller

Największą część Madrid Río stanowi Park Arganzuela. Jego wiodącym motywem jest woda. System strumieni biegnących przez park opowiada o topografii tego miejsca i łączy się w różne instalacje i motywy. Woda jest tu obecna o każdej porze roku i służy nie tylko poprawieniu estetyki miejsca, ale także wpływa na zwiększającą się bioróżnorodność zarówno flory, jak i fauny. Najbardziej charakterystycznym jednak elementem tej przestrzeni jest most Arganzuela, zaprojektowany przez francuskiego architekta Dominique Perrault, który łączy dzielnicę Arganzuela, położoną na północ od rzeki, z dzielnicą Carabanchel na południu. Most ma postać ogromnej spiralnej stalowej rury i jest pokryty metalową siatką, która chroni przed słońcem i deszczem [5,6,7].

Park Arganzuela i Salón de Pinos są połączone dwoma mostami pieszo-rowerowymi – Puentes Cascara. W przeciwieństwie do technicznego i pragmatycznego charakteru typowych mostów dla pieszych, Puentes Cascara tworzą miejsce, w którym rzeka jest naprawdę doświadczana. Zaprojektowane jako masywne betonowe kopuły o szorstkiej fakturze, mosty mają skalę elementów parku, a nie elementów drogowej infrastruktury. Pod nimi, na stalowych, mocnych linach, podwieszono kładki. Dopiero wchodząc na nie można dostrzec to, co sprawia, że są wyjątkowe. Sklepienia kopuł bowiem, pokryte są piękną mozaiką wykonaną przez hiszpańskiego artystę Daniela Canogara. Jej subtelność kontrastuje z dość ciężkimi w odbiorze masywami mostów. Elementy oświetleniowe umieszczone na krawędziach

Widok na Avenida de Portugal.
Fot. Burgos & Garrido Arquitectos

kopuł, po zmierzchu jednocześnie oświetlają dzieło sztuki, jak i ułatwiają poruszanie się po mostach [5,6,7].

Najbardziej reprezentacyjną częścią parku, a zarazem jedną z najważniejszych dróg prowadzących do centrum Madrytu, jest Avenida de Portugal. Jeszcze w 2004 roku biegła tu trzypasmowa autostrada M-30, jednak została ukryta w tunelu, w którym znalazło się też miejsce na podziemny parking. Na powierzchni Alei pozostawiono dwa wąskie pasy o uspokojonym ruchu, służące przede wszystkim mieszkańcom okolicy. Całą resztę zamieniono na przestrzeń spacerowo-rekreacyjną. Motywem przewodnim tej części założenia jest podróż do Portugalii, która byłaby możliwa, gdyby przedłużyć Aleję w obranym już kierunku, po drodze przekraczając dolinę Estremadury słynącą z kwiatów kwitnących wiśni. Ich rysunek stał się charakterystycznym elementem tej części parku – patrząc na niego z góry układają się w tradycyjną kwiatową wycinankę. Posadzono tu także drzewa wiśniowe o dłuższym okresie kwitnienia, które oszałamiają zapachem. Na posadzce pojawiły się tradycyjne portugalskie mozaiki – „pedra portuguesa" oraz „petit pavet" [8].

Zapachem i najpewniej smakiem oszałamia także sąsiadujący z Aleją Huerta de la Partida. Historycznie był to teren ogrodu owocowo-warzywnego, należący do położonego po drugiej stronie rzeki Pałacu Królewskiego. W latach 50. ubiegłego stulecia jednak, z powodu zmian infrastrukturalnych, przekształcono go w węzeł komunika-

Panorama Madrid Río.
Fot. © Burgos & Garrido Arquitectos

cyjny. Kiedy projektowano Madrid Río zastanawiano się, czy powinien zostać zrekonstruowany w oparciu o źródła historyczne, jednak zdecydowano się na jego nowoczesną interpretację. Posadzono tu osiemset drzew owocowych, w tym figowce, migdałowce, granaty i inne, które przywodzą na myśl rajskie ogrody [5,6,7].

Oprócz nowych realizacji, projekt Madrid Río zaowocował także odbudową pięciu historycznych tam i dwóch mostów: Puente de Segovia i Puente de Toledo. Zmodernizowano również istniejące tu wcześniej mosty drogowe i pieszo-rowerowe, oraz rozbudowano towarzyszą im infrastrukturę. Dzięki nim, dzielnice po obu stronach rzeki Manzanares po latach rozłąki spotkały się na nowo.

Projektanci już na etapie konkursu rozumieli, że obszar Madrid Río nie jest zwyczajną wolną działką pod zabudowę, lecz ważnym obszarem dla miasta i jeśli zostanie dobrze zaprojektowany, ma szansę na nowo zakorzenić się w świadomości i poczuciu tożsamości mieszkańców Madrytu, a także zintegrować odseparowane dotąd dzielnice z centrum. Wiedzieli więc, że Madrid Río musi być przestrzenią, która wyleczy społeczne rany spowodowane ponad czterdziestoletnią obecnością autostrady usytuowanej w obrębie tkanki miejskiej, pośrodku ich środowiska codziennego życia. Co więcej, musi leczyć też świeże rany powstałe w wyniku budowy tunelu, wokół której narosło wiele kontrowersji, powszechnej frustracji i zmęczenia [6].

W odpowiedzi zaprojektowano i zbudowano niemal pięćdziesiąt kilometrów chodników, przeprowadzono reorganizację ruchu komunikacyjnego oraz systemu transportu publicznego. Wybudowano dwanaście nowych kładek łączących brzegi rzeki i przeprojektowano sześć już istniejących, aby były bardziej przyjazne pieszym [9].

Zaprojektowano i zbudowano zieloną, całkowicie otwartą przestrzeń publiczną, z której mogą korzystać wszyscy: spacerowicze, rowerzyści, wspinacze, biegacze, mieszkańcy i turyści w każdym wieku i o każdym stopniu fizycznej sprawności. W tej gigantycznej przestrzeni każdy może znaleźć dla siebie miejsce. Głównym budulcem zastosowanym w tej realizacji była różnorodna roślinność, dzięki której stworzono gęsty, żywy krajobraz na, bądź co bądź, bardzo wymagającym i często sztucznie utworzonym podłożu.

Madrid Río to coś znacznie więcej niż jedynie ogrody, boiska sportowe, plaża i place zabaw dla dzieci. To także zdecydowanie więcej, niż korytarz środowiskowy. Jest to najważniejszy projekt zrealizowany w Madrycie w ciągu ostatnich kilku dekad, który zmienił fizjonomię miasta bardziej niż jakiekolwiek inne przedsięwzięcia urbanistyczne. Prawdopodobnie jest to też jeden z najbardziej ambitnych projektów zrealizowanych w Europie ostatnich lat.

W Madrycie osiągnięto coś, co w zwartych i starych miastach jest często niemożliwe – pośrodku gęstej, ściśniętej już tkanki tchnięto oddech, bardzo dużo oddechu. Udało się też połączyć historyczne centrum miasta z nowszymi, głównie mieszkaniowymi peryferiami. W ten sposób stworzono urbanistyczną ciągłość, która wcześniej tutaj nie istniała. W rezultacie rzeka Manzanares z przestrzennej i świadomościowej wyrwy stała się węzłem łączącym miasto, mieszkańców i przyrodę.

Panorama Madrid Río.
Fot. © Burgos & Garrido Arquitectos

Przestrzeń multikulti. Superkilen w Kopenhadze

Neonowy ząb z Kataru, japoński plac zabaw w kształcie ośmiornicy, żeliwne kosze na śmieci z Wielkiej Brytanii, pączek z USA, ławki z Armenii i Belgii, przystanek z Kazachstanu, stoły do ping-ponga i Byk Osborne'a z Hiszpanii, zjeżdżalnia z Czarnobyla, drabinki wspinaczkowe z Indii, zestaw huśtawek z Iraku, norweski stojak na rowery, marokańska fontanna, brazylijskie krzesła barowe pod chińskimi palmami, bułgarskie stoły piknikowe, argentyński grill, znak moskiewskiego hotelu i salonu piękności z Chin, ring do tajskiego boksu, drzewa cedrowe z Libii, głośniki z Jamajki, studzienka z Gdańska czy w końcu ziemia z Palestyny. W Superkilen znalazły się meble miejskie, kulturowe artefakty i rośliny z 62 krajów, z których pochodzą mieszkańcy dzielnicy Nørrebro.

Przestrzeń multikulti. Superkilen w Kopenhadze

Od czasu swojej pierwszej podróży do Kopenhagi w 2017 roku, staram się odwiedzać ją regularnie. Są w niej takie miejsca, jak chociażby Israels Plads (opisany w rozdziale „Przestrzenie odzyskane"), które za każdym razem po prostu muszę(!) odwiedzić, pobyć tam choćby chwilę. Ze słynnym Superkilen wiążą się jednak nieco inne odczucia i emocje.

Pierwszy raz poleciałam do duńskiej stolicy zaopatrzona w papierową, laminowaną mapę, na której jeszcze w Polsce zaznaczyłam punktami wszystkie miejsca, które chciałabym zobaczyć i zbadać. Superkilen było oznaczone największą kropką, dodatkowo obrysowane kółkami, z wykrzyknikami dookoła. To był mój ówczesny numer jeden. Można powiedzieć, że leciałam do Kopenhagi po to, by go zobaczyć. Poleciałam, zobaczyłam i czar prysł.

Superkilen to, położony w kopenhaskiej dzielnicy Nørrebro, linearny park miejski o długości blisko kilometra, w kształcie charakterystycznego wąskiego klina – stąd jego nazwa, która w języku polskim oznacza „Wielki Klin". Zorientowany na osi północ-południe, nie jest niezależnym przedsięwzięciem, lecz powstał w ramach masterplanu opracowanego dla całej dzielnicy. Nørrebro określa się jako najbardziej wymagającą społecznie dzielnicę Kopenhagi. Od lat 80. XX wieku na jej ulicach kilkakrotnie obserwowano największe zamieszki w kraju [1,2]. Życie codzienne jest tutaj w dużej mierze determinowane przez wyzwania związane z ogromną różnorodnością kulturową – mieszka tu siedemdziesiąt tysięcy osób, które pochodzą z ponad sześćdziesięciu różnych krajów. Irakijczycy, Libijczycy, Chińczycy, Polacy, Turcy, Pakistańczycy, Bośniacy, Somalijczycy czy Albańczycy dzielą środowisko miejskie, w którym małe prywatne domy współistnieją ze spółdzielczymi blokami mieszkalnymi, lokalne bary ze szkołami publicznymi, a główne drogi z cichymi zakątkami. Plany rozwoju dla tej części miasta musiały uwzględnić wszystkie te czynniki i zależności.

Trudno w to uwierzyć, ale krzyczący dziś kolorami i ekstrawagancją park Superkilen, przez lata był opuszczonym pasem zarośli i chaszczy [1]. Wiele lat temu biegła tutaj linia kolejowa, jednak po jej zamknięciu, sąsiadujące budynki obudowały się wysokimi płotami i dzielnica odwróciła się do tej przestrzeni plecami, pozwalając, by popadła w jeszcze większą degradację i zapomnienie. Dziwi to tym bardziej, że okoliczne ulice i arterie, szczególnie graniczące bezpośrednio z tym pasem Nørrebrogade i Tagensvejdues, od zawsze tętnią życiem i są ostoją dla niezliczonych sklepów, restauracji i maleńkich barów oferujących kuchnię i produkty niemal z całego świata.

W 2008 roku władze miejskie Kopenhagi oraz, wspierające projekty w zakresie architektury i planowania przestrzennego, prywatne Stowarzyszenie Filantropijne RealDania, połączyły siły, by uratować to miejsce [3]. Zdecydowano, że powstanie na tym obszarze taka przestrzeń publiczna, która stworzy warunki do spotkań, integracji i zbudowania poczucia tożsamości wśród lokalnej społeczności. Zorganizowano zamknięty konkurs, do którego zaproszono wybrane biura projektowe. Ostateczna koncepcja była efektem współpracy trzech

Plac Czerwony. Najbardziej charakterystyczna i dokumentowana przez portale dla architektów i projektantów z całego świata część parku Superkilen. Niestety, najlepiej prezentuje się, kiedy patrzy się na nią z góry i nie dostrzega szczegółów.
Fot. © the Urban Land Institute

W Superkilen najbardziej podoba mi się Mimers Plads, tzw. „Czarny Rynek". Ta część wydaje mi się najbardziej przytulna i integrująca, a projektowo – przemyślana i nieprzesadzona. O ile, w „czerwonej części" parku ma się wrażenie Disneylandu, o tyle tutaj czuć ducha i charakter tego miejsca, widać ludzi niezliczonych narodowości, którzy czują się tutaj swobodnie. Wrażenie robią też osławione już, falujące linie. I to nie dlatego, że pięknie prezentują się w kadrze, ale dlatego, że zabieg ten pokazał, jak w prosty i, co ważne, tani sposób, można zmienić nawet najbardziej wyasfaltowaną przestrzeń.

zespołów: duńskiego biura architektonicznego Bjarke Ingels Group (BIG), które odpowiadało za projekt architektury, berlińskiej firmy projektowej Topotek 1 [4], której powierzono projekt krajobrazu, oraz lokalnej grupy artystów Superflex [3], którzy opracowali koncepcję parku, angażując do tego mieszkających w jego sąsiedztwie ludzi.

Dotyczyło to przede wszystkim umeblowania i roślinności. Projektanci wpadli na pomysł, by pochodziły, albo przynajmniej nawiązywały do kultury i tradycji krajów pochodzenia mieszkańców dzielnicy [3]. Nie było to jednak takie proste. Początkowa próba zbierania opowieści mieszkańców za pomocą strony internetowej zakończyła się klapą. Ich odzew był zerowy. Kolejnym pomysłem było bardziej bezpośrednie działanie – pięciu wolontariuszy chodziło od drzwi do drzwi, pukając i prosząc mieszkańców o podzielenie się swoimi historiami, jednak i to nie przyniosło pożądanego rezultatu. Już chyba nieco zdesperowani projektanci, podjęli ostatnie działanie. Znaleźli w sąsiedztwie pięć osób, którym ufundowano podróż do kraju ich pochodzenia. Ich zadaniem było przywiezienie ze sobą przedmiotów, które kojarzą im się z ojczyzną. Dopiero ten krok sprawił, że idea zyskała

na popularności wśród mieszkańców dzielnicy, a do projektantów zaczęły zgłaszać się kolejne osoby [2]. Ostatecznie wybrano ponad sto obiektów i jedenaście gatunków drzew z całego świata. Zostały one sprowadzone lub odtworzone na miejscu, a każdy z nich został zaopatrzony w metalową tabliczkę z opisem i nazwą kraju, z którego pochodzi.

W ten sposób, w Superkilen, w jednej przestrzeni funkcjonują obok siebie m.in.: chińskie palmy, marokańska fontanna, kazachski przystanek autobusowy, japońska zjeżdżalnia w kształcie ośmiornicy, wielki ząb z Kataru, hiszpański byk Osborne, a nawet gleba z Palestyny. Ten zbiór często zupełnie sobie obcych, a czasem wręcz wrogich artefaktów pokazuje, jak wiele tożsamości kulturowych styka się ze sobą w Nørrebro. „Wielki Klin" zdaje się być „przestrzenią zero", neutralnym gruntem, w którym nie dochodzą do głosu polityczne i etniczne zatargi, a zamiast tego celebruje się kulturową odmienność żyjących tutaj ludzi.

Łącząc elementy małej architektury z całego świata, park Superkilen celebruje różnorodność kulturową mieszkańców dzielnicy.

Superkilen to około trzydzieści hektarów rekreacyjnej przestrzeni,

Z czasem, wyrazista, neonowa przestrzeń Placu Czerwonego ustąpiła miejsca bardziej spłowiałym barwom i różnej jakości graffiti. Na płowiejące kolory oczywiście można narzekać (i są ku temu dziesiątki powodów), jednak spontaniczne malunki na ścianach budują charakter tego miejsca, a całość daje wyraźny sygnał, kto w tej przestrzeni czuje się najlepiej, najbardziej u siebie.

która, poprzez zróżnicowanie nawierzchni, w sposób symboliczny została podzielona na trzy główne części: wysunięty najbardziej na południe Plac Czerwony (The Red Square), centralny Czarny Rynek (The Black Market), znany też jako Mimers Plads, oraz największą ze stref – Park Zielony (The Green Park). Elementem łączącym te trzy obszary jest wijąca się z południa na północ ścieżka dla pieszych i rowerzystów.

Plac Czerwony to przestrzeń kultury oraz najintensywniejszej miejskiej aktywności. Jego nawierzchnia została pokryta warstwą asfaltu w wyrazistych odcieniach czerwieni, różu i pomarańczy. To ta część tak bardzo wyróżnia się na mapie miasta i przykuwa oko na zalewających internetowe portale dla architektów i projektantów ujęciach z drona. Oprócz kolorystyki, sekcja ta wyróżnia się także sporą liczbą rozmaitych instalacji i obiektów artystycznych. Dzięki specjalnemu systemowi dźwiękowemu, można tu posłuchać oryginalnej jamajskiej muzyki; nad placem górują neony w języku rosyjskim i chińskim, jest też mural poświęcony chilijskiemu prezydentowi Salvadorowi Allende, są repliki tablic z Placu Czerwonego w Moskwie, jest też ring do tajskiego boksu i indonezyjskie huśtawki. Gatunki drzew zostały dobrane w taki sposób, by także wpisywały się w żywą kolorystykę miejsca. Są to m.in. przebarwiająca się na czerwono wiśnia japońska (*Prunus incisa*), pospolite buki (*Fagus sylvatica*) czy klon norweski (*Acer platanoides*), jesienią barwiący swe liście na wyjątkowo intensywne i piękne odcienie różowego, czerwonego i pomarańczowego. Kierując się dalej na północ, z Placu Czerwonego przechodzimy do centralnej części parku – Czarnego Rynku. To najmniejsza i zarazem najbardziej zabudowana meblami miejskimi strefa. Jej nawierzchnia również została pokryta asfaltem, jednak tym razem jest on czarny, ozdobiony słynnymi na cały świat, nieregularnymi liniami, namalowanymi białą farbą. W obrębie placu znajduje się także dosyć wysoki pagórek, który jeszcze bardziej potęguje hipnotyzujące wrażenie falujących linii. Najważniejszym punktem Czarnego Rynku wydaje się być przepiękna marokańska fontanna, która stała się miejscem spotkań. Ogromne wrażenie robi także pochodząca z Japonii zjeżdżalnia w kształcie ośmiornicy, choć muszę się przyznać, że na początku byłam pewna, że to hełm Lorda Vadera! Nad placem góruje neon w kształcie zęba, przywieziony z Kataru. Ponadto są tu

Zebrane przez autorów projektu artefakty z różnych krajów, z jednej strony, składają się na intrygującą całość, obiektów na pozór zupełnie do siebie nie pasujących, z drugiej jednak – współgrających ze sobą, uzupełniających się wzajemnie. Idąc przez Superkilen nie można się nudzić, bo – trochę, jak w parku rozrywki – przestrzeń zaskakuje niemal na każdym kroku.

Mimers Plads. Palmy wiatrakowe z Chin, stołki z Brazylii, kosz na śmieci z Wielkiej Brytanii, a na dalszym planie – zjeżdżalnia w kształcie ośmiornicy. Ta część parku świetnie prezentuje się i funkcjonuje zarówno z perspektywy użytkownika, jak i z lotu ptaka – linie schodzą się i rozchodzą, tworząc przestrzeń dla poszczególnych obiektów na placu.

brazylijskie budki telefoniczne, rumuńskie stoły do gry w szachy czy ultrafioletowe lampy z USA. Charakterystycznymi roślinami dla tej części parku są przywiezione z Chin palmy wiatrakowe (*Trachycarpus fortunei*).

Ostatnia, największa część Superkilen, Park Zielony, to pagórkowaty teren, idealny do wylegiwania się na słońcu, spacerów, rodzinnych pikników i weekendowej rekreacji. Ten odcinek w większości pokryty jest rozmaitą roślinnością. Są tu niskie i wysokie trawy, libańskie drzewa cedrowe czy środkowoeuropejskie modrzewie. Pojawia się też infrastruktura sportowa, m.in. hiszpańskie stoły do ping-ponga czy hybryda boiska do koszykówki i skate parku. Po drodze można usiąść na jednej z ławek pochodzących m.in. ze Słowenii, Etiopii, Portugalii, Florydy i Czech. Na deser – widoczny z oddali amerykański trójwymiarowy pączek.

Superkilen balansuje na granicy kiczowatego parku rozrywki i wielkiej idei. Przemierzając tę przestrzeń można odnieść wrażenie, że jest się w parku miniatur, w miejscu powstałym na potrzeby biennale,

albo w strefie expo. Ma to jednak swój urok. I jeśli obudzi się w sobie świadomość, że wiele z tych elementów w „normalnym" świecie nie spotkałoby się w jednej przestrzeni, bez ryzyka błyskawicznego zniszczenia, może to przynieść nawet wzruszenie i głębszą refleksję.

Ciekawą wobec tego koncepcją jest porównanie Superkilen do XVIII-wiecznych angielskich ogrodów, do czego często odwołują się sami jego projektanci. Martyna Obarska, w artykule dla Magazynu Miasta pt. „Superkilen: sąsiedztwo, w którym zamieszkał ząb", przytacza fragmenty rozmowy z architektem krajobrazu z biura Topotek 1, Martinem Rein-Cano, który, opowiadając jej właśnie o metaforze angielskiego ogrodu przeniesionej na teren kopenhaski, tłumaczy to tak: *„W Superkilen też podarowaliśmy mieszkańcom obiekty ich pożądania* [2]". Nie sposób się z nim nie zgodzić, bo rzeczywiście, w ogrodach angielskich pojawiały się zaczerpnięte z różnych kultur i epok budynki czy rzeźby, które pewnie w jakimś stopniu były „elementem pożądania" i podobnie dzieje się w Nørrebro – w parku znajdują się te obiekty, które mieszkańcy sami chcieli w nim zobaczyć. Ale przecież tym, co przede wszystkim cechowało te ogrody, była

Na Mimers Plads, elementem, wokół którego najchętniej i najliczniej gromadzą się mieszkańcy, jest przepiękna, marokańska fotnanna w kształcie ośmioramiennej gwiazdy. W przestrzeniach placów publicznych dobrze jest, kiedy pojawia się fontanna. Wówczas pełni ona rolę nie tylko źródła wody i ochłody w upalne dni, ale także swego rodzaju punktu spotkań, obelisku, przy którym można się zgromadzić. Ułatwia to nawigowanie w przestrzeni.

Ścieżka pieszo-rowerowa prowadząca do Parku Zielonego. Autorzy projektu chwalą się, że w tej części niemal bucha roślinnością. Niestety, nie jest to prawda. A szkoda. Wydaje się, że takie budowanie napięcia – najpierw Plac Czerwony, właściwie bez roślinności, później Czarny Rynek, z egzotycznymi palmami, a na koniec – park pełen rodzimej flory i fauny, podkreślałby narrację tego miejsca. Oferowałby także znacznie więcej urozmaiconej rekreacyjnej przestrzeni. Dziś, pomimo, że na Superkilen składają się trzy różne sfery, różnice między nimi są, w gruncie rzeczy, niewielkie i sprowadzają się raczej do odmiennej estetyki, niż funkcji.

bujna, naturalna roślinność, w której te elementy były komponowane, i której w Superkilen po prostu brakuje. Świadczą o tym chociażby głosy zawahania, czy tą przestrzeń powinno definiować się jako park, czy raczej jako miejski plac. Wydaje się więc, że ta metafora, choć pięknie brzmi, jest nieco na wyrost. Przeglądając i analizując opracowania, książki i artykuły na temat tego miejsca, można odnieść wrażenie, że dzielą się one na dwie wyraźne grupy: pierwsza, to zachwyceni architekci i projektanci, druga – nieco sceptyczni badacze, socjologowie, znawcy miast i ich społeczności [5].

Najprościej byłoby zgodzić się ze wszystkimi zachwytami. Zaufać roześmianym i zadowolonym ludziom na zdjęciach z otwarcia placu i oddania go w ręce mieszkańców.
Bez wątpienia park Superkilen robi wrażenie. Niestety największe wtedy, gdy patrzy się na niego z góry. Albo w Internecie. A kiedy pojedzie się, by zobaczyć go z perspektywy chodnika, czar pryska. Plac bowiem bardzo szybko zaczął niszczeć. Oryginalne, soczyście kolorowe nawierzchnie w czerwonej części parku, wypłowiały i co więcej, okazało się, że użyte materiały są zbyt kruche, by możliwa

była ich standardowa pielęgnacja i czyszczenie przez miejskie służby. W 2013 roku, a więc rok po otwarciu parku, konieczna była zmiana nawierzchni na Placu Czerwonym, co zakończyło się procesem pomiędzy władzami Kopenhagi, a BIG Architects. Co więcej, jak na miasto, które walczy z kryzysem klimatycznym i jego skutkami oraz dba o zrównoważoną gospodarkę wodą opadową, pozwolenie, by kilka hektarów ziemi zostało zalane asfaltem budzi szczere wątpliwości i obawy. W ostatnich latach Kopenhagę coraz częściej nawiedzają nawalne deszcze (o czym piszę w rozdziale „Przestrzenie zielone", w części poświęconej Placowi Tåsinge) i okazuje się, że nawierzchnia placu nie jest w stanie wchłonąć padającej na nią wody. Nie zadbano też o wystarczającą liczbę miejsc, do których woda mogłaby spływać, co sprawia, że w czasie deszczu posadzka zamienia się w ślizgawkę.
Zarzuty wobec Superkilen dotyczą przede wszystkim jakości jego realizacji, tego, że pewne elementy „przefajniono" i stworzono „na pokaz", a inne, szczególnie te, które rzeczywiście warto byłoby nieco wyeksponować, zrobiono po macoszemu. Dotyczy to przede wszystkim trzeciej strefy, Zielonego Parku. Aż się prosi, by tutaj ta zieleń faktycznie buchnęła! Mając jeszcze na uwadze ambicje projektantów,

Lubiany przez dzieci, choć chyba jeszcze bardziej przez turystów, pagórek pośrodku Mimers Plads. Nad placem góruje słynny katarski neon w kształcie zęba.

Mimers Plads latem i jesienią. Jeśli któraś z części Superkilen spełnia swoje zadanie, to jest to właśnie Mimers Plads. Czarny Rynek stał się miejscem, w którym najczęściej przecinają się drogi mieszkańców tej okolicy. Niezależnie od pogody, można tu kogoś spotkać.

by nazywać tę przestrzeń współczesnym angielskim ogrodem... Jakie to byłoby wspaniałe wrażenie, gdyby, z tej kolorowej, lecz wciąż wyasfaltowanej przestrzeni, nagle wkraczało się w bujne łąki kwietne, wysokie trawy, kępy drzew. I w tym wszystkim faktycznie, tak jak w ogrodach angielskich, nieco poukrywane, romantycznie majaczące tu i ówdzie rozmaite obiekty. Zamiast tego ma się wrażenie, że wciąż idzie się w wygładzonej, wyasfaltowanej przestrzeni, tylko, że teraz ma ona kolor zielony.

Trzeba jednak przyznać, że niewiele jest głosów, które krytykowałyby samą ideę parku, symboliczny sposób, w jaki zdecydowano się zintegrować mieszkańców. Projektantom na pewno trzeba pogratulować odwagi i nie można odmówić dobrych intencji. W końcu ten projekt mógł zakończyć się kulturową katastrofą i polem regularnego konfliktu. A jednak tak się nie stało. Wydaje się też, że nadal jest zbyt wcześnie, by jednoznacznie ocenić, czy ta przestrzeń rzeczywiście wpłynęła na poprawę integracji lokalnej społeczności i jakości ich życia, poczucie tożsamości [6]. Podczas kilku wizyt w Superkilen, za każdym razem miałam wrażenie, że, mimo wszystko, wciąż jest tu więcej turystów niż mieszkających tu ludzi.

Przestrzenie zieleni

Berlin to dla mnie kolor zielony

Łąka pośrodku wielopasmowej drogi i porośnięte winoroślą ściany budynków. Sąsiedzkie ogródki przed kamienicami i zielone dziedzińce. Rodzime brzozy na jednym z najdynamiczniejszych placów miasta. Berlin zachwycił mnie wszech-obecną, buchającą roślinnością.

Berlin to dla mnie kolor zielony

Berlin to jedno z najbardziej zieleniolubnych miast na świecie. Nie tylko ze względu na imponującą liczbę publicznych parków, skwerów i terenów rekreacyjnych, lecz także ze względu na motywacje mieszkających tu ludzi, którzy bardzo chętnie angażują się w promowanie miejskiego ogrodnictwa, tworzenie ogrodów społecznościowych czy prowadzenie wegańskiego stylu życia. Są tutaj restauracje, w których serwuje się warzywa wprost z lokalnego warzywnika, a na dachach wielu budynków zakładane są pasieki. To miasto, które uprawia zrównoważony rozwój we wszystkich jego formach.

Dziś, niemiecka stolica to dwa i pół tysiąca parków publicznych, prawie pół miliona drzew i blisko dwieście kilometrów żeglownych dróg wodnych [1]. Berlin łączy atmosferę wielkiej metropolii z idylliczną, wakacyjną wsią. Według danych Miejskiego Systemu Informacji o Zieleni GRIS (*Grünflächeninformationssystem*) z grudnia 2019 roku, odsetek zielonych terenów publicznych wynosi ponad 40% powierzchni miasta, w tym 12% (10.675 ha) to ogólnodostępne miejskie przestrzenie zielone [2]. Obszary rekreacyjne zajmują ponad pięć i pół hektara powierzchni Berlina, a zieleń przyuliczna, która przykuła moją szczególną uwagę – niemal półtora [3].

Nie da się tego nie zauważyć. Spacerując po Berlinie naprawdę trudno jest trafić na ulicę, czy plac, na których zabrakłoby drzew, zieleńców albo kwietnych łąk. Wprost zachwycające jest, z jaką swobodą berlińczycy podchodzą do miejskiej zieleni. W parkach czy miejscach reprezentacyjnych, owszem, roślinność bywa wyszukana i wypielęgnowana do ostatniego źdźbła, pojawiają się też egzotyczne gatunki, jednak w pozostałych miejscach daje się jej przestrzeń do rozrastania. Kwietnie łąki cudnie przerastają wyznaczone obszary, wdzierając się na ścieżki. Dzięki temu ma się wrażenie, że chodzi się nie w centrum europejskiej metropolii, lecz małego miasteczka. Interesującym rozwiązaniem jest również wykorzystanie wąskiej przestrzeni pomiędzy pasami ruchu na drogach. Tutaj także królują wysokie trawy i rodzime gatunki kwiatów. Wygląda to tak, jakby na przestrzenie zielone

starano się tu wykorzystać dosłownie każdy centymetr kwadratowy powierzchni. Jakby każde pęknięcie asfaltu, przerwę pomiędzy granitowymi kostkami błyskawicznie miała wypełnić flora.

Z pewnością wiąże się to z wprowadzoną w życie w 2016 roku polityką miejską. Berlin dąży bowiem do statusu miasta zrównoważonego oraz osiągnięcia zeroemisyjności w 2050 roku [4,5]. Jednym ze środków do tego ma być właśnie zwiększanie terenów zielonych na całym obszarze miasta, ale również maksymalne wykorzystywanie przestrzeni budynków, dachów, nieużytków do tego, by tam również pojawiły się powierzchnie biologicznie czynne. Łąki kwietne w tej sytuacji wydają się jednym z najlepszych rozwiązań. Ich założenie i utrzymanie są relatywnie tanie – dla przykładu, kosi się je maksymalnie dwa razy w roku, a tradycyjne trawniki co najmniej raz w miesiącu. W zamian za to, miasto zyskuje obszary atrakcyjne nie tylko krajobrazowo i wizualnie, ale także mające nieocenione walory przyrodnicze. Są bowiem ostoją, schronieniem i miejscem lęgowym dla ptactwa, owadów i niewielkich zwierząt. Co więcej, dzięki swej strukturze korzeniowej są odporne na susze, a w czasie silnych opa-

Przekształcając kolejne przestrzenie miejskie (nawet te na pozór bezużyteczne, tak jak pas ziemi pomiędzy pasami jezdni) w łąki kwietne, Berlin zwiększa swoją powierzchnię chłonną. Zamieniając się w gąbkę, spowalnia spływ wód opadowych do gruntu. Takie rozwiązanie poprawia też estetykę miasta, a czasem staje się nową przestrzenią publiczną.

Wąskie przestrzenie oddzielające od siebie pasy ruchu również zamieniane są w bujne łąki kwietne. Wygląda to fenomenalnie i ożywia nawet najbardziej szaro-szklaną przestrzeń.

dów absorbują niemal dwa razy więcej wody niż zwykły trawnik. Są też znakomitym izolatorem i przyczyniają się do obniżenia temperatury w mieście, niwelując zjawisko tzw. miejskich wysp ciepła, które Berlinowi nie jest obce.

Kolejną ciekawą obserwacją jest relacja zieleni z miejską zabudową. Ma się wrażenie, jakby jedna bez drugiej nie mogła zaistnieć, funkcjonować. Zauważyłam, że często wykorzystuje się tu pionowe elementy budynków (nie tylko ściany) do tego, by roślinność mogła swobodnie piąć się w górę. Nikt się tutaj nie przejmuje, że zaciemni to mieszkania, albo przez okno wejdą niepożądane owady. Nikt też z tego powodu niczego nie wycina.

Sądzę więc, że od Berlina można się bardzo wiele nauczyć. W szczególności tego, że rodzima roślinność to nie „chaszcze", a miejskie łąki kwietne, to nie „chwasty". Że można pozwolić florze podążać jej własnym rytmem, bez wycinania, podcinania, koszenia i wyrównywania i, że miejskie przestrzenie zielone obejdą się bez uformowanego w murek bukszpanu.

Ścieżka zdaje się wciskać w puszystą, roślinną masę. Dzięki temu, że berlińczycy nie są zbyt przywiązani do wypielęgnowanych, równych trawników, przestrzenie ulic są przyjazne, naturalne i swojskie.

Zieleń wertykalna. Ściany budynków, szczególnie starych kamienic, często nikną pod narastającym gąszczem zieleni. Budynki sprawiają wówczas wrażenie, jakby rzeczywiście wyrastały z ziemi.

Tauentzienstraße i przestrzeń pomiędzy pasami ruchu zagospodarowana na zielone miejsce spotkań.

Na zdjęciu poniżej:
Zieleń na Mehringplatz.

Pomiędzy drzewami znalazło się miejsce na przestrzeń zabawy. Czerwony kolor obiektów pięknie kontrastuje z jasną zielenią drzew.

Las w mieście. Brzozowa aleja wokół Potsdamer Platz. Drzewa budują klimat tego miejsca, nadają mu specyficzny charakter i atmosferę. Przez niektórych mieszkańców są też traktowane znacznie mniej poetycko i wykorzystywane jako stojaki rowerowe.

Bujne dziedzińce Hackesche Höfe

Hackesche Höfe w dzielnicy Mitte to rzadki przykład architektury secesyjnej w Berlinie. Jest to kompleks składający się z ośmiu połączonych ze sobą dziedzińców, zaprojektowany na początku XX wieku przez architekta Augusta Endela. Jest to tętniąca życiem mini dzielnica, w której łączą się sztuka, rzemiosło, biznes, gastronomia, rozrywka i natura. Bardzo chętnie spotykają się tutaj zarówno mieszkańcy, jak i turyści.

Zieleń łączy się z budynkiem Muzeum Żydowskiego projektu Daniela Libeskinda.

Projekt zieleni i małej architektury przed budynkiem Filharmonii Berlińskiej projektu Hansa Scharouna.

Podniebne ogrody.
Dach Centrum Spotkania Kultur w Lublinie

Po lewej – łąka. Po prawej – korony drzew. Pod stopami – otchłań. Nad głową – niebo. Idąc tym szklanym korytarzem, ma się poczucie zawieszenia w próżni natury.

Podniebne ogrody. Dach Centrum Spotkania Kultur w Lublinie

„Teatr w Budowie to dla mnie przestrzeń zapisanego czasu. Plac Teatralny to współczesny plac miejski, z którym mogą utożsamiać się dzisiejsi mieszkańcy Lublina, a którego część wyznacza najstarszy trakt na Zachód. Tuż obok XIX-wieczny park Saski, z najstarszym zespołem drzew sprzed organizacji ogrodu. […] Trzy multimedialne elewacje to czas teraźniejszy – epoka cyfrowa. Trzy ogrody na dachach – z wystawami, kawiarnią i kinem letnim – to z kolei czas przyszłości – epoka syntezy Natury i Kultury (Budzyński). W ogrodach posadziliśmy endemiczną zieleń, krzewy i drzewa owocowe dające pożytek pszczołom z pasieki na dachu. To czas przyszłej proekologicznej cywilizacji, jedynej alternatywy dla obecnego pędu ku samozagładzie [1]".

Bolesław Stelmach

Centrum Spotkania Kultur (CSK) w Lublinie to największa w historii inwestycja województwa lubelskiego w dziedzinie kultury. Gmach powstał w 2016 roku w miejscu tzw. Teatru w Budowie, nieukończonej siedziby teatru i filharmonii, której budowa rozpoczęła się w połowie lat 70. XX wieku [2]. Autor tego niezwykłego budynku, Bolesław Stelmach, z charakterystyczną dla siebie wrażliwością i zrozumieniem, zdecydował się pozostawić fragmenty tego, co przez lata w tym miejscu narastało, łącząc je ze współczesną bryłą. Jest tu surowy beton, cegła, szkło, szorstki tynk, a nawet pustaki. Zarówno wnętrze, jak i zewnętrze opowiadają wieloletnią historię powstawania tego, co ostatecznie stało się miejscem spotkania mieszkańców ze sztuką, ale i naturą.

To właśnie tutaj bowiem, na trzech najwyższych piętrach budynku, znajdują się, otwarte dla publiczności, tzw. „podniebne ogrody". Najniżej położona z nich, czwarta, to pachnący latem sad. Są tu wiśnie, śliwy i grusze. Obok nich rosną krzewy owocowe, m.in. jeżyny, maliny, borówka, żurawina, agrest i aronia. Kolejne piętro porośnięte jest kwietną łąką, a nad morzem falujących na wietrze polnych kwiatów, ziół i traw górują młode jabłonie. Na ostatnim piętrze budynku znajduje się dach ekstensywny, rozchodnikowy [3].

Oprócz tego, że dach CSK stanowi miejsce odpoczynku i atrakcyjny punkt widokowy, jest też głosem w dyskusji o tym, jak mogłaby i powinna wyglądać architektura w dobie kryzysu klimatycznego i walki, chociażby, z miejskimi wyspami ciepła. Zielone dachy w pewnym stopniu niwelują te zmiany i korzystnie wpływają na poprawę mikroklimatu miast. Co więcej, odpowiednio dobrana roślinność sprzyja tworzeniu się nowych siedlisk owadów i ptaków, a także staje się domem dla małych gadów i ssaków. Odwołując się do wieloletniej tradycji pszczelarskiej lubelszczyzny, na dachu CSK założono Miejską Pasiekę Artystyczną. Jej głównym zadaniem jest opieka nad pszczołami, jednak oprócz tego prowadzi też działalność edukacyjną w zakresie szeroko rozumianej ekologii. „Podniebne ogrody" CSK w Lublinie są więc wspaniałą przestrzenią aktywizacji zarówno mieszkańców, jak i gości. Jeśli sad, łąka i pasieka im nie wystarczą, do dyspozycji pozostają jeszcze kawiarnia, letnie kino i tematycznie ścieżki edukacyjne.

Jednym z najciekawszych rozwiązań projektowych „podniebnych ogrodów" jest wysunięta poza krawędź budynku szklana galeria. Spacer po metalowej kładce z widokiem, z jednej strony na ogród, z drugiej – na park Saski, jest doświadczeniem tak pięknym, jak i niepokojącym.

Na czwartej kondygnacji posadzono drzewa i krzewy owocowe. Nie jest to jednak typowy sad, po którym można beztrosko biegać pomiędzy rzędami drzew. Ścieżki są tu wytyczone i mają postać drewnianych pomostów, dając jasny sygnał, że lepiej jest na nich pozostać.

Do dyspozycji odwiedzających jest też kawiarnia z dużym, drewnianym tarasem i wieloma miejscami do siedzenia. Rozpościera się stąd niesamowity widok na miasto, ale przede wszystkim na sąsiadujący z Centrum Spotkania Kultur park Saski. Granicę pomiędzy ogrodami CKS, a parkiem stanowi szklana galeria, która jednocześnie, w obrębie dachów, pełni funkcję ścieżki spacerowej.

Dachy CSK stały się także domem dla pszczół. Zadbano o to, by gatunki posadzonych tu roślin były rodzime i skomponowane w taki sposób, by przestrzeń dachów była wystarczającą dla potrzeb owadów. Co więcej, na dachach odwiedzający mogą poruszać się jedynie po wyznaczonych ścieżkach. Dzięki temu nie zakłócają rytmu życia sadu, jak i łąki kwietnej.

Przestrzeń jak gąbka. Tåsinge Plads w Kopenhadze

Tåsinge Plads to opowieść o środowisku miejskim, w którym rytm życia lokalnej społeczności przeplata się z rytmem natury. To też historia o tym, jakie kroki podejmują współczesne miasta i metropolie w walce z kryzysem klimatycznym i jego skutkami. I w końcu, to praktyczna lekcja kreatywnego, efektywnego, ale i zabawowego gospodarowania wodą opadową.

Przestrzeń jak gąbka. Tåsinge Plads w Kopenhadze

To też historia o tym, że czasem warto wyłączyć GPS, schować mapę i zdać się na intuicję własnych nóg. Na plac Tåsinge trafiłam zupełnie przez przypadek. Oczarowana piękną, ceglaną zabudową historycznej dzielnicy Østerbro, krążąc tu i ówdzie, odkrywając, co jest za tym zakrętem, za tą bramą, za tamtym rogiem… nagle znalazłam się w centrum kameralnej, zielonej przestrzeni, która stanowi tło codziennych aktywności mieszkających tu ludzi. Jest dowodem i przykładem na to, że odpowiednio kształtując teren, nawet w mieście, jesteśmy w stanie zamienić go w gąbkę.

Plac Tåsinge powstał w wyniku konsultacji społecznych przeprowadzonych z mieszkańcami tej okolicy. Nie były to jedynie spotkania i dyskusje, lecz także szereg bardziej angażujących działań, jak chociażby: organizacja lokalnych wydarzeń, koncertów, teatrzyków dla dzieci, sąsiedzkich jarmarków świątecznych; lokalni artyści stworzyli tu również instalację świetlną. Wszystko po to, by pokazać mieszkańcom, jeszcze przed etapem projektowania, jaki jest potencjał tego miejsca, co będą mogli tu robić – wspólnie, albo indywidualnie. Była to też okazja dla samych mieszkańców, by wymienili między sobą swoje spostrzeżenia i pomysły na plac [1]. Okazało się to świetnym rozwiązaniem, ponieważ zaczął on funkcjonować i na mapie miasta, i w świadomości mieszkańców, na długo przed tym, nim projektanci postawili pierwsze kreski w swoich projektach koncepcyjnych.

Konsultanci mieli o czym dyskutować z mieszkańcami. Mimo że Kopenhaga w niemal powszechnej świadomości jest miastem przyjaznym pieszym i rowerzystom, walczącym jednocześnie ze zbyt wielką liczbą samochodów, ponad 1000 m^2 placu było do tej pory pokryte asfaltem i przeznaczone na parking [2]. Jakie musiało być ich zdziwienie, gdy całą tę przestrzeń pokryto zielenią!

Jednak piękne kwiaty i krzewy to tutaj nie wszystko. Zadbano też o to, by nowa infrastruktura placu w możliwie największym stopniu powstała z materiałów poddanych recyklingowi – do wykonania ścieżek i siedzisk wykorzystano 625 m^2 kostki granitowej oraz 600 m^2 kostki brukowej, pozyskanych z rozbiórki fragmentów ulic i parkingu [3]. Na środku placu znajdują się charakterytyczne wzniesienia, takie „osiedlowe pagórki". Tak przynajmniej wydawało mi się na początku, jednak później okazało się, że te *pagórki* to schrony przeciwlotnicze! Co więcej, zostały one odnowione i służą jako sale prób dla muzyków. Na pokrytych trawą i wyższą zielenią wzniesieniach, powstały dodatkowe miejsca do siedzenia, a mieszkańcy bardzo chętnie wylegują się na nich w ciepłe, słoneczne dni.

Na placu Tåsinge warto też zwrócić uwagę na detale. Przestrzeń ta została bowiem wyposażona w charakterystyczne dla Kopenhagi latarnie uliczne, ławki oraz posadzki. Dzięki takiemu rozwiązaniu plac dobrze koresponduje z resztą historycznej dzielnicy. Nie jest wyrwany z kontekstu, nie wygląda jak obcy obiekt latający, który postanowił wylądować akurat w tym miejscu. Wszystko pięknie ze sobą koresponduje – bujna, soczysta zieleń placu przechodzi miękko w kamienną strukturę przylegających do niego ulic.

Projekt biura GHB Landskabsarkitekter a/s znalazł się na liście stu najbardziej przyszłościowych projektów klimatycznych na całym świecie. W 2016 roku otrzymał nagrodę specjaną The European Prize for Urban Public Space oraz Międzynarodową Nagrodę Guangzhou za innowacje miejskie [4].

Parasole są otwierane w czasie deszczu, by zgromadziły wodę opadową. Służy ona później do podlewania roślinności na placu. W upalne dni, rzeźby te pełnią też funkcję „zacieniaczy".

Struktura zieleni również nie jest tutaj przypadkowa. Jest to niejako ilsutracja przekrojowości lokalnej, niemal swojskiej, duńskiej roślinności – od wzgórz aż po jeziora. To dlatego wspomniane już pagórki pokryte są raczej sucholubną roślinnością: niskimi i wysokimi trawami, odpornymi na duże różnice w zacienieniu i nasłonecznieniu oraz wymagające stosunkowo mniejszej ilości wody; jednocześnie roślinność w niższych partiach placu jest bardziej bujna, soczysta, o wyraźnie mięsistych liściach. Na placu i wzdłuż ulic posadzono angielskie dęby oraz kwitnące czereśnie. Pomyślano także o zwierzętach – przede wszystkim ptakach i owadach, które mogą tu znaleźć dla siebie miejsce zarówno do bytowania, jak i zdobywania pożywienia. Dlatego zdecydowano się na taki dobór roślin, który zapewni im pożywienie w ciągu niemal całego roku.

Jednak tym, co przede wszystkim wyróżnia plac Tåsinge, to stała obecność wody, zaznaczona symbolicznie kompozycją oryginalnych rzeźb: ruchomych „Deszczowych Parasoli" i błyszczących w słońcu „Kropli Wody". Parasole zbierają deszczówkę, pod ciężarem której otwierają się, dając jednocześnie schronienie przed deszczem. Krople Wody natomiast, pokryte metaliczną powierzchnią, odbijają niebo i otoczenie, zachęcając tym samym do zabawy. Pod nimi ukryte są zbiorniki, w których gromadzona jest spływająca z okolicznych dachów woda. Na placu znajdują się dwie pompy ręczne – dzieci, ale nie tylko(!), mogą wypompować wodę z największej „Kropli Wody", a ta rozpływa się błyskawicznie po placu. Trzeba naprawdę szybko przed nią uciekać! Dzięki wielu naturalnym przeszkodom na placu, woda przyjemnie meandruje, a jej ruch widać bardzo wyraźnie. Jest to więc nie tylko element zabawy, ale i nauki. Dzięki odpowiedniemu wymodelowaniu terenu, spływająca woda trafia do położonych w delikatnych nieckach ogrodów deszczowych, gdzie filtrowana jest na nowo [5].

Mieszkańcy wokół placu Tåsinge powołali komitet ds. Placu miejskiego, który organizuje zajęcia na placu i nadal go rozwija. Podkreślają oni, że plac nie jest ukończonym projektem, lecz przestrzenią, która stale rozwija się razem z nimi [6]. To żywa przestrzeń miejska dostosowana do zmieniających się potrzeb tych i następnych pokoleń.

Podczas Building Festiwal („Festiwalu Budowlanego") w 2013 roku, zaprojektowano kilka wzorów tymczasowych mebli miejskich. Wykonano ich prototypy, które umieszczono na placu, by sprawdzić, jak odnajdą się w jego przestrzeni. Za najlepszy projekt została uznana „Bølgen" („Fala"). Mieszkańcom okolicy zależało na tym, by wybrany mebel był jednocześnie siedziskiem i alternatywą dla zwykłego placu zabaw. Dziś „Bølgen" to małe dzieło sztuki, które służy jako element odpoczynku i zabawy [5].

Projektanci uszanowali ścieżki, obierane dotychczas przez mieszkańców okolicy. Jednym z najciekawszych rozwiązań jest szczelina szerokości chodnika poprowadzona w masywie pagórka, dodatkowo podkreślona blachą kortenowską, która wspaniale koresponduje z rudością ceglanej zabudowy wokół. Szczelina wychodzi wprost na bramę jednego z budynków, tworząc wyraźną, mocną oś widokową i kompozycyjną.

Zielona oaza w centrum miasta. Plac Europejski w Warszawie

Kiedy przestrzeń miejska dostaje nagrodę publiczności, nawet najbardziej kąśliwe słowa krytyki tracą moc. Plac Europejski w Warszawie był niczym kojący okład dla spragnionych przestrzeni wspólnych mieszkańców warszawskiej Woli.

Zielona oaza w centrum miasta. Plac Europejski w Warszawie

Plac Europejski znajduje się na warszawskiej Woli, tuż przy rondzie Daszyńskiego. To największa taka przestrzeń zrealizowana w stolicy po 1989 roku. I choć powstał z inicjatywy dewelopera na prywatnej działce, u stóp jednego z najwyższych i najbardziej prestiżowych drapaczy chmur w mieście, bardzo szybko stał się otwartą dla wszystkich przestrzenią wspólną, odwiedzaną chętnie nie tylko przez pracowników biznesowego centrum, ale także mieszkańców Woli i całego miasta.

Okolice Ronda Daszyńskiego w Warszawie to jeden z najdynamiczniej rozwijających się obszarów stolicy. Jeszcze przed wojną były to tereny o przeznaczeniu przemysłowym. Dziś, sukcesywnie przekształcane są w przestrzeń biznesu. Pośród wyrastających, jak grzyby po deszczu, inwestycji powstał kompleks biurowy Warsaw Spire, a teren wokół niego został zagospodarowany z inicjatywy firmy Ghelamco Poland właśnie jako Plac Europejski.

Dzięki tej decyzji inwestycyjnej, w miejscu zaniedbanego niegdyś kwartału ulic Towarowej, Grzybowskiej, Wroniej i Łuckiej, powstała wysokiej jakości przestrzeń publiczna, stworzona z myślą o pieszych. Za jej projektem stoi belgijska pracownia Wirtz International Landscape Architects, która w swoim portfolio ma, chociażby, projekt ogrodów Pałacu Elizejskiego, projekt Jardin du Carrousel w Ogrodach Tuileries w Paryżu czy Jubilee Park w londyńskim Canary Wharf [1]. Zaproponowana przez nich koncepcja zakładała stworzenie ogólnodostępnej oazy zieleni w samym centrum Warszawy. Na placu posadzono więc ponad czternaście tysięcy roślin, w tym sto czterdzieści drzew, m.in. metasekwoje (*Metasequoia glyptostroboides*), cypryśniki błotne (*Taxodium distichum*) oraz gleditczje trójcierniowe (*Gleditsia triacanthos*) [2]. Charakterystycznym elementem placu jest szeroka, szumiąca kaskada wodna. Jest na tyle płytka, że bardzo szybko stała się lubianym przez dzieci miejscem zabaw. Uzupełnieniem dla niej są fontanny, a raczej dysze wodne, które wystrzeliwują w niebo, ku radości bawiących się tu dzieci. Na placu znajdują się także meble miejskie, elementy małej architektury, a podłoże jest zróżnicowane – do jego wykonania wykorzystano zarówno płyty granitowe z Portugalii, jak i, stwarzający świetne warunki do gry w bule, żwir. Nawierzchnia wyraźnie sygnalizuje, że to miejsce nie jest dostępne dla samochodów, lecz jedynie dla pieszych i rowerzystów. Dzięki temu, na Placu Europejskim użytkownicy czują się swobodnie i bezpiecznie. To miejsce nie ma barier i jest dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Co bardzo ważne, jest tu toaleta. Mimo że dewelopera mogło kusić odsprzedanie parterów wokół placu bankom, które bez problemu zapłaciłyby wysokie czynsze, zdecydowano, że zamiast nich pojawią się tu kawiarnie czy restauracje. Na placu można więc kupić kawę i zjeść lody, jednak nie jest to warunek konieczny, by korzystać z tej przestrzeni.

Plac Europejski tętni życiem przez cały rok. W jego przestrzeni firma Ghelamco organizuje cały cykl wydarzeń o charakterze kulturalnym, sportowym i rozrywkowym, które przyciągają tysiące osób. Latem urządzane są tu pokazy filmowe, organizowane są rozgrywki w bule, odbywają się też weekendowe pokazy filmowe dla najmłodszych.

Zza drzew wychylają się nieśmiało piękne murale autorstwa Rafała Olbińskiego i Francois Schuiten'a.

Instalacja „Kocham Warszawę" autorstwa agencji Advertis.

Zimą do dyspozycji mieszkańców pozostaje darmowe lodowisko. Odbywa się tu jarmark świąteczny, Dzień Dziecka, Dzień Ziemi, Noc Muzeów, a nawet Oktoberfest i transmisje meczów piłkarskich [3].

Plac Europejski to także przestrzeń sztuki. W zaprojektowanej przez architekta Przemysława „Mac" Stopę galerii wystawowej Art Walk prezentowane są prace wybitnych polskich artystów. Ekspozycja zmienia się co kwartał i jest dostępna właściwie bez przerwy. Za wysoki poziom prezentowanych prac odpowiedzialna jest Fundacja Sztuka w Mieście, powołana przez Ghelamco do realizacji działań dążących do podniesienia jakości miejskiej przestrzeni publicznej.

Będąc na Placu Europejskim, można też zobaczyć górujące nad nim, dwa przepiękne murale, autorstwa polskiego plakacisty Rafała Olbińskiego i belgijskiego ilustratora Francois Schuiten'a. Na środku placu firma Ghelamco ustawiła instalację świetlną z hasłem „Kocham Warszawę". Mierzące ponad dwa metry wielkoformatowe litery wykonane są z perforowanej blachy lakierowanej na biało i czerwono. Wieczorami instalacja jest równomiernie podświetlona, na wzór neonu, dzięki

czemu napis stanowi wyrazisty element Placu Europejskiego. Turyści i nowożeńcy chętnie robią sobie zdjęcia na jego tle.

Przestrzeń została oddana do użytku warszawiakom w Noc Muzeów, 14 maja 2016 roku, i bardzo szybko zdobyła ich uznanie. W plebiscycie Nagrody Architektonicznej Prezydenta m.st. Warszawy, mieszkańcy stolicy uznali plac Europejski za najlepszą realizację w Warszawie, jaka powstała w 2016 roku [4]. Oprócz tego wyróżnienia, plac został również uhonorowany przez Towarzystwo Urbanistów Polskich, którzy uznali go za najlepszą nowo wykreowaną przestrzeń publiczną w Polsce. Przyczynił się także do zdobycia przez Warsaw Spire szeregu nagród, w tym „nieruchomościowego Oscara" i tytułu najlepszej inwestycji biurowej na świecie w prestiżowym konkursie MIPIM Awards 2017 w Cannes.

Pomimo wielu nagród i zachwytów, wciąż w kierunku Placu Europejskiego i Warsaw Spire padają słowa krytyki. Zarzuca się, że za bardzo chcą przypominać Dubaj – że plac jest zbyt wymyślny i stanowi kolejną atrakcję turystyczną, a wieżowiec ignoruje otoczenie i linie

Instalacja przycupnęła na środku placu i niemal od razu stała się symbolem zarówno placu Europejskiego, jak i Warszawy.

Ponad stumetrowa, wijąca się przez plac wodna kaskada, wprowadza tu przyjemny szmer, który buduje klimat tego miejsca i pozwala na chwilę zapomnieć, że jest się w centrum europejskiej stolicy.

zabudowy – „Nie jesteśmy w dużej europejskiej metropolii, lecz w bogatym arabskim mieście, w którym szejkowie-deweloperzy walczą ze sobą, budując na pustyni coraz wyższe i wymyślniejsze wieżowce [5]". Jednak wydaje się, że w ciągu kilku ostatnich lat, plac Europejski udowodnił, że nie jest wyrachowanym chwytem marketingowym, lecz działaniem wynikającym z poczucia misji, by, mając takie możliwości, tworzyć lepsze, bardziej przyjazne mieszkańcom miasto [5]. Obecnie wokół Warsaw Spire realizowanych są dziesiątki nowych inwestycji. Plac Europejski powinien być dla nich drogowskazem w myśleniu o przestrzeni wokół budynków, nawet tych biurowych. „Plac Europejski wyrósł na warszawskie centrum lokalne, w którym ogniskuje się społeczne, kulturalne i biznesowe życie tej części miasta [3]" – mówi Jarosław Zagórski, dyrektor handlowy i rozwoju Ghelamco Poland i dodaje: „Wbrew obawom sceptyków, ogromny teren przed biurowym kompleksem Warsaw Spire nie stał się wymarłą po godzinach pracy pustynią, ale pełną życia przestrzenią miejską, która jest przyjazna zarówno dla pracowników okolicznych biurowców, jak i dla mieszkańców Warszawy [3]". Pozostaje więc kibicować inwestorom, by poszli w ślady Ghelamco Poland.

Na zielonych schodach. Eiffel Kert w Budapeszcie

Pomiędzy budynkiem zabieganego dworca a szklaną bryłą nowoczesnego biurowca wytworzyła się przestrzeń, w której czas na chwilę zwalnia, a przyspieszone tory ruchu mieszkańców, gości i miasta poddają się spokojnemu rytmowi natury.

Na zielonych schodach. Eiffel Kert w Budapeszcie

Dworzec kolejowy Nyugati znajduje się w samym sercu węgierskiej stolicy i jest jednym z trzech głównych terminali kolejowych miasta. Został zaprojektowany przez Augusta de Serres i zbudowany w latach 1874–1877 przez paryską kompanię Eiffel z wykorzystaniem żelaznej konstrukcji, odlanej wcześniej w Paryżu i przetransportowanej do Budapesztu. Dworzec otwarto 28 października 1877 roku [1].

Ponad sto lat później, w 2010 roku, po zachodniej stronie budynku dworca powstał biurowiec Eiffel Tér (Plac Eiffla) [2]. Jego bryła jest prosta, a elewacja niemal w całości pokryta szkłem. Potęguje to kontrast pomiędzy tymi dwoma budynkami, choć trzeba przyznać, że zabytkowy dworzec pięknie odbija się w nowoczesnej, szklanej tafli. Oba budynki stoją na wzniesieniach, a pomiędzy nimi tworzy się naturalne zagłębienie terenu, które od strony dworca, miękko schodzi w stronę Eiffel Tér. Przy okazji realizacji biurowca zadbano o to, by pod nazwą Eiffel Kert (Ogród Eiffla), powstała tu przestrzeń publiczna dostępna zarówno dla mieszkańców, jak i pracowników oraz pasażerów [3].

Dzięki charakterystycznemu ukształtowaniu tego terenu, łatwo uzyskano efekt amfiteatru. W największym zagłębieniu, na pokrytym granitowymi płytami placu, znajdują się punkty gastronomiczne – od strony biurowca są to raczej restauracje i kawiarnie ogródki, natomiast pośrodku znalazło się miejsce dla barów i food trucków, z bardziej swobodnymi miejscami do siedzenia, takimi jak leżaki, hamaki i skrzynki.

Jednak to, co w tym miejscu podoba mi się najbardziej, to sposób zagospodarowania zbocza u stóp dworca. Wykorzystano jego naturalną krzywiznę i niemal na całej powierzchni, zamieniono w wielkie schody. Niektóre z nich wykonane są z kamienia i betonu, a ich funkcja jest przede wszystkim komunikacyjna. Inne, pokryte są panelami przypominającymi drewno, a ich szerokość jest na tyle duża, że z powodzeniem można się na nich wylegiwać całymi godzinami. Najciekawszym elementem tej przestrzeni są jednak stopnie położone bezpośrednio przy budynku dworca. Wykonane są z blachy kortenowskiej, zostały wypełnione ziemią i obsadzone trawą. Są nieregularne, geometryczne i podążają za rytmem naturalnego zbocza. Rosną na nich krzewy i drzewa, w tym wiśnia upamiętniająca wirtuoza gitary, Gary'ego Moore'a. To małe drzewko kwitnie w kwietniu, w okolicach urodzin zmarłego w 2011 roku artysty.

Ogród Eiffla to płynny układ, w którym flora podąża za rytmem przestrzeni, a przestrzeń budowana jest w zgodzie z funkcją i historyczną architekturą.

Budynek dworca zachwyca formą i strukturą, a towarzysząca mu zielona przestrzeń tylko dopełnia jego kunsztu. Każdego dnia spotykają się tutaj dziesiątki osób. Pracownicy biur w czasie przerwy na lunch rozsiadają się na trawiastych schodach, organizując krótki piknik w gronie kolegów. Ktoś inny pije kawę w oczekiwaniu na pociąg. Młodzi ludzie ucinają sobie drzemkę w cieniu drzew. Mimo, że Eiffel Kert znajduje się niemal w centrum miasta, przy bardzo ruchliwym, dynamicznym węźle komunikacyjnym, w ciągu dnia panuje tu spokój, niemal sielankowy nastrój. Tak jakby po przekroczeniu jego granicy czas zwalniał, a odgłosy miasta ginęły za jakąś magiczną kurtyną. Inaczej jest wieczorami, kiedy bary i restauracje ruszają pełną parą, gra głośna muzyka, a plac zamienia się w prze-

Plac pomiędzy gmachem zabytkowego dworca i nowoczesnym biurowcem jest miejscem spotkania nie tylko ludzi, lecz także historii ze współczesnością. Historycznie, zbocze u stóp dworca również było zieloną przestrzenią publiczną, choć trzeba przyznać, że w przeszłości roślinności było tu zdecydowanie więcej. Niemniej jednak, to wciąż pokrzepiające, że chociaż w pewnym stopniu funkcja ta została zachowana, a caa przestrzeń ma rekreacyjny, spacerowy charakter.

Ogród Eiffla jest zieloną oazą pośrodku zabieganego miasta. Mieszkańcy chętnie przychodzą tutaj, by złapać chwilę oddechu, albo powylegiwać się na trawie.

strzeń rozrywkowo-gastronomiczną. Obowiązkowo hipsterską, z porozwieszanymi nad głowami lampkami. Choć, oddając sprawiedliwość, jest to całkiem miłe dla oka. Czasem, odbywa się tutaj także wspólne oglądanie transmisji meczów piłkarskich, na które przychodzi bardzo dużo ludzi, a przestrzeń Eiffel Kert zamienia się w amfiteatr, albo mini stadion.Co ciekawe, nie ma tu zbyt wielu turystów.

Pomimo tego, że plac ma swój charakter i klimat, mieszkańcy krytykują go za niedostępność [4]. Zajmujące dużą jego część bary i restauracje, zabierają wspólną przestrzeń i sprawiają, że aby z niej skorzystać, trzeba wykupić bilet wstępu w postaci kawy na wynos albo bułki z mięsem. Mam więc mieszane uczucia względem tego miejsca. Z jednej strony, zachwyca pomysłem i odwagą – trawiaste schody to w końcu nic praktycznego, ale jakże pięknego. Z drugiej, po dłuższej chwili rzeczywiście można zauważyć, że do dyspozycji mieszkańców pozostają jedynie zbocza wzdłuż budynku dworca. Ciekawe więc, jak zmieniłoby się to miejsce, gdyby jego centralna część nie została zaanektowana przez gastronomię.

W gąszczu miejskiej zieleni. Charlottehaven w Kopenhadze

Dziedziniec nowego kompleksu, który został przemieniony w morze szeleszczących na wietrze traw. Pomiędzy kępami sięgających ponad głowę pióropuszy, wiją się wąskie ścieżki i tworzą wspólne dla mieszkańców, kameralne miejsca odpoczynku, relaksu i spotkania.

W gąszczu miejskiej zieleni. Charlottehaven w Kopenhadze

Charlottehaven było jednym z tych miejsc, na które przed podróżą do Kopenhagi czekałam najbardziej. To magiczna przestrzeń dostarczająca wielozmysłowych doznań niemal na wszystkich poziomach postrzegania i to nie tylko w ujęciu metaforycznym, ale i dosłownie. Autorzy projektu, duńskie biuro krajobrazowe SLA, pokazali, jak w inteligentny i zarazem piękny, poetycki wręcz sposób można stworzyć przestrzeń wspólną o nietuzinkowym charakterze, wykorzystując do tego niemal wyłącznie roślinność.

Charlottehaven to nowoczesny, luksusowy kompleks mieszkaniowy położony we wschodniej dzielnicy Kopenhagi Østerbro w miejscu dawnej fabryki aluminium [1,2]. Jego forma i układ wpisują się w tutejszą, typową dla krajów nordyckich zabudowę – bloki ułożone są w czworobok, którego środek tworzy dziedziniec. Już ponad sto lat temu te wewnętrzne przestrzenie były organizowane jako społeczne i rekreacyjne, stanowiące punkty skupienia i spotkania nie tylko lokalnej społeczności, ale i gości [3]. Nie inaczej jest tutaj, jednak tym, co wyróżnia Charlottehaven jest to, że nie potraktowano go jak zwykły plac, na którym rozlokowano standardowe „osiedlowe" elementy z parkingiem na czele. Zamiast tego, projekt oparto o „logikę ogrodu" [4], w którym rośliny budują przestrzeń i klimat miejsca przez cały rok, a parking schowano pod powierzchnią dziedzińca, zyskując ponad hektarową, dedykowaną mieszkańcom przestrzeń.

W ogrodzie gatunki roślin zostały dobrane w taki sposób, by przypominał nadmorską łąkę [5]. Są to przede wszystkim różne rodzaje wysokich traw. Uformowano je w charakterystyczne, jednogatunkowe kępy o nieregularnych, amorficznych kształtach. Dzięki odpowiednio wysokiej warstwie ziemi, możliwe było także posadzenie kilku drzew. Projektanci chcieli w ten sposób symbolicznie podkreślić bliskie sąsiedztwo morza [5].

Wkraczając w tę przestrzeń pobudzone zostają niemal wszystkie zmysły. Na początku nie widzi się nic poza niezmierzonym gąszczem traw, jednak, kiedy podejdzie się do niego bliżej, można dostrzec ukryte w nim ścieżki. Trawy szeleszczą na wietrze, pomiędzy nimi migoce słońce i roznosi się charakterystyczny, świeży zapach. Niektóre z traw są tak wysokie, że bawiące się tu dzieci – ale i dorośli(!) – z powodzeniem mogą tworzyć w nich tajemne przejścia i labirynty. Szczególne wrażenie robią miskanty (*Miscanthus*), których miękkie pióropusze zamykają się nad głową w zwartych masach, tworząc muskające skórę wąskie korytarze. Oprócz nich sezonowo pojawiają się tutaj m.in.: trawa łąkowa, kostrzewa popielata (*Festuca glauca*), sesleria (*Sesleria*), trzęślica modra (*Molinia caerulea*), śmiałek (*Deschampsia*), trzcinnik (*Calamagrostis*) i turzyca (*Carex*). Ta falująca, naturalna mozaika traw zmienia swój kolor wraz z nadejściem kolejnych pór roku – od błękitów i zieleni wiosną i latem, po złociste odcienie jesienią i zimą.

Gęsto nasadzone miskanty tworzą puszyste, muskające skórę korytarze. Niesamowity jest też dźwięk, jaki tworzą, kołysząc się na wietrze.

Tym, co wyróżnia ten dziedziniec, są specyficzne nasadzenia. Projektanci zdecydowali się na stworzenie monogatunkowych, wielkich grup. Dzięki temu uzyskano wrażenie wysp, pomiędzy którymi, zamiast wody, wiją się ścieżki spacerowe.

Obecna tu gra kształtów i kolorów sprawia, że doświadczenie tej przestrzeni jest możliwe nie tylko z perspektywy ścieżki, ale także pa-

Spotkanie tego, co płaskie, wypielęgnowane i gładkie, z nieokiełznaną masą szeleszczących na wietrze pióropuszy traw. Szczególnie jesienią, kiedy roślinność na dziedzińcu przybiera nieco bardziej melancholijne, złoto-brązowe barwy, ta kompozycja wprowadza w zadumę i sprzyja zebraniu myśli. Nawet jeśli wokół toczy się miejskie życie i gwar.

trząc na nią z okna. Mieszkańcy Charlottehaven każdego dnia mogą obserwować, jak przyroda przeobraża ich dziedziniec w dynamiczny rysunek trawiastych plam i ukrytych w ich gąszczu przestrzeni wspólnych. Są tu bowiem kameralne miejsca do opalania, plac zabaw dla dzieci, zakątki z wygodnymi rattanowymi krzesłami i stolikami, a nawet grill.

Ścieżki zostały nieco obniżone względem trawiastych kęp, których miękkie krawędzie dodatkowo podkreślają kortenowe krawędzie o wysokości trzydziestu centymetrów. Ich rdzawy kolor dobrze komponuje się ze zmiennymi w ciągu roku odcieniami traw. Na dziedzińcu nie ma latarni. Zamiast nich, w utwardzonych ścieżkach umieszczono punktowe lampy, które w nocy delikatnie wytyczają ich przebieg, dodając całej przestrzeni jeszcze więcej magii, ale i poczucia bezpieczeństwa.

Tym, co sprowadziło mnie do Charlottehaven był przede wszystkim wewnętrzny dziedziniec i ogród. Jednak otaczająca go zabudowa również nie pozostawia obojętnym i nakreśla jego kontekst. Budynki

zostały zrealizowane według projektu kopenhaskiego biura architektonicznego Lundgaard & Tranberg Architects [2]. Ich przeznaczenie jest złożone i łączy w sobie zastosowania zarówno komercyjne, jak i mieszkaniowe. Ten kontekst jest tutaj niezwykle istotny – w budynkach kryją się ekskluzywne prywatne apartamenty, wysmakowane hotelowe wnętrza, sala konferencyjna, restauracja, siłownia, a nawet basen. Wydawać więc by się mogło, że wspólna dla nich przestrzeń dziedzińca będzie zamknięta i dostępna jedynie dla mieszkańców i hotelowych gości. Tak się jednak nie stało. Z biegiem czasu zarówno mieszkańcy, jak i użytkownicy spoza Charlottehaven coraz swobodniej zaczęli korzystać z tego miejsca.

Projekt Charlottehaven został ukończony w 2004 roku. W 2005 zaś, otrzymał nominację do prestiżowej nagrody Miesa van der Rohe.

Trawiaste wyspy są nieco podwyższone względem ścieżek spacerowych i maleńkich przestrzeni wspólnych dla mieszkańców, dzięki czemu ma się wrażenie otulenia i intymności.

Przestrzenie nabrzeży

Miejskie morskie fale. Kalvebod Bølge w Kopenhadze

Park morski, w którym spotyka się życie wodniackie i miejskie i nikogo nie krępują kąpiele słoneczne pod oknami szklanych biurowców. Który sprawił, że najbardziej ponura część miasta nabrała blasku i powróciła do świadomości mieszkańców, przy okazji stając się ikoną i drogowskazem dla nowoczesnego projektowania przestrzeni publicznych.

Miejskie morskie fale. Kalvebod Bølge w Kopenhadze

Kalvebod Brygge to pas nabrzeża w kopenhaskiej dzielnicy Vesterbro. W okolicy dominują budynki przemysłowe i biurowe oraz rozległy teren kolejowy, który oddziela go od reszty dzielnicy. I choć wzdłuż wybrzeża powstały m.in. centrum konferencyjne Tivoli oraz kilka hoteli, które tchnęły w tą przestrzeń nieco świeżego architektonicznego ducha i zieleni, to wciąż patrząc na miasto z góry, jest to najbardziej szara i ponura jego część. Takie wrażenie dodatkowo potęguje przeciwległe nabrzeże, Islands Brygge, które niemal na całym równoległym odcinku jest zielonym, rekreacyjnym terenem i lubianym przez mieszkańców miejscem spotkań.

Historycznie Kalvebod Brygge było fragmentem portu o przeznaczeniu przede wszystkim przemysłowym. Nie mając na niego pomysłu i finansowych środków, w latach 80. i 90. XX wieku miasto wyprzedało ten teren prywatnym inwestorom [1], którzy w miarę upływu lat przekształcili go w dosyć surowe, mocno szare, monofunkcyjne miejsce, pozbawiając je jakiejkolwiek tożsamości. Portowe nabrzeże wyjałowiono z resztek życia publicznego, a między słabej jakości budynkami pozostał jedynie hulający zimny wiatr. Dopiero na przełomie lat 90. i 2000. zaczęto je na nowo, stopniowo przebudowywać i uzupełniać o ciekawe obiekty architektoniczne, m.in. przyjazny środowisku i wielokrotnie nagradzany Krystallen projektu Schmidt Hammer Lassen Architects czy The City Dune – siedzibę szwedzkiego banku SEB Bank & Pension ze świetną przestrzenią zieloną autorstwa SLA Architects. Jednak budynki, nawet te najbardziej prestiżowe i oryginalne, nie przywrócą w pełni miejskiego życia. Dlatego w ramach strategii Miasta Kopenhagi pojawił się długoterminowy projekt, którego celem było ożywienie Kalvebod Brygge i zamienienie go w przyjazną przestrzeń, która łączyłaby miejskie i wodne aktywności [3].

W 2008 roku władze miasta zorganizowały konkurs na projekt zagospodarowania tego fragmentu nabrzeża. Zaproszono do niego kilka wybranych biur projektowych. Pierwszą nagrodę otrzymał projekt oryginalnej promenady rekreacyjnej Kalvebod Bølge („Fale Kalvebod"), opracowany wspólnie przez KLAR i JDS Architects, przy wsparciu firmy konsultingowej Sloth Møller i inżynierów z Niras. Oryginalnej przede wszystkim dlatego, że nie zdecydowano się na typowe rozwiązanie linearnej ścieżki poprowadzonej wzdłuż istniejącego nabrzeża, lecz takiej, która nie dość, że została od niego odsunięta, wydłużając drogę do spacerowania, to również została pofalowana, wydłużając i urozmaicając ją jeszcze bardziej.

Takie rozwiązanie nie było jednak podyktowane jedynie artystyczną wizją projektantów. Głównym czynnikiem determinującym ostateczną formę były słońce i cień. Okazało się, że stojące wzdłuż wybrzeża potężne budynki o określonych porach dnia niemal całkowicie zacieniają przestrzeń nabrzeża. Architekci z JDS intensywnie studiowali więc wędrówkę plam cienia i na tej podstawie zaczęli kreślić kształt promenady w taki sposób, by biegła poza ich obszarem [4]. Projektantom zależało bowiem, by w możliwie największym stopniu znajdowała się w słońcu. Szczególnie popołudniami, kiedy mogłaby przyciągnąć użytkowników jeszcze po godzinach pracy.

Ciekawa, wybiegająca daleko od brzegu forma jest wynikiem wnikliwej analizy wędrówki cienia. Dzięki uważności i wrażliwości projektantów powstała przestrzeń, która niemal cały czas skąpana jest w słońcu.

W 2003 roku biuro projektowe PLOT (obecnie JDS i BIG), opracowało projekt Islands Brygge, a w raz z nim nową ideę „kąpieli portowych", który spopularyzował ten typ rekreacji w mieście [2]. Sukces był natychmiastowy, a pierwsze prawdziwe oznaki powrotu miasta do dróg wodnych stały się widoczne.

Na palach, na których posadowiona jest cała konstrukcja „Fal", założono hodowlę małży. Ich głównym zadaniem jest filtrowanie wody, jednak używa się ich również w celach kulinarnych.

W ten sposób uzyskano bardzo ciekawy, wybiegający daleko od brzegu, nieco pofalowany kształt promenady. Patrząc na nią z góry, przypomina połączone ze sobą, dwa spłaszczone trójkąty o jednym boku zdecydowanie krótszym i szerszym. W środku każdego z nich znajdują się baseny umożliwiające bezpieczne uprawianie sportów wodnych. Z tej perspektywy promenada sprawia wrażenie spokojnej, spacerowej przestrzeni. Kiedy jednak optyka się zmieni i spojrzy się na nią oczami pieszego, „fale" ukazują się w pełnej krasie. Wykonane z drewna i betonu, zdają się unosić jedna nad drugą na wysokość kilku metrów, zawijać jak serpentyna tylko po to, by za chwilę znów się wypłaszczyć i popędzić dalej. Jedne wiją się miękko i delikatnie, inne pną w górę w okamgnieniu. Takie rozwiązanie, zarówno funkcjonalne, jak i materiałowe, sprawiło, że są tu niezliczone miejsca do siedzenia, spacerowania i wodnej rekreacji nie tylko w sezonie letnim, ale także w chłodniejsze dni roku. Krzywizny „fal" są zaprojektowane w taki sposób, by eksponować użytkowników na słońce i jednocześnie chronić ich przed wiatrem.

Dzięki wielopoziomowej formie promenady, spacerowicze mogą odkrywać tę część kopenhaskiego nabrzeża z różnych perspektyw i podziwiać niesamowite widoki. Mogą też usiąść na brzegu jednej z „fal" i zanurzyć nogi w wodzie, a ci, którzy chcą popływać – skoczyć do wody z jednej z nich. Pod jedną z „fal" znajduje się też „Kajakhotellet", gdzie możliwe jest wypożyczanie (i przechowywanie) kajaków i innych sprzętów wodnych. Wśród ich użytkowników popularna stała się gra w piłkę wodną na kajakach. „Fale" to też doskonałe miejsce dla biegaczy. Liczne krzywizny, wzniesienia i spadki dają im warunki do treningu o jaki zwykle trudno w miejskich realiach. „Kalvebod Bølge" jest lubiane także przez rolkarzy i deskorolkarzy, choć czasami ich wypadki kończą się przemoknięciem.

Pod jednym z pomostów znajduje się wypożyczalnia i przechowalnia sprzętów wodnych, głównie kajaków, natomiast na niej ustawiono linearny plac do ćwiczeń fizycznych. Jest to element, który zdaje się być „z innej bajki". O ile funkcja zewnętrznej siłowni jak najbardziej pasuje do charakteru tego miejsca, o tyle forma i jej neonowy kolor już niekoniecznie.

Mimo niezwykle oryginalnej formy i wielu funkcji, które to miejsce oferuje, nie jest ono nadmiernie z góry zaprogramowane. Architektom udało się stworzyć nietuzinkowe ramy dla życia publicznego, jednocześnie pozostawiając wiele przestrzeni dla nieznanych, nieoczekiwanych zdarzeń i kreatywnych pomysłów użytkowników. Patrząc na to miejsce z perspektywy czasu i własnych doświadczeń, muszę przyznać, że była to właściwa strategia: niezależnie od pory

Kalvebod Bølge tak bardzo wpisały się w tę przestrzeń, że przestaje się skupiać na ich, bądź co bądź, wymyślnej, serpentynowej formie. Ich obecność staje się oczywista w najlepszym tego słowa znaczeniu.

roku i dnia, różni ludzie znajdują tu przestrzeń dla siebie na rozmaite sposoby.

Trzeba też podkreślić, że intencją projektantów nie było powielenie tego, co znajduje i dzieje się na przeciwległym brzegu, w Islands Brygge, lecz stworzenie jego bardziej miejskiej alternatywy. Zależało im, by nowe nabrzeże stało się miejscem rozmaitych działań publicznych, które będą łączyć życie miejskie z morskim. Dzięki bliskiemu połączeniu z głównym dworcem kolejowym oraz słynnym parkiem rozrywki Tivoli, w zamierzeniu projektantów „Fale" miały stać się tętniącym życiem centrum, zapewniającym miastu nowe – odzyskane – połączenie z portem [5,6].

Odwiedzając to miejsce zarówno zimą, jak i latem, można zauważyć, że funkcjonuje ono właściwie jak wiele innych rekreacyjnych miejsc nie tylko w Kopenhadze, ale w miastach w ogóle. Latem, w upalnie dni, rzeczywiście są tu tłumy. Jednak niekoniecznie stroje kąpielowe sprzyjają wspomnianym „rozmaitym działaniom publicznym". Są to wówczas tylko i aż miejska plaża oraz basen. Z drugiej strony jednak, trzeba pamiętać, że Kalvebod Bølge nie znajduje się w ścisłym centrum miasta, więc taka liczba użytkowników świadczy o tym, że naprawdę warto poczynić wysiłek, żeby tutaj dotrzeć. Jesienią i zimą jest tu zdecydowanie spokojniej, choć w moim odczuciu właśnie wtedy to miejsce ukazuje swoją prawdziwą moc. Kiedy świeci słońce, przychodzi tu wiele osób, które mości się na nagrzanych od jego promieni drewnianych, falujących stopniach, chroni się przed wiatrem i spędza tak dłuższą chwilę rozmawiając, pijąc kawę, czytając książki, albo, po prostu, patrząc na portową okolicę. Wtedy jest naprawdę przyjemnie.

Spędzając czas na Kalvebod Bølge, zapomina się, że nad głową górują budynki biurowe i siedziby wielkich korporacji. W ich szklanych elewacjach za to, pięknie odbijają się chmury.

Kalvebod Bølge opisywane jest dziś przede wszystkim jako park morski, który po latach słabej architektury i pustych przestrzeni, ożywił Kalvebod Brygge i połączył miasto z wybrzeżem na nowo. Wraz z jego hucznym otwarciem w sierpniu 2013 roku, centralna część portu stała się wreszcie dostępna i atrakcyjna zarówno dla mieszkańców, jak i gości.

Myślenie krajobrazem. Dach Opery Narodowej w Oslo

W przestrzeniach publicznych zawsze chodzi o ludzi. O miejsca, w których mogą się spotykać, gromadzić, spędzić wspólnie czas. Nawet jeśli przestrzeń wydaje się ascetyczna i surowa, trochę kanciasta, jeśli jest dobrze zaprojektowana, zawiera w sobie te małe cząstki, pierwiastki, które sprawią, że ludzie będą do niej wracać, dobrze się w niej czuć i, po prostu, ją lubić.

Myślenie krajobrazem. Dach Opery Narodowej w Oslo

Obok tego budynku nie można przejść obojętnie. Niektórzy mówią, że wygląda jak lodowiec, innym przypomina wielki statek. Mi w pierwszej chwili skojarzył się z pokrytym czapą śniegu, wysokim szczytem górskim, gdzieś, hen, wysoko w chmurach, a zaraz później, z ogromną meduzą o świetlistym ciałku. Czasem wygląda i lśni się jak perła. W słoneczny dzień, marmurowa biel budynku mieni się w promieniach słońca, a załamania bryły zakrzywiają ich bieg, dając efekt soczewki. Opera wtedy migoce, wchodząc w dialog alfabetem Morse'a z blikami tworzącymi się na powierzchni morskiej wody.

Opera Narodowa w Oslo już właściwie w chwili otwarcia w 2008 roku stała się narodowym symbolem. Powstała w zatoce Bjørvika, na brzegu Oslofjordu, zwanego „Wrotami Norwegii" i jest najnowocześniejszym i najbardziej rozpoznawalnym budynkiem w kraju. Autorem jej koncepcji jest Snøhetta, jedno z najlepszych biur projektowych na świecie, które zdaje się bezbłędnie pojmować relację człowieka z naturą i architektury z krajobrazem. Snøhetta projektuje opery i muzea jako pejzaże miejskie, które pełnią funkcję nie tylko instytucji kultury, lecz także przestrzeni publicznych. Według ich filozofii, wysoka jakość otaczającej nas na co dzień przestrzeni jest sposobem na budowanie poczucia tożsamości, świadomości, zaufania i dbałości o krajobraz nie tylko ten naturalny, lecz także zurbanizowany. Ich zdaniem, przekształcanie budynków instytucji kultury w elementy ogólnodostępnego krajobrazu jest sposobem na podniesienie jakości życia i ogólnego szacunku wobec ludzi, miasta i miejskich przestrzeni publicznych [1].

Nie inaczej jest w Oslo, jednak tutaj architekci dokonali jeszcze czegoś więcej. Udało im się bowiem odczarować elitarne, często niedostępne, przestrzenie i zamienić je w miejsce i architekturę demokratyczną, kierowaną rzeczywiście do i dla wszystkich ludzi – dla mieszkańców i gości. Opera w Oslo zaprasza do swojego wnętrza i na swój grzbiet. Wysyła sygnał: jestem tu dla was. Projektując budynek Opery Narodowej w Oslo, architekci stworzyli nową definicję monumentalnej, ikonicznej architektury i przestrzeni – to już nie zdobione elewacje, sztukaterie, albo pięcie się w górę bez opamiętania. Opera w Oslo nie musi górować nad resztą miasta, aby zaznaczyć swoją obecność i znaczenie. Zamiast tego rozpłaszcza się na boki, a nawet kryje nieco pod wodą. Tak, jakby w możliwie największym stopniu chciała ułatwić wejście na nią dosłownie wszystkim, na wszystkich poziomach, ze wszystkich stron. Wykorzystane do tej realizacji rodzime materiały, takie jak kamień i drewno, jeszcze bardziej potęgują to wrażenie symbiozy architektury i krajobrazu.

Dach Opery Narodowej w Oslo jest dosyć stromy. Jego gładka powierzchnia może być wyzwaniem dla wielu osób, szczególnie podczas schodzenia. Co kilka metrów, z posadzki wystają podłużne, skośne stopnie. Pełnią one funkcję siedzisk, ale także swego rodzaju barier.

Projektując i budując obiekty kulturalne, trzeba pamiętać, że tak naprawdę tworzy się wówczas publiczne krajobrazy, które nie są jedynie gmachem, lecz wpisują się w przestrzeń codziennego życia [2]. Opera Narodowa w Oslo to pierwszy w moim życiu (naprawdę!) budynek instytucji kulturalnej, do którego weszłam zupełnie swobodnie: w czapce, adidasach, sztormiaku i z aparatem. Obserwując i siebie, i ludzi wokół, zauważyłam, że wszyscy tak bardzo pochłonięci są kontemplowaniem całej tej przestrzeni, że zupełnie zapominają, że w środku znajduje się Opera Narodowa i wchodzą do niej zupeł-

Budynek Opery wynurza się z morza, a to, co w środku, od tego, co na zewnątrz, oddziela jedynie tafla szkła.

nie swobodnie, bez skrępowania. Taką swobodę sugeruje nie tylko zewnętrze, ale wnętrze. Dzieli je bowiem jedynie cienka tafla szkła, jedno przenika w drugie, a granica właściwie przestaje istnieć. Oto chodziło zresztą twórcom budynku. Wnętrze z zewnętrzem tworzą jedność, spójną całość. Wchodząc na dach Opery Narodowej w Oslo, dostrzega się jej wnętrze. Wszystko zostało zaprojektowane w taki sposób, by użytkownicy obu tych stref widzieli się wzajemnie. To, co zwykle w obiektach kulturalnych jest „na zapleczu" i za zasłoną, tu zostaje wyeksponowane. Jedynie sala teatralno-koncertowa zamknięta jest w charakterystycznym, dębowym kokonie.

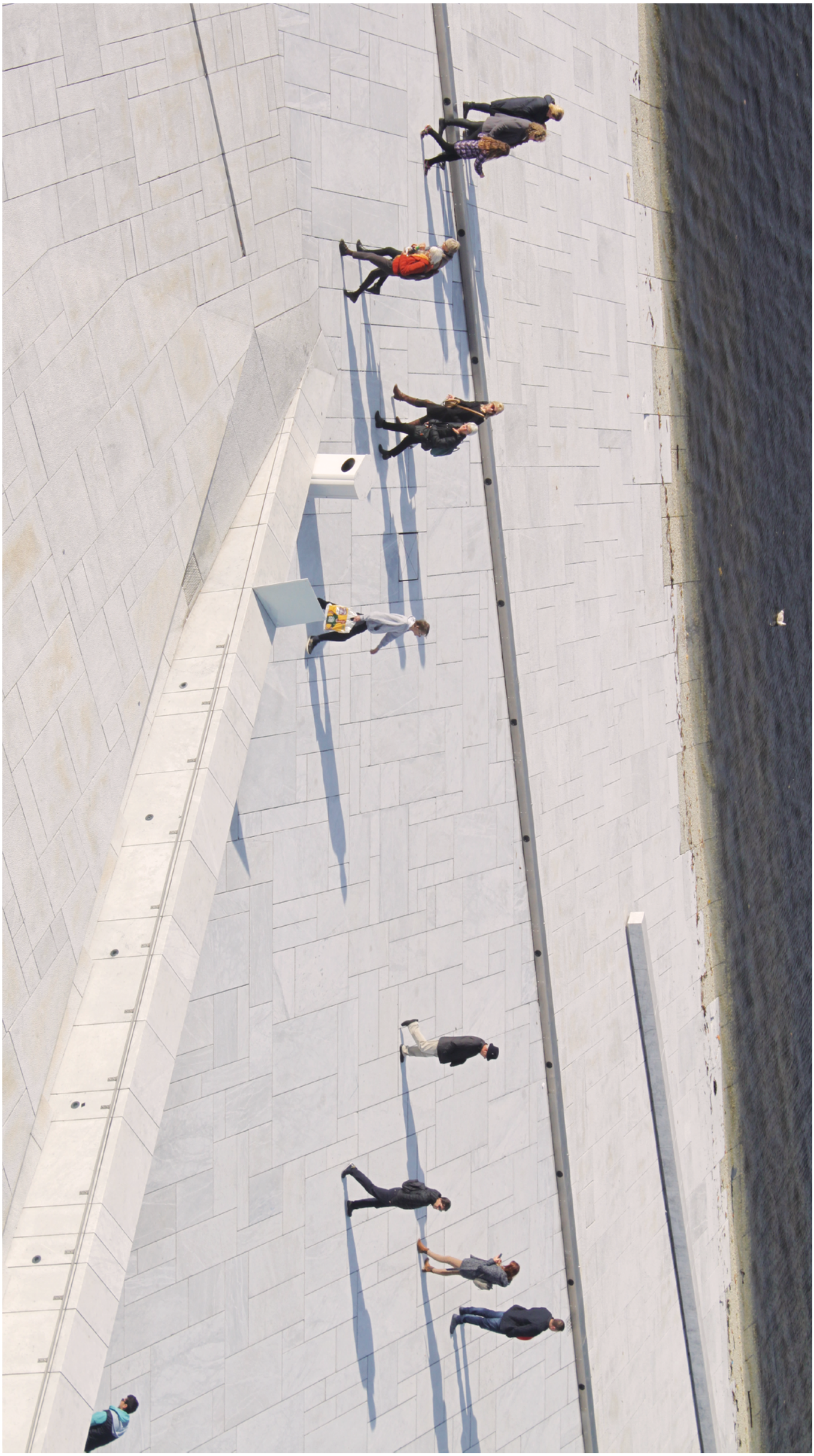
Budynek norweskiej Opery Narodowej stał się miejskim krajobrazem identyfikującym miasto. Z biegiem lat, nachylone, opadające do morza płaszczyzny jego dachu zostały spontanicznie przekształcone w przestrzeń do jazdy na łyżwach i rowerach BMX. Latem są przestrzenią wydarzeń artystycznych „pod chmurką", miejscem spotkań i rodzinnych pikników, a zimą, kiedy pokrywa je warstwa śnieżnego puchu, królują tu najmłodsi zjeżdżający na sankach. Dach budynku jest otwarty dla publiczności przez cały rok i umożliwia widok na port,

fiordy i morze. Doświadczenie tego budynku jest niezwykle cenne, ciekawe, ale i pouczające. Kiedy patrzy się na niego z daleka, z przeciwległego brzegu, robi ogromne wrażenie. Biel kamienia odcina się na tle okalającej, głównie szaro-szklanej zabudowy nowoczesnych biurowców. Jednak, kiedy podejdzie się bliżej, przestaje już być nieskazitelna, arktyczna i czysta i łatwo można dostrzec, że to miejsce jest bardzo, bardzo lubiane zarówno przez turystów, jak i mieszkańców. Trzeba to przyznać, że dzięki Operze Narodowej, Oslo ponownie znalazło się na kulturalnej mapie świata. W kontekście tej realizacji mówi się nawet o Efekcie Bilbao [3]. Norwegowie udowodnili jednak, że nie ma potrzeby uciekania się do wymyślnych form w stylu Franka Gehry'ego. Niemniej, nie ma wątpliwości, że Opera w Oslo całkowicie zmieniła dynamikę miasta i odbywającego się w nim ruchu turystycznego. Budynek odzwierciedlający typowy dla Skandynawii egalitaryzm, stał się jedną z najczęściej odwiedzanych atrakcji turystycznych w kraju, jednym z najczęściej fotografowanych zabytków w Oslo, a to, co było kiedyś najbardziej zalesionym obszarem miasta, dziś osiąga najwyższe ceny nieruchomości w kraju.

Siedziska na dachu Opery nie są zaprojektowane jako osobne meble miejskie, lecz są częścią jego struktury. Przypominają nacięcia w papierze, które ktoś podniósł delikatnie, by się uprzestrzenniły. Dzięki temu, struktura dachu jest niczym niezmącona, nie pojawiają się tu dodatkowe elementy, wszystko jest całością.

Budynek Opery wyraża to, co dla Skandynawów najważniejsze – poszanowanie dla natury, poczucie tożsamości miejsca, prostota i funkcjonalizm. Dlatego projektanci wybrali naturalne materiały. Użyty tu kamień przywodzi na myśl norweskie wybrzeża i skaliste fiordy. Budynek zdaje się wynurzać z wody, zaznaczając tym samym związek życia na lądzie z tym na wodzie. Kolor kamienia też nie jest przypadkowy. W słoneczne dni, padające na niego promienie słońca odbijają się, sprawiając, że budynek ślni niczym gigantyczna perła.

Wejście do Opery przypomina szczelinę w skale. To wrażenie spotęgowane jest po zmierzchu, kiedy środek gmachu jest oświetlony i patrząc na niego z odległości, widać rozbłyskające pęknięcie w masywie. Projektanci z biura Snøhetta udowodnili, że, by podkreślić znaczenie i monumentalność gmachu i instytucji, którą gości, wcale na wejściu nie musi być pompatycznej kolumnady.



Powrót ku rzece. Bulwary Wiślane w Warszawie

Przestrzenie publiczne warszawskich bulwarów są jak nanizane na sznurek koraliki miejskiego życia i ludzkich aktywności.

Powrót ku rzece. Bulwary Wiślane w Warszawie

Historia o tym, dlaczego Wisła w Warszawie zniknęła ze świadomości mieszkańców na kilka dekad, jest bardzo prosta, a w swej prostocie niezwykle smutna. Podobna, niestety, do kilku przedstawionych już w tej książce. Stało się tak głównie z powodu wybudowanej w latach 70. XX wieku Wisłostrady, która skutecznie odcięła rzekę od reszty miasta. Warszawiacy musieli czekać aż do 2015 roku(!), by znów cieszyć się nadrzeczną promenadą z prawdziwego zdarzenia.

Rzeki już od czasów starożytnych należały do najistotniejszych czynników stymulujących rozwój i kształtowanie się miast. W średniowieczu były naturalnymi przeszkodami, utrudniającymi nieprzyjacielowi dostęp do grodu, ale często stanowiły także główne źródło utrzymania jego mieszkańców. Tak też było z Warszawą. Powodem, dla którego średniowieczna Warszawa została założona właśnie w tym miejscu, był wygodny bród, pozwalający na łatwą przeprawę przez rzekę [1]. Historia pokazuje, że niemal zawsze zależała od rzeki i możliwości transportu, jakie ta dawała: już w XII wieku, na przykład, mieścił się tutaj port odbiorczy soli kamiennej spławianej barkami z Wieliczki, który dzięki znakomitemu położeniu na przecięciu dwóch szlaków handlowych, wraz z upływem lat, zyskiwał na znaczeniu [2]. Wisła była jednak rzeką bardzo kapryśną i wymagającą, co utrudniało zagospodarowanie jej brzegów przy Warszawie, a to z kolei, poskutkowało tym, że przez wiele lat pełniły one funkcje jedynie użytkowe.

„Rzeka, także ta w mieście, jest rzeczą naturalną, ale zarządzanie nią jest już sprawą kulturową – wymaga złożonych kompetencji i współpracy przedstawicieli różnych dziedzin. Jeśli o tym zapomnimy, rzeka częściej będzie naszym problemem. Odpowiednio traktowana, może stać się przyjazną przestrzenią publiczną [4]".

Bulwary Wiślane nazywane są „letnim salonem Warszawy". Kiedy w niedzielne popołudnie widzi się tłumy warszawiaków zgromadzonych nad brzegiem Wisły, trudno sobie wyobrazić, że jeszcze dekadę temu miejsce to świeciło pustkami.

Decyzja o umocnieniu i zagospodarowaniu zachodniego brzegu Wisły została podjęta dopiero w 1819 roku, krótko po tym, jak wielka powódź nawiedziła miasto [3]. Pierwszy odcinek bulwaru zaczął powstawać dwa lata później, natomiast na budowę kolejnego odcinka zdecydowano się w 1827 roku [3]. Z powodu wybuchu powstania listopadowego projektu jednak nie zrealizowano. Do tematu zagospodarowania nabrzeża Wisły powrócono dopiero w latach 40. XIX wieku [3], jednak wciąż miało to znamiona zrywów, doraźnych działań i akupunkturowych interwencji. Tak naprawdę dopiero w latach 20. XX wieku Miasto rozpoczęło prawdziwy proces projektowy [3]. W latach 30. nadwiślańskie bulwary przestały być już tematem powszechnych

To, co urzeka mnie w Bulwarach Wiślanych, to konsekwencja projektantów, ale także ich poczucie humoru. Dzięki nim panuje tu lekka, niemal wakacyjna atmosfera. To miejsce przywodzi mi też na myśl przestrzeń eksperymentu, w której użytkownicy mają okazję zobaczyć, doświadczyć i przetestować niezwykłe projekty, takie jak, chociażby, falujące siedziska.

żartów i zaczęły zamieniać się w bulwary z prawdziwego zdarzenia. Powstały pierwsze przestrzenie publiczne, zagospodarowano zieleń, pojawiły się nawet pomniki. Komunikację podzielono na dwie, poprowadzone równolegle względem siebie i rzeki, drogi: u góry biegła trasa dla samochodów, a na dole – dla pieszych. Pojawiły się też miejsca do cumowania statków [5]. Warszawa po ponad stuleciu starań o przywrócenie rzeki do miasta w końcu zaczęła osiągać wymierne rezultaty – bulwary stały się bezpiecznym miejscem do spacerowania i wypoczynku. To przedsięwzięcie z okresu międzywojnia było przede wszystkim efektem odważnej koncepcji prezydenta miasta, Stefana Starzyńskiego, którego sztandarowym hasłem było zwrócenie miasta frontem do rzeki i, który pragnął, by Wisła w Warszawie wyglądała i funkcjonowała, jak Sekwana w Paryżu [2]. Za jego kadencji, wzdłuż lewego brzegu Wisły, zaczęto budować reprezentacyjny bulwar, a okolica szybko stała się lubianym przez mieszkańców salonem Warszawy. Niestety, w czasie wojny promenada została zniszczona, lecz mimo to, już pod koniec lat 40., na powrót była odwiedzana tłumnie [4]. Trwało to do początku lat 70., kiedy rozpoczęto budowę Wisłostrady – ciągu dróg szybkiego ruchu poprowadzonych przez miasto wzdłuż lewego brzegu rzeki. W tym samym czasie zabudowano tę część nabrzeża betonowymi bulwarami. Bliskość dróg i wiaduktów oraz brak połączeń z pobliskimi przestrzeniami publicznymi, a także to, że obszar ten w gruncie rzeczy nie miał nic do zaoferowania mieszkańcom, sprawiły, że wizerunek rzeki w ich oczach znacząco się zmienił, a zainteresowanie tym miejscem, pomimo położenia w samym sercu miasta, spadło. I tak oto, na lewym brzegu – Wisłostrada, a na prawym – krzaki i chaszcze, na długie lata skutecznie odcięły Wisłę od warszawiaków i Warszawy.

Zmianę w myśleniu o płynącej przez stolicę rzece przyniósł dopiero początek lat 2000. Pojawił się wówczas pomysł, by zorganizować nad Wisłą szereg wydarzeń kulturalnych o mniejszej skali. Chodziło o to, by nadwiślańskie przestrzenie na nowo zaistniały w świadomości przede wszystkim mieszkańców, ale także mediów i polityków – zbliżał się bowiem rok wyborów samorządowych. W rezultacie, w 2006 roku Prezydent Miasta powołał Marka Piwowarskiego na pełnomocnika ds. zagospodarowania brzegów Wisły, a działania kulturalne prowadzone nad rzeką przyciągały coraz więcej ludzi. W 2009

Na warszawskich bulwarach projektanci zaproponowali alternatywę dla typowego placu zabaw, jako główne narzędzie wykorzystując wodę. Udowodnili tym samym, że miejsce tego typu, by bawić, wcale nie musi składać się z huśtawek i zjeżdżalni. Place zabaw na bulwarach wyzwalają w dzieciach kreatywność, ale i ciekawość – oto mogą na własnej skórze (dosłownie!) doświadczyć tego, jak w przyrodzie funkcjonuje woda, jakie daje możliwości, również do tworzenia miejsc zabawy.

Wzdłuż promenady, w pasie z zielenią i ławeczkami, ustawione są tzw. „zacieniacze" – drewniane pergole, które w upalne dni dodatkowo przesłaniane są płótnem. Pod nimi znajdują się drewniane podesty z wyprofilowanymi oparciami w taki sposób, by możliwe było wylegiwanie się w cieniu z widokiem na rzekę.

roku Warszawa aplikowała o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury (ESK 2016) [4]. Głównym celem miasta w staraniach o tytuł była „integracja środowisk twórczych i wypracowanie długofalowej wizji rozwoju kultury w mieście [4]". Warszawa, jako jedyny polski kandydat, powołała wówczas trzy nowe festiwale, a wśród nich Festiwal Sztuki nad Wisłą PRZEMIANY. Celem Festiwalu było zwrócenie oczu warszawiaków ku Wiśle oraz zainicjowanie ogólnowarszawskiej dyskusji na temat tego, jak powinny wyglądać i rozwijać się bulwary wiślane. Środkiem do jego realizacji był czteromiesięczny festiwal artystyczny [4]. W działaniach kulturalnych nad Wisłą w lecie 2009 roku wzięło udział ponad 150 tysięcy osób [4].

W 2009 roku, na zlecenie Zarządu Mienia Miasta Stołecznego Warszawa, ogłoszono także konkurs na projekt zagospodarowania lewobrzeżnego bulwaru Wisły na odcinku od Powiśla do Podzamcza [1]. Według jego założeń, nabrzeże miało stać się obszarem dialogu między miastem a rzeką; pomiędzy historią, strukturą przestrzenną, krajobrazem, naturą i mieszkającymi tu ludźmi. Zwyciężył projekt opracowany przez biura RS Architektura Krajobrazu oraz Artchitecture,

w którym projektanci i architekci skupili się na historii miejsca, ochronie staromiejskiej panoramy i uwarunkowaniach krajobrazowych, lecz także na nieuregulowanym stanie Wisły. Teren opracowania został bowiem zlokalizowany w bardzo wymagającym projektowo obszarze tzw. „Gorsetu warszawskiego", czyli fragmentu Wisły, w którym szerokość koryta wynosi zaledwie czterysta metrów (typowa szerokość jest trzykrotnie większa). Sprawia to, że jest on szczególnie narażony na zatory lodowe oraz spiętrzanie się wód powodziowych. Konieczne więc było takie zaprojektowanie nabrzeża, jego elementów i kubatury, by były odporne na często ekstremalne warunki pogodowe i przyrodnicze.

Świetnym krokiem było przeanalizowanie funkcji i obiektów, które znajdują się na obszarze Starego i Nowego Miasta, na długości określonego w konkursie odcinka lewego nabrzeża Wisły. Dzięki temu, projektanci podzielili go na następujące po sobie strefy: „Komunikacja", „Obiekty związane z edukacją, kulturą", „Tereny zieleni", „Zabudowa Mariensztatu", „Estakada" oraz „Historyczna zabudowa Starego i Nowego Miasta". Przypisano im określone funkcje i charakter, które,

Ogromne wrażenie robią też wielkie, wykonane z betonu rzeczne ryby (sum, jesiotr czy boleń), które pojawiają się zarówno na sztucznych plażach, jak i wodnych placach zabaw. Dzieci bardzo chętnie wskakują na ich wygrzane od słońca, gładkie brzuchy.

Promenada pieszo-rowerowa jest na tyle szeroka, że każdy znajdzie tu miejsce dla siebie. Liniowe elementy infrastruktury, które raz się wypiętrzają, innym – opadają miękko w stronę rzeki, budują narrację i wielowymiarowość tego miejsca.

z jednej strony, są przedłużeniem tego, co dzieje się w odpowiedniej części śródmieścia, a z drugiej, promują konkretny zestaw działań i aktywności. W rezultacie powstał czytelny, podzielony na trzy główne odcinki, liniowy układ placów i łączącej je promenady, dostępnej zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów [6].

Spacer po Bulwarach Wiślanych najbardziej lubię zaczynać na Powiślu, gdzie, obecność, między innymi, Centrum Nauki Kopernik, czy Muzeum Sztuki Nowoczesnej sprawia, że koncentrują się tutaj przede wszystkim funkcje edukacyjne i kulturalne. W kolejnej części promenady umieszczono szereg pawilonów, w których znajdują się bary i restauracje, galerie, punkty informacyjne, a także toaleta publiczna, natryski oraz wypożyczalnia leżaków. Pawilony posadowione są na specjalnych pływakach i przymocowane do masywnych pylonów. Dzięki temu wznoszą się i opadają w zależności od aktualnego poziomu wody, pozostając bezpieczne. Wszystkie te obiekty są parterowe, dostępne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności [20]. Ostatni odcinek nabrzeża, równoległy do historycznego Starego i Nowego Miasta, jest wzorowany na klasycznym nabrzeżu spacerowym. Jest tu sporo zieleni i mebli miejskich, a do brzegu przycumowane są barki, które pełnią funkcję pływających restauracji. Inspiracją dla tej części założenia były ogrody Zamku Królewskiego. Charakterystycznym, mocnym w formie i wyrazie, elementem tej części nabrzeża, jest wieża widokowa, z której rozpościera się wspaniały widok na miasto i rzekę.

Place na bulwarach zostały zaprojektowane w miejscu przecięcia ulic-osi miejskich z linią nabrzeża. Pełnią rolę węzłów oraz miejsc spotkań, a także, ze względu na dużą powierzchnię, służą do organizacji wydarzeń dla większej liczby osób. W obrębie łączącej je promenady wszystkie elementy, takie jak: zabudowa, mała architektura, siedziska, instalacje artystyczne czy nasadzenia, ustawione są liniowo. Ma to pomóc w swobodnym przepływie wody w przypadku podwyższonego jej stanu, albo nawet powodzi. Liniowo poprowadzone są też ścieżki rekreacyjne. Najbliżej brzegu rzeki biegnie szeroki pas dla pieszych, a najbliżej skarpy – ścieżka rowerowa. Ich nawierzchnia wykonana jest z betonowych płyt. Pomiędzy nimi znajduje się pas

Liniowe elementy bulwarów są czasem punktowo „przełamywane", tworząc kameralne zaułki, intymne miejsca spotkań.

Schody to coś, co w nadwiślańskich bulwarach podoba mi się szczególnie. Jest tu bardzo dużo, bardzo różnych stopni, schodów, schodków, które służą za siedziska. Duża liczba schodów to coś, co moim zdaniem w przestrzeniach publicznych sprawdza się najlepiej. Te naturalne amfiteatry zachęcają i prowokują do integracji, dają jednocześnie poczucie bycia w grupie, przy zachowaniu odrębności, intymności. Rzecz jasna, są też świetnym punktem obserwacyjnym. Siedząc u szczytu, można obejmować wzrokiem okalającą scenerię i toczące się w niej życie miejskie.

z zielenią, małą architekturą, ławkami czy tzw. zacieniaczami. Tutaj podłoże wykonane jest z, tworzących przepiękną, naturalną mozaikę, nieregularnych kamieni. Dzięki takiemu układowi, przynajmniej teoretyczne, ruch pieszy i rowerowy nie mieszają się, niwelując ryzyko kolizji.

Bulwary wiślane są przestrzenią niezwykle spójną i harmonijną. Pomimo wielu obecnych tu, rozmaitych obiektów, a także realizacji całego założenia w kilku etapach na przestrzeni prawie dziesięciu lat, udało się zachować jednolity charakter i ducha miejsca. Osiągnięto to, m.in., poprzez zastosowanie kilku podstawowych materiałów: betonu, drewna, kamienia i metalu. Zdecydowano się także na raczej powściągliwe formy małej architektury. Charakterystycznym elementem tej przestrzeni są lampy, które przypominają drewniane maszty łodzi. Pojawia się tutaj także wiele siedzisk: niektóre mają formę regularnych, prostopadłościennych ławek i wykonane są z betonu i drewna. Inne przypominają fale. Pod „zacieniaczami" można wygodnie umościć się na drewnianych leżankach. Na całej długości Bulwarów, pojawiają się siedziska wykonane z wielkich, zeszlifowanych z góry kamieni. Wyglądają tak, jakby dosłownie przed chwilą nurt wyrzucił je na brzeg. Jednak tym, co na lewym brzegu Wisły szczególnie przykuło moją uwagę, są, pełniące przede wszystkim rolę siedzisk, wszechobecne schody. Najbardziej klasyczne to te betonowe, biegnące wzdłuż całego zmodernizowanego odcinka i schodzące w niektórych miejscach bezpośrednio do wody. Mam wrażenie, że to właśnie na nich kumuluje się życie miejskie nad Wisłą. Są dosyć szerokie i z powodzeniem można rozłożyć się na nich na ręczniku i złapać kilka promieni słońca. Promenada w kilku fragmentach jest zygzakowata, dzięki czemu tworzą się zaułki, które w chłodniejsze dni chronią przed wiatrem. Oprócz nich, przy Centrum Nauki Kopernik, znajdują się schody całkowicie pokryte trawą. W innym miejscu, schody są betonowe, jednak część stopni pełni funkcję donic, przez co sprawiają wrażenie, jakby wrastały w zbocze nasypu. Takie amfiteatralne siedziska sprzyjają integracji. Użytkownicy mają poczucie bycia w większej grupie, jednocześnie zachowując swoją prywatność. Co więcej, schody są świetnym punktem obserwacyjnym.

Twórcy Bulwarów wycisnęli z przestrzeni wiślanego nabrzeża wszystko, co najlepsze. Wykorzystali każdy centrymetr, każdy skrawek, by stworzyć przyjazne przestrzenie publiczne.

W różnych miejscach bulwarów pojawiają się kamienne siedziska, które wyglądają jakby przed chwilą wyrzucił je na brzeg rzeczny nurt. Charakterystycznym elementem są też latarnie nawiązujące formą do masztów łodzi. Te detale sprawiają, że nad Wisłą czuć, nieobecną tu przez lata, wodniacką tradycję i atmosferę.

Bulwary Wiślane w Warszawie to miejsce, które nie narzuca konkretnych aktywności. Nie ogranicza użytkowników sztywnym programem, lecz inspiruje do kreatywnego korzystania z przestrzeni i jej elementów. Promenada zaskakuje właściwie z każdym kolejnym krokiem, co już samo w sobie bywa świetną zabawą, szczególnie dla najmłodszych. Nabrzeżne schody, liczne siedziska, pomosty i zieleń zachęcają do tego, by usiąść na chwilę i oderwać się od miejskiego zgiełku. Nabrzeże w Warszawie to jedno z najważniejszych i najbardziej lubianych przestrzeni publicznych w mieście, które odgrywa ważną rolę społeczną, miastotwórczą oraz środowiskową. To otwarta i zrównoważona przestrzeń, która każdego dnia przyciąga zarówno mieszkańców, jak i turystów. Niezależnie od tego, jak bardzo i szybko zmieniają się Warszawa i jej mieszkańcy, Wisła na zawsze pozostanie podstawą ich historii i tożsamości.

Nadwiślańskie bulwary nie są przestrzenią jedynie wakacyjną, choć w sezonie wiosenno-letnim rzeczywiście przychodzi tu najwięcej ludzi. Późnymi popołudniami można spotkać tu wiele osób, które wylegują się na nagrzanych od słońca, kamiennych stopniach nabrzeża.

Miasto jutra. Bo01 w Malmö

Osiedle o enigmatycznej nazwie, które powstało na terenach dawnej stoczni i błyskawicznie podbiło projektowe serca architektów i urbanistów niemal na całym świecie. Mimo, że od jego otwarcia minęły blisko dwie dekady, a świat w tym czasie poszedł naprzód, Bo01 wciąż pozostaje liderem w dziedzinie projektowania zrównoważonego.

Miasto jutra. Bo01 w Malmö

Dzielnica Västra Hamnen znajduje się na północny-zachód od centrum Malmö, trzeciego co do wielkości miasta Szwecji. Jeszcze w latach 80. XX wieku był to teren stoczni Kockum, która w połowie XX wieku stała się jednym z najważniejszych konstruktorów tankowców na świecie i najważniejszym pracodawcą w mieście. Niestety, kryzys naftowy w 1973 roku spowodował nagły spadek popytu, co pociągnęło za sobą lawinę zwolnień. Ostatecznie, bliska bankructwa stocznia została przejęta przez państwo szwedzkie, a teren postoczniowy popadał w coraz większą ruinę [1].

Lata 90. stały się dla Malmö czasem ponownego wzrostu, a ówcześni politycy dążyli do tego, by z miasta przemysłowego, stało się „miastem wiedzy". W 1998 roku podjęto decyzję o rewitalizacji obszaru dawnej stoczni. Rozpoczęto od budowy Uniwersytetu w Malmö, jednak największe ożywienie przyniosła budowa i otwarcie mostu Øresund, który połączył Malmö z Kopenhagą [2]. W międzyczasie, w 1996 roku, w wyniku wygranej w konkursie, miasto zostało wybrane na organizatora krajowej wystawy mieszkaniowej. Organizacja targów rozpoczęła się w 1998 roku pod nazwą „Bo01 – Miasto jutra" [3].

Nazwa Bo01 jest skrótem od szwedzkiego czasownika „bo", który oznacza „mieszkać" i 2001 – roku powstania osiedla. Ambicją twórców osiedla, na czele z architektem i wizjonerem wystawy, Klas'em Tham'em, było stworzenie zwartej i tętniącej życiem nadmorskiej dzielnicy, oferującej możliwości wysokiej jakości życia w zrównoważonym otoczeniu.

Obszar ten został zaplanowany w taki sposób, by maksymalnie zmniejszyć potrzeby transportowe, dając pierwszeństwo pieszym i rowerzystom. Struktura osiedla składa się więc z dosyć wąskich ulic, ścieżek rowerowych oraz otwartych placów publicznych. Kolejnym ciekawym rozwiązaniem jest opracowanie systemu energetycznego opartego całkowicie na energii odnawialnej. Lokalny system zasilany jest energią wiatrową, słoneczną, pompami ciepła i biogazem. Ten ostatni jest pozyskiwany dzięki opracowanemu dla tego obszaru systemowi ekologicznego zarządzania materiałami i odpadami.

Obszar Bo01 to także przestrzeń bogata w siedliska flory i fauny, która zapewniła przestrzeń dla różnorodności biologicznej i lokalnego zarządzania wodami opadowymi. Podstawą są tu zielone dachy i liczne zbiorniki wodne, a roślinność została skomponowana w taki sposób, by nie tylko była atrakcyjna, lecz także stanowiła pożywienie i schronienie dla bytujących tu zwierząt. Nawierzchnie dobrane są w taki sposób, by większość z nich była przepuszczalna, a te, które nie są, mają postać płytkami i kamieniami, które są łatwe do usunięcia i wymiany, i mogą być ponownie użyte. Do realizacji wielu z nich użyto też materiałów budowlane pochodzące z recyklingu. Na obszarze Bo01 jest także mnóstwo elementów sprzyjających naturze, których nie widać na pierwszy rzut oka, np. budki dla ptaków i nietoperzy [4].

To miejsce wzbudza we mnie nostalgiczne uczucia. Wszystko tutaj tak pięknie współgra ze sobą – kolory, materiały, skala, proporcje. Patrząc na to miejsce z daleka, można odnieść wrażenie, że morze, niebo, skały, promenada i budynki tworzą jedno.

Nabrzeżna promenada wydaje się najjaśniejszym punktem Bo01. O ile nastawienie mieszkańców do nowego osiedla bywa różne, o tyle z przestrzeni nad brzegiem morza chętnie korzystają wszyscy i bardzo szybko stało się ulubionym miejscem spotkań mieszkańców miasta.

Patrząc na przestrzenie Bo01 można uśmiechnąć się pod nosem: to jest zbyt pięknie, by było prawdziwe. Będąc tu o różnych porach roku niemal za każdym razem łapałam w swojej głowie te milisekundy zwątpienia, czy tutaj naprawdę żyją ludzie, czy to wciąż jest tylko eksponat. Panuje tu taki ład, porządek i często, niestety, pustka, że czasem aż ma się ochotę zawołać i sprawdzić, czy odpowie nam echo.

Na zdjęciu: charakterystycznie pofalowany brzeg Ankarparken projektu znakomitego duńskiego biura architektury krajobrazu SLA.

Zabudowa Bo01 charakteryzuje się dużą różnorodnością budynków. Są kolorowe, zaprojektowane w zgodzie z rodzimą estetyką i wykonane z lokalnych materiałów. W połączeniu z wąskimi, często wijącymi się uliczkami, przypominają małe domki w nadmorskiej miejscowości. Najwyższe z nich ustawione są wzdłuż linii brzegowej, by chronić przed wiatrem wewnętrzną część osiedla.

Choć obraz Bo01 wydaje się nieskazitelny, mądry i piękny, nie wszystko jest tu idealne. Największym zarzutem wobec osiedla jest jego elitarny, luksusowy niemal charakter. Ceny przeciętnego mieszkania znacznie przekraczają możliwości finansowe większości mieszkańców miasta [5]. W związku z czym, przy całej różnorodności Bo01, najmniej różnorodna okazuje się mieszkająca tu społeczność – ludzi białych, młodych i bogatych. Chyba najbardziej uderzające jest przełożenie tego na kwestię samochodów, które miały przecież zniknąć stąd niemal zupełnie. Dziś, choć pierwotny plan przewidywał średnio mniej niż jedno miejsce parkingowe na dom (0,7), w wielu mieszkaniach znajdują się dwa lub więcej luksusowych samochodów, a na wąskich uliczkach trudno znaleźć miejsca parkingowe. Konieczne

było więc wybudowanie wielopoziomowego parkingu niemal u stóp Turning Torso. Kolejną kwestią jest początkowe założenie, że projekt będzie świetnym przykładem energooszczędnego życia. Nie przewidziano jednak, że dostatni styl życia mieszkańców nigdy na to nie pozwoli [5].

Nie oznacza to jednak, że Bo01 było pomysłem chybionym, albo niepotrzebnym. Wręcz przeciwnie. To przedsięwzięcie pociągnęło za sobą zakrojone na szeroką skalę działania odbudowy, przebudowy, modernizacji niemal całego miasta. Dziś, z ośrodka przemysłowego, Malmö jest światowym liderem zrównoważonego projektowania przestrzeni publicznych, a Bo01, mimo upływu wielu lat, wciąż jest mekką dla architektów, projektantów i urbanistów z całego świata.

Widok na osiedle i górujący nad nim budynek Turning Torso Santiago Calatravy to chyba jednen z najpopularniejszych kadrów Bo01. Uchwyca on bowiem namiastkę przekrojowości, wielowartwowości tego miejsca. Wyraźnie zarysowuje się tutaj także obecność wody, która jest elementem wiodącym dla tej przestrzeni, zarówno w ujęciu funkcjonalnym i użytkowym, jak i estetycznym.

Zabudowa Bo01 zaprojektowana jest w taki sposób, że niejako narasta w miarę oddalania się od centrum osiedla. Dzięki temu najwyższe budynki (nawet sześciopiętrowe) znajdują się na obrzeżach osiedla i wzdłuż nadmorskiej promenady, stanowiąc naturalną barierę dla silnego wiatru. Budynki wewnątrz osiedla są już zdecydowanie niższe.

Ulice zaprojektowane są z myślą o mieszkańcach, pieszych i rowerzystach. Samochody są zdecydowanie na dalszym planie. Dzięki temu, pomiędzy budynkami rzeczywiście tworzą się kameralne, intymne przestrzenie sąsiedzkie, które sprzyjają integracji. Przynajmniej teoretycznie.

Zabudowa Bo01 była projektowana przez ponad dwadzieścia biur architektonicznych. Dzięki temu, nie ma tu dwóch takich samych budynków, a przestrzeń osiedla zaskakuje niemal na każdym kroku. Ułatwia to też nawigację i poruszanie się po tej przestrzeni. Właściwie każdy budynek może być tutaj punktem odniesienia.

Ulice Bo01 przywodzą na myśl uliczki średniowiecznych miast europejskich. Te przestrzenie są tak bardzo „inne" od tego, z czym stykamy się na co dzień (jeśli nie mieszkamy w Bo01), że czasem naprawdę trudno nie odnieść wrażenia, że przypominają pewną scenografię, skansen. Tak, jakby ta pierwotna, wystawiennicza funkcja Bo01 miała z nim pozostać już na zawsze.

Tym, co spaja zabudowę Bo01 jest z pewnością kolorystyka. Czerwienie, biele, żółcienie i turkusy przeplatają się, wędrując z budynku na budynek.

Elementy małej architektury w przestrzeni osiedla są niezwykle powściągliwe w formie i nawiązują, czasem wprost, do morskiej tożsamości miasta i dzielnicy. Drewno pojawia się jako element siedzisk lub całe siedziska (np. w postaci wielkich bel). Kamienie, pozostawione w swej naturalnej formie, z jednej strony również pełnią funkcję siedzisk, ale także wytyczają ścieżki i dookreślają pewne przestrzenie. Towarzyszą im rodzime gatunki traw i drzew.

Niezwykle inspirujące jest podejście do przestrzeni publicznych w Bo01. Budynki zdają się ścigać między sobą o status najoryginalniejszego, jednak to, co pomiędzy nimi pozostaje naturalne i stonowane. A przecież tak bardzo mogłoby kusić, by w ślad za wyszukaną architekturą poszły szalone, kolorowe zawijasy zjeżdżalń, futurystyczne siedziska i egzotyczne gatunki roślin. Zamiast tego, nadmorski krajobraz z gracją przepływa pomiędzy budynkami, nadając charakter i atmosferę tej przestrzeni.

W Bo01 zadbano o sprawnie działający system gospodarowania wodą opadową. Wykorzystywana jest nie tylko do celów utylitarnych lecz także pojawia się w przestrzeni, jako wiodący element budujący jej charakter i estetyzujący to miejsce.

Co więcej, przestrzenie zielone są tak zaprojektowane, a gatunki roślin dobrane w taki sposób, by woda pozyskana z opadów w zupełności wystarczała do ich pielęgnacji.

Zabudowa mieszkaniowa w obrębie Bo01 to nie tylko domy jednorodzinne, szeregowe i niskie bloki, lecz także ekologiczne domy na wodzie. Spacerując po tym obszarze wciąż, mimo upływu niemal dwudziestu lat(!), można poczuć się jak w przestrzeni wystawowej, prezentującej najnowsze i najbardziej zrównoważone formy zamieszkiwania.

Nadmorska promenada cieszy się popularnością nie tylko wśród mieszkańców osiedla i dzielnicy, lecz całego miasta. Jest to świetna, liniowa przestrzeń rekreacyjna, w której każdy może znaleźć coś dla siebie. Użyte, naturalne materiały, takie jak kamień i drewno, przywołują przyjemne, swobodne skojarzenia. Ludzie czują się tutaj jak u siebie.

Przestrzenie publiczne poprowadzone linearnie wzdłuż wybrzeża to nie tylko promenada, pomosty i skaliste plaże, lecz także przestrzenie pełne rodzimej roślinności, pośród której znalazło się miejsce na siedziska i małą architekturę. Są tu zarówno ławeczki, ustawione tak, by siedzieć przodem do słońca. Obok nich są też wieloosobowe ławy wykonane z drewnianych beli. Przywodzą na myśl te, które czasem morze wyrzuca na brzeg.

Przestrzenie ruchu i transportu

Dobrze, lepiej, najlepiej. Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze

W płaskiej jak stół Danii ludzie jeżdżą na rowerze właściwie od czasu, gdy ten powstał. Nie mają większego znaczenia pogoda i pora dnia. Roweruje się zawsze. Dla przyjemności, do pracy, by dostać się z punktu A do B. Rower jest tutaj symbolem wolności i niezależności.

Dobrze, lepiej, najlepiej. Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze

Duńska kultura rowerowa jest niemal tak stara jak sam rower. Rowery pojawiły się w tym kraju w latach 80. XIX wieku. W stolicy, jeszcze na początku lat 90., było ich ponad dwa tysiące, a w 1892 roku na ulicy Esplanaden powstała pierwsza miejska ścieżka rowerowa. Dwadzieścia lat później liczba rowerzystów w Kopenhadze wzrosła do osiemdziesięciu tysięcy. Władze miejskie od początku dbały o to, by sukcesywnie rozbudowywać rowerową sieć miejską (na trasy dla rowerzystów przekształcano m.in. istniejące wcześniej drogi dla koni) [1]. W latach 20. i 30. XX wieku rower stał się powszechnym symbolem równości i wolności. Niezależnie od klasy społecznej i statusu, w miastach i na wsi, w drodze do pracy, na rowerach jeździli obok siebie właściwie wszyscy obywatele.

O ile lata 40. XX wieku i czas II wojny światowej umocnił pozycję roweru, jako najwygodniejszego środka transportu, o tyle wzrost dobrobytu pod koniec lat 50. spowodował, że niektórzy Duńczycy zaczęli zastępować rowery motorowerami i samochodami. I chociaż nie usuwano wówczas ścieżek rowerowych, zupełnie pominięto je w nowych planach zagospodarowania miast [2]. Podobnie jak ich koledzy z całego świata, duńscy planiści miejscy wierzyli, że przyszłość należy do samochodów i coraz szerszych autostrad. Piesi i rowerzyści nie mogli czuć się już bezpiecznie na ulicach miast, a liczba wypadków z ich udziałem zaczęła wzrastać. Sprawiło to, że zaczęli oni protestować i stawiać coraz większy opór prosamochodowej polityce miejskiej [3]. Wynikiem tej fali sprzeciwu, w największym skrócie, jest chociażby słynna Strøget – główna ulica handlowa w Kopenhadze, która z miejskiej arterii w 1962 roku została przekształcona w wolny od samochodów, najdłuższy wówczas deptak na świecie [3].

Prawdziwie jednak zimnym prysznicem dla świata, w tym szczególnie dla Duńczyków, był początek lat 70. i kryzys naftowy na Bliskim Wschodzie [4]. W wyniku „przykręcenia kurka" i szybujących gwałtownie w górę cen ropy, krajowy Rząd zmuszony był wprowadzić tzw. „niedziele bez samochodu", by zachować jej rezerwy. Rowery bardzo szybko wróciły do łask i zaczęły przeżywać swój renesans. Po wprowadzeniu „niedziel bez samochodu" w Kopenhadze, coraz więcej jej mieszkańców było zdania, że to najlepszy dzień tygodnia. Bardzo szybko więc zaczęto domagać się, aby całe miasto stało się od nich wolne [2]. Z biegiem czasu rosnąca świadomość i obawy związane z zanieczyszczeniem powietrza i zmianami klimatu, ale także nowy model pracy, a wraz z nim – coraz dłuższe godziny spędzone przy biurku i tym większa potrzeba codziennego ruchu, pomogły rowerom powrócić na dobre [3].

Rowerzyści wnoszą duży wkład w życie na kopenhaskich ulicach. Sprawiają, że stają się one bezpieczniejsze i przyjemniejsze nie tylko dla nich, lecz dla wszystkich użytkowników przestrzeni miejskich.

Dziś jazda na rowerze jest głęboko zakorzenioną częścią duńskiej kultury, duszy i tożsamości, a Kopenhaga, nieprzerwanie od 2015 roku, ma status najbardziej przyjaznego rowerzystom miasta na świecie [5]. Obecnie szacuje się, że każdego dnia na swoich rowerach mieszkańcy pokonują tu łącznie niemal półtora miliona kilometrów.

W 2011 roku Miasto Kopenhaga wraz z Departamentem Ruchu oraz Administracją Techniczną i Środowiskową, z jej ówczesną burmistrzynią Ayfer Baykal na czele, opublikowały dokument „Dobrze,

„Ścieżka kopenhaska". Pas rowerowy oddzielony od jezdni pasem zaparkowanych równolegle samochodów, które tworzą swego rodzaju barykadę, zwiększając poczucie bezpieczeństwa i komfortu wszystkich uczestników ruchu.

lepiej, najlepiej. Strategia rowerowa Kopenhagi na lata 2011-2025" (Good, better, best. The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025) [6]. Z jego treści płynie jeden prosty wniosek – celem stolicy Danii jest utrzymanie oraz wzmocnienie statusu najlepszego rowerowego miasta na świecie. Został on jednogłośnie ustalony przez włodarzy jako integralna część wizji Kopenhagi jako stolicy przyjaznej środowisku. Wpisuje się także w miejską strategię, według której do roku 2025 Kopenhaga stanie się miastem neutralnym klimatycznie. Opracowanie dobrej miejskiej polityki rowerowej oraz stworzenie odpowiedniej do tego infrastruktury stanowi również część oficjalnej strategii zdrowotnej miasta [7]. Ujmując rzecz najprościej – popularyzacja jazdy na rowerze wśród mieszkańców nie jest jedynie celem samym w sobie, choć i to jest przecież niezwykle pozytywne i zdrowe, lecz narzędziem politycznym do tego, by stworzyć jeszcze bardziej nowoczene, przyjazne, zdrowe i szczęśliwe miasto.

W 2010 roku 36% osób dojeżdżających do pracy lub szkoły jako podstawowy środek transportu wybierało rower. Opracowując nową strategię, władze miejskie postawiły przed sobą ambitny cel,

by w ciągu pięciu następnych lat liczba ta wzrosła do 50% [8]. Oznaczało to tym samym, że kolejne 55 tysięcy ludzi codziennie rano wsiądzie na swoje jednoślady. Zadanie zrealizowano z nawiązką – w 2015 roku sięgało po nie już 52% osób dojeżdżających do pracy lub szkoły (w 2013 i 2012 roku było to odpowiednio 41 i 36%). Cztery lata później, w 2019 roku, ich liczba wyniosła już aż 62% [9,10].

Takie dane oczywiście cieszą i budzą podziw. Szczególnie z perspektywy kraju jak chociażby Polska, w którym polityka rowerowa wciąż raczkuje, a jazda rowerem kojarzy się przede wszystkim z weekendową rekreacją, a nie podstawowym środkiem indywidualnego transportu. Trzeba jednak zaznaczyć, że sukces Kopenhagi zaskoczył ją samą. Jest bowiem „pierwszym miastem na świecie, które musi rozładować korki na trasach rowerowych [12]". Pomaga w tym ogłoszona przez miasto strategia priorytetyzacji ścieżek rowerowych (Cykelstiprioriteringsplanen 2017-2025), która jest niejako wsparciem i wzmocnieniem dla strategii z 2011 roku, i zakłada przede wszystkim dalsze poszerzanie tras rowerowych – mimo, że w 2019 roku całkowita długość tras rowerowych w mieście wynosiła ponad czterysta

„Miasto przyjazne rowerzystom to miasto o otwartej przestrzeni, mniejszym hałasie i czystszym powietrzu. To też zdrowsi obywatele i lepiej funkcjonująca gospodarka. To po prostu przyjemne miejsce do życia, które wpływa na samopoczucie mieszkańców. W miejscach, w których poziom dostępności usług, atrakcji, funkcji, instytucji, etc. jest wysoki, tam też jest bardzo krótka droga od pomysłu do działania [11]".

Aż 62% mieszkańców Kopenhagi dojeżdża do szkoły i pracy rowerem.

Spiętrzone na ulicach dziesiątki rowerów to dla turystów urocze, pocztówkowe obrazki, które dobrze się fotografuje. Dla kopenhażan to codzienność.

kilometrów, a ścieżki wokół miasta kolejne sześćset. Dla porównania, w prawie sześciokrotnie większej powierzchniowo Warszawie (i niemal trzykrotnie większej pod względem liczby ludności), łączna długość ścieżek rowerowych wynosi około sześćset kilometrów, co i tak daje jej najlepszy rezultat w kraju [13].

Ponad połowa (56%) kopenhaskich rowerzystów przyznaje, że głównym powodem, dla którego codziennie rano jako środek transportu wybierają rower, jest czas [14,15]. Obecnie jest to bowiem najszybszy sposób poruszania się po mieście. Włodarze doskonale zdają więc sobie sprawę z tego, że, by utrzymać ten poziom, a także zachęcić nowe osoby do rowerowania, nie mogą pozwolić na to, by, z powodu tworzących się zatorów, czas podróży na rowerach się wydłużył i przestał być konkurencyjny w stosunku do innych form transportu. By to osiągnąć, miejska sieć rowerowa musi być stale modernizowana i rozbudowywana. W mieście powstają nowe ścieżki rowerowe, a także przeprojektowuje się istniejące, dostosowując je do wzrastającej liczby użytkowników. Celem jest stworzenie takiej infrastruktury, która nie tylko sprawi, że przejazd z punktu A do B będzie możliwie najszybszy, ale że będzie przy tym oferował coś więcej – będzie też

przyjemny, ciekawy i przede wszystkim bezpieczny. Chociażby z tego powodu, jak grzyby po deszczu, w Kopenhadze wyrastają kolejne kładki i mosty pieszo-rowerowe. Dzięki nim możliwe było połączenie nieskomunikowanych dotąd części miasta, a co więcej, w wielu przypadkach są dodatkowo skrótem, pozwalającym ominąć zatłoczone, również rowerzystami, ulice. Rozbudowywana jest również sieć tzw. autostrad rowerowych, czyli tras, które nie przecinają się z ruchem samochodowym, mają lepszą nawierzchnię drogi oraz nie potrzebują sygnalizacji świetlnej, co poprawia płynność przejazdu i wyraźnie skraca jego czas. W Kopenhadze zaprojektowano je również w taki sposób, by łączyły się bezpośrednio z siecią kolejową oraz komunikacji miejskiej. A dzięki temu, że w większości środków transportu przewóz rowerów jest darmowy (wyjątkiem są określone poranne i popołudniowe godziny szczytu), łączenie tych dwóch sposobów przemieszczania się po mieście jest niezwykle proste i intuicyjne.

W ramach realizowanej strategii, na terenie miasta i jego okolic powstało też kilka głównych pętli rowerowych: rekreacyjne Zielone Trasy Rowerowe, biegnące z dala od ruchliwych ulic; Krajowa Sieć Tras Rowerowych oraz Havneringen [16].

W 2016 roku umieszczone na ulicach czujniki zarejestrowały więcej rowerów, niż samochodów. Ich liczba przekroczyła 265 tys. (przy 252 tys. samochodów), co stanowi ukoronowanie widocznego od wielu już lat trendu – w sumie w ciągu 20 lat ruch rowerowy w Kopenhadze wzrósł o 68%. I nie koniec na tym – według prognoz urzędu miasta, do 2025 roku ruch rowerowy w stolicy Danii wzrośnie o kolejne 25%, a w godzinach szczytu nawet o 36% [12].

Jadąc na rowerze, można przeżywać miasto bardziej spontanicznie i osobiście. Im więcej odczuć i wrażeń podczas przejażdżki, tym krótsza staje się podróż, a jazda rowerem – ciekawsza i przyjemniejsza.

Havneringen to oddana do użytku w maju 2016 roku trasa pieszo-biegowo-rowerowa. Jej całkowita długość wynosi trzynaście kilometrów, jednak została podzielona w taki sposób, by możliwe było też pokonanie jej krótszych odcinków: dwu-, cztero- oraz siedmiokilometrowych [16]. Jej realizacja była możliwa m.in. dzięki uzupełnieniu miejskiej infrastruktury o wspomniane już mosty pieszo-rowerowe. Oczywiście, jak na Kopenhagę przystało, nie są to znowuż takie zwykłe mosty. W ramach nowych miejskich inwestycji powstały (omówione szerzej w dalszej części rozdziału): Cirkelbroen, Inderhavnsbroen oraz Cykelslangen, który łączy się niemal bezpośrednio z nieco starszym Bryggebroen.

Havneringen to wspaniały, cieszący oko szlak. Jest to też gratka dla miłośników współczesnych miast i architektury – prowadzi niemal przekrojowo przez historyczne, jak i nowe dzielnice Kopenhagi – od znanych dobrze turystom Nyhavn i Christianshavn na północy, aż po nowoczesną dzielnicę mieszkaniową Sluseholmen na południu – ukazując miasto, jako stale rozwijające się i wyznaczające nowe trendy również we współczesnym projektowaniu i budownictwie.

Bryggebroen + Cykelslangen

Most Bryggenbroen jest pierwszym od lat 50. XX wieku, nowym mostem pieszo-rowerowym prowadzącym przez kopenhaski port. Jest także kamieniem węgielnym kształtującej się miejskiej sieci tras dla pieszych i rowerzystów. Oddany do użytku w 2006 roku sprawił, że każdego dnia mieszkańcy, niemal ciągłym strumieniem, przejeżdżają pomiędzy wcześniej oddzielonymi od siebie dzielnicami Vesterbro i Islands Brygge. Most Bryggebroen rozciąga się w lekkim łuku od Havneholmen do Islandsbrygge, łącząc położone na kontynencie miasto z zachodnim brzegiem wyspy Amager i zlokalizowanymi na niej, m.in., siedzibą Uniwersytetu Kopenhaskiego oraz parkiem Amagerfælled. Stał się więc zarówno atrakcyjnym skrótem dla studentów w drodze do i z kampusu, ale także impulsem do większej aktywności na, bardziej dostępnych teraz, terenach zielonych oraz miejskiego życia w okolicy portu.

W 2001 roku Miasto Kopenhaga powierzyło wykonanie nowego mostu pieszo-rowerowego nad portem znakomitej, duńskiej firmie projektowej Dissing + Weitling [17]. Most został zaprojektowany jako prosta, wysmakowana konstrukcja stalowa z trapezoidalnym grzbietem o lekkich wspornikach. Całość została tak pomyślana, by możliwe było zarówno sprawne przemieszczanie się łodzi, statków i autobusu wodnego (most ma wbudowany mechanizm obrotowy, dzięki któremu możliwe jest otwieranie go i przepuszczenie większych jednostek, np. statków z masztem), jak i wygodne użytkowanie mostu przez pieszych, rowerzystów i osoby z niepełnosprawnościami. W nocy balustrady mostu stają się świetlistą opaską, tworząc piękną łunę nad portem.

Według początkowych szacunków Miasta, most Bryggebroen miał obsługiwać od dwóch do trzech tysięcy rowerzystów dziennie, jednak rower, i tak już bardzo popularny w mieście, stawał się jeszcze powszechniejszym środkiem indywidualnego transportu, i liczba codziennych użytkowników wzrosła do ośmiu tysięcy [17] właściwie w chwili, gdy most otwarto (obecnie jest ich ponad dwanaście tysięcy). Mimo tak rewelacyjnego wyniku, szybko pojawił się problem. Okazało się bowiem, że po przejeździe przez most Bryggebroen, aby sprawnie dostać się do dalszej części dzielnicy Vesterbro, rowerzyści mieli właściwie jedną drogę – przestrzeń pomiędzy linią portowego nabrzeża a budynkiem centrum handlowego Fisketorvet. Do tej pory była ona użytkowana przede wszystkim przez pieszych i klientów galerii i nie było konieczności wydzielania osobnego pasa ruchu dla rowerzystów. Jednak pojawienie się ich w tej przestrzeni w takiej liczbie zmusiło władze miasta do podjęcia kolejnych infrastrukturalnych decyzji [18]. W 2010 roku ogłoszono więc przetarg na projekt rampy, która uporządkowałaby i usprawniła przejazd rowerzystów przez ten obszar. Konkurs wygrało studio Dissing + Weitling, które zaskoczyło jurorów i zamiast projektować rampę, zaproponowało zupełnie nowe rozwiązanie – wijący się między budynkami, kilka metrów nad ziemią i portem, pomarańczowy most pieszo-rowerowy [19,20]. Właśnie tak zrodził się pomysł na most Cykelslangen, kultowego „Rowerowego Węża".

Choć Cykelslangen w ostatnich latach skradł całą uwagę projektantów i mediów, skromny, ale jakże treściwy Bryggebroen wciąż ujmuje swoją formą. Dla mieszkańców i turystów ma on też wymiar sentymentalny. Do jego balustrad, jak w wielu miastach na świecie, ludzie przypinają kłódki, by upamiętnić ważne dla nich chwile.

Pomarańczowy, wężowy most Cykelslangen kontrastuje z zabudową, przez którą z gracją przemyka. Odczytuję to jako ukłon w stronę rowerzystów – to dla was jest ta wyjątkowa, wyróżniająca się przestrzeń. W wielu miastach, niestety również w Polsce, ścieżki rowerowe i przestrzenie dla rowerzystów są upychane w istniejącą już infrastrukturę. Tu również istniało takie ryzyko, jednak architekci z biura Dissing+Weitling z urbanistycznej zagwozdki, stworzyli pomnik ku czci kultury rowerowej. Fot. Dissing+Weitling

Cykelslangen poprowadzony jest od mostu Dybbølsbro do wspomnianego wcześniej mostu Bryggebroen. Wynonany jest ze stali, dzięki czemu wydaje się lekki, smukły i elegancki. Jego nawierzchnia ma żywy, pomarańczowy kolor, co dodaje całości smaku i dynamiki i sprawia, że most staje się wyrazistym akcentem w tej dosyć monochromatycznej części miasta. Dzięki wbudowanemu oświetleniu, po zmroku zamienia się świetlną wstęgę i również nadaje charakter tej przestrzeni.

Kiedy się go zobaczy, pomysł studia Dissing + Weitling wydaje się taki oczywisty! Oto stworzono trasę rowerową, która nie narusza ani istniejących dróg, ani potencjalnych miejsc parkingowych, ani przestrzeni dla pieszych. Projektanci znaleźli sposób, by wszyscy czuli się swobodnie i bezpiecznie i nikt nikomu nie przeszkadzał. Tą prostą decyzją rozwiązano duży problem nie tylko logistyczny, ale i społeczny.

Rowerzyści przejeżdżają przez ten obszar szybko, sprawnie i bezkolizyjnie, ciesząc przy tym oko wyjątkowym widokiem na panoramę kopenhaskiego portu. Wolna od rowerzystów przestrzeń nabrzeża umożliwiła właścicielowi Fisketorvet stworzenie miejsca o spokojniejszym i bardziej rekreacyjnym charakterze, a piesi nareszcie mogą swobodnie korzystać z całego jego dobrodziejstwa. Most Cykelslangen w upalne dni chroni ich przed słońcem, dając cień, a w czasie deszczu – zadaszenie.

Dzięki odważnej i sprytnej decyzji, świetnej funkcjonalności i niezutinkowej formie, „Rowerowy Wąż" stał się ikoną Kopenhagi i udowodnił, jest ona najlepszym rowerowym miastem na świecie. Od momentu otwarcia w 2014 roku, most zyskał dużą uwagę mediów w kraju i zagranicą [21]. W 2016 roku zaprezentowano go na Biennale w Wenecji, w 2018 zdobył prestiżową nagrodę Icon Award w konkursie Danish Design Award, a w 2013 roku projektanci z Dissing + Weitling otrzymali od Miasta nagrodę „Skub-op" za odwagę w promowaniu pomysłu, który wykraczał poza ramy konkursowego zadania [22].

„Cykelslangen jest autostradą rowerową, która ułatwia i zwiększa wydajność codziennych dojazdów do centrum miasta. To nie tylko kolejny krok w wizji Kopenhagi, aby stać się eko-metropolią, lecz pozwala także spojrzeć na złożoną strukturę nowoczesnego miasta [23]".

Cirkelbroen

Jakież on robi wrażenie! Most Cirkelbroen jest dowodem na to, że nawet najbardziej utylitarny element miejskiej infrastruktury może stać się dziełem sztuki, miejscem-ikoną, przestrzenią wspólną. I jest tak bardzo duński, tak bardzo kopenhaski! Przecież to mógłby być nazwyklejszy most. Prosta kładka. Chodziło przecież o połączenie dwóch brzegów kanału wodnego – o nic więcej! Olafur Eliasson pokazał jednak, że nawet coś tak oczywistego i podstawowego, jak most, może stać się piękne, mądre i funkcjonalne. Cirkelbroen nie jest przerostem formy nad treścią, lecz przykładem wyważonego, wrażliwego projektowania, gdzie forma podąża za funkcją, a funkcja dodaje smaku formie.

W sierpniu 2015 roku w Kopenhadze otwarto kolejny, w ramach wspomnianej już rowerowej strategii miejskiej 2011-2025, most pieszo-rowerowy, który łączy obszar Christiansbro z Applebys Plads, umożliwiając pieszym, biegaczom i rowerzystom przemieszczanie się wzdłuż nabrzeża portowego. Został zaprojektowany przez duńsko-islandzkiego artystę Olafura Eliassona. To jego pierwsza realizacja w przestrzeni miejskiej tego miasta.

W oparciu o historię i kulturę morską dzielnicy Christianshavn, ale także o własne wspomnienia z dzieciństwa, Eliasson wykorzystał żaglówkę jako punkt wyjścia dla swojego projektu [24,25]. Konstrukcja mostu o długości niespełna czterdziestu metrów składa się z pięciu okrągłych platform o średnicy od dziesięciu do czternastu metrów, z których każda zwieńczona jest „masztem" [26]. Cienkie stalowe kable rozciągają się od ich szczytów do okrągłych balustrad platform, tworząc ledwo dostrzegalne stożkowe baldachimy. Platformy rozmieszczone są tak, by tworzyły zygzakowatą ścieżkę w poprzek kanału wodnego. Jedna z nich działa jak most obrotowy, umożliwiając wpłynięcie i wypłynięcie z kanału dużym jednostkom. Mniejsze łodzie oraz kajaki mogą przepływać bezpośrednio pod nim. Integralną częścią Cirkelbroen jest też światło. W ciągu dnia ten niezwykły most przyciąga wzrok mocnym, soczystym kolorem czerwonym.

„Mam nadzieję, że ludzie potraktują ten most jak przestrzeń publiczną i zostaną tu na dłużej. Jego forma, w przeciwieństwie do zwykłego, prostego mostu, przez który tylko się pędzi, zachęca do tego, by nieco zwolnić, skupić się na tym, co wokół. Zobaczyć miasto z nowej perspektywy [27]".

Olafur Eliasson

Po zmroku – oświetlenie jest skorelowane z oświetleniem ulicznym, ale można je też kontrolować osobno [26] – jego krawędzie zmieniają się w świetlne okręgi, jeszcze bardziej wydobywając jego krzywizny i nietuzinkowy kształt. Miękka, bąbelkowa wręcz linia mostu wyraźnie kontrastuje z prostym jak strzała nabrzeżem. Eliasson liczył na to, że dzięki takiemu rozwiązaniu ludzie nieco tutaj zwolnią, a Cirkelbroen stanie się miejscem spotkań [27].

Faktycznie tak się stało. Szacuje się, że każdego dnia jest tutaj około pięciu tysięcy osób [28]. Duża część z nich to rzecz jasna turyści, jednak rzeczywiście – wiele osób zsiada z roweru, by pokontemplować panoramę przeciwległego portowego nabrzeża i mieniący się tam cudnie w słońcu gmach Biblioteki Królewskiej. Stojąc przy zaokrąglonej krawędzi mostu, można poczuć się jak na balkonie w teatrze, albo operze. Wspaniałe doświadczenie.

Olafurowi Eliassonowi udało się stworzyć nie tylko świetny, ikoniczny już projekt, ale dającą się poczuć atmosferę i ducha miejsca. Naprawdę trudno byłoby nie zostać tu choćby na chwilę.

Nietypowa forma podkreślona żywą, intensywną czerwienią – liczba odwiedzających Cirkelbroen każdego dnia jest najlepszym dowodem na to, że odrobina szaleństwa, nawet w tak poważnych przedsięwzięciach, jak budowa mostu, nikomu nie zaszkodzi. Stosowanie żywych, intensywnych barw w przestrzeni publicznej, jest świetnym sposobem na to, by wzbudzić zainteresowanie i przyciągnąć ludzi. Oczywiście nie można popadać w skrajności i opisywaną, chociażby, przez Filipa Springera w „Wannie z kolumnadą", pastelozę, jednak bez wątpienia kolor to jedno z najprostszych i najtańszych sposobów na ożywienie przestrzeni publicznej.

„Cirkelbroen to święto pieszych. Odzwierciedla codzienne życie toczące się wokół kanałów w dzielnicy Christianshavn – ich łodzi mieszkalnych i żaglówek, wyjątkowego życia na wodzie. Port w Kopenhadze był kiedyś centrum morskiej działalności, a Cirkelbroen jest świadectwem tej historii. Podczas pracy nad jego projektem myślałem o łodziach rybackich, które widziałem jako dziecko na Islandii. W porcie były często zacumowane tak blisko siebie, że wydawało się, że można przejść na drugą stronę portu, przechodząc z jednej łodzi na drugą [29]".

Olafur Eliasson

Inderhavnsbroen

Wydaje się, że o tej realizacji najtrafniej napisał Mikael Colville-Andersen, kanadyjsko-duński urbanista i ekspert ds. mobilności w mieście, autor książek i dyrektor naczelny Copenhagenize Design Company: „Jeśli musisz umieścić znaki ostrzegawcze na projekcie, to w zasadzie jest to gówniany projekt. Kropka [30]".

Inderhavnsbroen to 180-metrowy otwierający się most pieszo-rowerowy zrealizowany w ramach miejskiej pętli rekreacyjnej Havneringen. Rozciąga się w strategicznym i kultowym punkcie miasta – łączy centrum, dobrze znaną turystom dzielnicę Nyhavn, z dzielnicą Christianshavn. Most został zrealizowany według projektu, który w październiku 2009 roku zwyciężył w głośnym, dwustopniowym konkursie, do którego zaproszono dziesięć najlepszych biur z całego świata, które specjalizują się w projektowaniu mostów. Został opracowany przez zespół projektowy składający się z: architektów ze Studio Bednarski, inżynierów mostów z Flint & Neill, inżynierów mechaników z Hardesty Hanover z Nowego Jorku oraz projektantów oświetlenia ze Speirs & Major [31]. Pierwotnie miał zostać ukończony do 2013 roku, jednak szereg problemów przesuwał ten termin niemal w nieskończoność: zaczęło się od ogłoszenia bankructwa przez finansujący projekt bank, później – poważny błąd inżynierów w obliczeniach, aż po odkrycie w 2015 roku, że system łączący elementy mostu nie jest złożony prawidłowo. Pierwszych rowerzystów i pieszych zobaczył dopiero w 2016 roku, po ośmiu latach budowy [32].

Nie mogło więc obyć się bez uszczypliwości i drwiących komentarzy. Most Inderhavnsbroen bardzo szybko otrzymał od mieszkańców dwa warte uwagi pseudonimy. Przez niektórych nazywany jest Kyssebroen („Całujący się Most") ze względu na to, że w momencie łączenia się, most wygląda jak spotkanie dwóch języków. Natomiast bliskie sąsiedztwo Christianii, „wolnej dzielnicy" Kopenhagi, słynącej m.in. z handlu głównie miękkimi narkotykami, zaowocowało nieco mniej pochlebną nazwą: Den Skæve Hashbro, co w wolnym tłumaczeniu oznacza „Krzywy Skręt (z haszyszem)".

Widok na zamknięty most Inderhavnsbroen. W tle – Nyhavn.

Jednak opóźniająca się realizacja to nie największy problem tego mostu. Tym, co budzi najpoważniejsze wątpliwości i kontrowersje, jest jego funkcjonalność, a raczej jej brak. Oczywiście, most spełnia swoją podstawową funkcję i przepuszcza ludzi z jednego brzegu na drugi, jednak sposób, w jaki się to odbywa, pozostawia wiele do życzenia. Wydaje się, jakby Inderhavnsbroen był projektowany w zupełnym oderwaniu od kontekstu przestrzeni, w której miał zostać zrealizowany. Albo, że był projektowany przez kogoś, kto nigdy w życiu nie wsiadł na rower. Może więc Mikael Colville-Andersen trafnie wskazuje, że most zaprojektowany przez Cezarego Bednarskiego ma swoje korzenie w krajach, w których jazda na rowerze nie jest głównym środkiem transportu i, że „zawodzi pod względem podstawowych koncepcji urbanistyki rowerowej oraz ustalonych standardów przyjaznej rowerzystom infrastruktury [30]". Niestety brak zrozumienia specyfiki rowerowania jest w tym projekcie bardzo wyraźny. A to, co być może dobrze wyglądało na desce kreślarskiej w oddalonym o setki kilometrów studio, w rzeczywistości okazało się klapą. Z jakiegoś powodu architekt postanowił skomplikować wszystko to, co przez stulecia doskonale funkcjonowało.

Most jest na tyle stromy, że zjeżdżający z niego, rozpędzeni rowerzyści są realnym zagrożeniem dla pieszych i rowerzystów dopiero wkraczających na most.

Realizacja dość oryginalnego pomysłu „całowania" podczas zamykania się mostu odbyła się kosztem zdrowego rozsądku – odpowiednia krzywizna przęsła mostu, niezbędna do tego, by ten się spektakularnie domknął, sprawiła, że jest zbyt stromy i wielu rowerzystom po prostu trudno jest na niego wjechać. A ci, którzy z niego zjeżdżają, wpadają na drugi brzeg z często niekontrolowanym impetem. Z górki na pazurki. Nikt nie pomyślał też o wypełnionych dziećmi i towarami rowerach typu cargo, których w Kopenhadze jest ponad czterdzieści tysięcy.

Miasto dosyć szybko zdało sobie sprawę, że problem z mostem Inderhavnsbroen jest i to duży. I duży też postawiono znak – czerwono-biały, ostrzegawczy, aby pomóc ludziom zrozumieć, że w tym miejscu trzeba zachować szczególną ostrożność. Potem pojawiły się kolejne, i kolejne. Na kolorowych płaszczyznach, które miały dodać smaczku tej realizacji (podczas otwierania i zamykania się mostu zmieniają kolor), na stałe naklejone są ostrzegawcze taśmy. Ścieżki rowerowe zostały bowiem zaprojektowane w taki sposób, że rozpędzeni – siłą rzeczy (a raczej projektu) – rowerzyści, chcąc nie chcąc, uderzali albo – szczęśliwie dla nich – ostro hamowali przed tymi przegrodami.

Ciężko odeprzeć wrażenie, że most Inderhavnsbroen to realizacja egoistycznego widzimisię twórców. Jednak z drugiej strony należy pamiętać, że był to projekt konkursowy, a więc za decyzją o wygranej stało także jury, a w nim również i kopenhascy projektanci oraz eksperci. Mimo narastających wokół tej realizacji kontrowersji, niezadowolenia, ale i śmiechu, trzeba oddać, że pod względem liczby użytkowników, osiągnięto ogromny sukces. Początkowo Miasto prognozowało, że z mostu korzystać będzie od trzech do siedmiu tysięcy rowerzystów dziennie, a najnowsze dane wskazują, że jest ich ponad szestaście tysięcy(!).

Przestrzeń ugadżetowiona. Kolorowe tafle, seledynowa i niebieska, zamieniają się miejscami w chwili otwarcia i zamknięcia mostu. Bardzo szybko jednak zostały oklejone znakami ostrzegawczymi. Krzywizna mostu, jak i pasy ruchu dla rowerzystów zostały zaprojektowane w taki sposób, że ci, rozpędzeni, bardzo często wjeżdżali prosto w barwne tafle.

Jedź na rowerze tak, jakbyś go komuś ukradł. Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie

Miasto, w którym na drogach królują rowerzyści, a kierowcom aut zostawia się coraz węższe strużki, ściskając ich, jak w imadle. Rykoszetem dostają piesi. Amsterdam jest światowym liderem w bezkompromisowym usuwaniu samochodów z miasta i jednoczesnym rozbudowywaniu infrastruktury dla cyklistów.

Jedź na rowerze tak, jakbyś go komuś ukradł. Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie

Amsterdam był jedynym miastem, które odkrywałam nie na piechotę, lecz na rowerze. Bardzo szybko zorientowałam się jednak, że rowery tak bardzo zdominowały tamtejszą przestrzeń, że wręcz przytłaczają pozostałych użytkowników miasta i po prostu trudno jest poruszać się inaczej niż na rowerze. I o ile w Kopenhadze, którą odwiedziłam później, miałam wrażenie, że na rowerze jeździ się, ponieważ tak jest szybciej, zdrowiej i przyjemniej, o tyle w Amsterdamie czułam, że na rowerze jeździ się, ponieważ tak jest *trendy* i *cool*.

Moja decyzja o rowerowaniu w Amsterdamie była podyktowana względami zarówno praktycznymi, jak i romantycznymi. Praktycznymi, ponieważ mieszkałam w dzielnicy Buiksloterme er, oddalonej od centrum o kilka kilometrów, romantycznymi, ponieważ bardzo chciałam nie wyglądać jak turystka i mknąć ulicami jak rodowita mieszkanka. I faktycznie, po kilku dniach, tak mi się przynajmniej wtedy i dziś wydaje, złapałam rytm tego miasta. Rytm rozpędzonego peletonu.

Moja droga do centrum zwykle wyglądała tak: najpierw kilka (dokładnie pięć i pół) przyjemnych kilometrów pośród zieleni, aż do stacji darmowej, pieszo-rowerowej przeprawy promowej Buiksloterweg. Stamtąd, krótki rejs na drugą stronę rzeki, do stacji Centraal Station i bach(!), zderzenie z rzeczywistością holenderskiej stolicy. Trzeba było zachować czujność, w pogotowiu mieć włączony GPS, bo kiedy wpadło się już w rój rozpędzonych rowerzystów, nie można było prędko się z niego wydostać. Jednak o tym, jak zawrotne było to tempo, przekonałam się dopiero będąc w Kopenhadze. W porównaniu do Amsterdamu, Kopenhaga wydawała się spokojna, przyjazna i pełna zrozumienia. W stolicy Holandii najważniejsza była prędkość.

To doświadczenie uświadomiło mi również, że odkrywanie miasta ma dla mnie więcej sensu, kiedy spaceruję. Dopiero po powrocie z Amsterdamu zrozumiałam, że nie poznałam tego miasta w pełni. Co prawda moim głównym celem było doświadczenie tego miasta właśnie na rowerze, ale zrozumiałam, że często byłam tak bardzo skupiona na tym, by dotrzymywać tempa na rowerowej ścieżce, że zabrakło mi czasu i możliwości na rozglądanie się, czasem zgubienie między budynkami, odkrycie czegoś, czego nie było w planach.

Ścieżka dla rowerzystów oddzielona od jezdni wysokim krawężnikiem. Coraz więcej badań, ale i doświadczeń miast i samorządów, pokazuje, że pas rowerowy jest najbezpieczniejszy wtedy, gdy zostaje wyraźnie i fizycznie oddzielony od jezdni. Namalowane, nawet najbardziej jaskrawą farbą, pasy rowerowe nie gwarantują, ze kierowcy samochodów będą je respektować.

Każdego dnia pokonywałam na rowerze około czterdziestu kilometrów. Zwykle były to trasy zdecydowanie poza utartym, turystycznym i rekreacyjnym szlakiem. Nigdy nie zdarzyło się jednak tak, by ścieżka nagle się urywała, zmuszając mnie do jazdy drogą dla samochodów. Sieć rowerowa w Amsterdamie jest tak zaprojektowana, że nawet nie znając miasta, przy odrobinie orientacji w przestrzeni, bez problemu można trafić w zamierzone miejsce.

Po przybyciu do Amsterdamu nie można nie zauważyć, że miasto należy do rowerzystów. Pędzą ulicami, ignorując przepisy ruchu drogowego, mając pierwszeństwo, kiedy tylko chcą, czyniąc przy tym kierowców samochodów, ale i pieszych, bezsilnymi. Najczęściej prze-

Coraz więcej badań pokazuje, że najbezpieczniejsze ścieżki rowerowe to takie, które są fizycznie odgrodzone od innych pasów ruchu. Mówiąc najprościej, od jezdni odgradza je krawężnik. Ścieżki rowerowe namalowane jedynie na asfalcie wcale nie dają gwarancji, że kierowcy samochodów będą ich przestrzegać.

mieszczają się wielkimi ławicami. Rowery są używane przez wszystkie grupy społeczno-ekonomiczne: blisko siebie jadą ci, którzy wracają albo spieszą się do pracy. Pomiędzy nimi – rodzice z dziećmi na rowerach typu cargo, elegancko ubrani biznesmeni z aktówkami i słuchawkami bluetooth, studenci, seniorzy, kurierzy, a nawet policjanci. Niektórzy jadąc na rowerze wyprowadzają swoje psy, inni przewożą zakupy spożywcze, kwiaty, drabiny i meble... cokolwiek, co tylko przychodzi do głowy. Po rower sięga sam król Niderlanów, Willem-Alexander. Ulice Amsterdamu są najlepszym dowodem na to, że jazda na rowerze jest najbardziej egalitarnym, dającym poczucie wolności i niezależności, ale i nutkę szaleństwa, środkiem transportu.

Tak wielkiej popularności jazdy na rowerze niewątpliwie sprzyja to, że Amsterdam położony jest na terenach płaskich jak stół. Dodatkowo ma zwartą zabudowę i jest gęsto zaludniony (mieszka tu 5135 os./km^2 [1]; dla porównania, w ponad dwukrotnie większej pod względem powierzchni Warszawie jest to 3461,9 os./km^2 [2]). Będąc w tym mieście jako turysta, albo bazując na przyjętych powszechnie stereotypach, nie trudno pokusić się o stwierdzenie, że jazda na rowerze jest po prostu wbudowana w DNA Holendrów. W rzeczywistości jednak, ta słynna rowerowa sprawność jest wypracowywana już od lat 70. ubiegłego stulecia poprzez odpowiednio prowadzoną politykę przestrzenną, dobrze wydatkowane środki rządowe oraz siłę i hart ducha liderów i lokalnej społeczności [3].

Ludzie, którzy nie są zaznajomieni z ideą roweru jako codziennego środka transportu, czasami postrzegają Amsterdam jako świat bajek i fantazji; Disneyland, który ma niewiele wspólnego z tym prawdziwym, pełnym autostrad i samochodów. W rzeczywistości jednak, przez kolejne lata i kadencje, włodarzom miasta udało się opracować, na pewno nie idealny, ale z pewnością jeden z najlepiej funkcjonujących systemów transportu na świecie. Systemu, który jest uosobieniem zrównoważonego rozwoju – jest wygodny, szeroko dostępny, tani, czysty, cichy, wydajny i w miarę bezpieczny [4].

Stworzenie miasta, w którym dziś większość podróży odbywa się na rowerach wymagała całkowitego odrzucenia konwencjonalnych, ukierunkowanych jedynie na samochód sposobów myślenia nie tylko o miejskim transporcie, ale o mieście w ogóle. A kiedy dodatkowo jeszcze działa się z pozycji pioniera, nie sposób sięgać po metodę prób i błędów, poszukując najlepszych rozwiązań. W ciągu ostatnich niemal sześćdziesięciu lat liderzy, planiści i projektanci opracowali dla Amsterdamu „szablon", w którym jednoślady są dominującą siłą w myśleniu o mieście i transporcie.

Jednak nie zawsze tak było. Opowieść o tym, jak Amsterdam stał się miastem przyjaznym rowerzystom jest bardzo podobna do rowerowej historii Kopenhagi.

Na początku XX wieku w holenderskiej stolicy rowery znacznie przewyższały liczbę samochodów i były podstawowym środkiem transportu zarówno dla kobiet, jak i mężczyzn. W latach 40., w czasie nazistowskiej okupacji, w wyniku rygorystycznego racjonowania benzyny przez Niemców, ich liczba jeszcze wzrosła [5].

Kiedy jednak po wojnie holenderska gospodarka nabrała rozpędu, coraz więcej osób było w stanie pozwolić sobie na zakup samochodu, a miejscy decydenci zaczęli go postrzegać jako przyszłościowy środek transportu. Już w latach 50. i 60. podejmowano decyzje o wyburzaniu fragmentów dzielnic Amsterdamu, by zrobić miejsce dla rosnącej liczby aut. Jednym z, na szczęście (!), niezrealizowanych pomy-

słów z lat 60. było wybrukowanie historycznych kanałów w centrum miasta i zastąpienie ich drogami dla samochodów [3].

O rowerzystach albo wówczas zapominano, albo celowo wypychano ich z przestrzeni publicznej. W wyniku tak prowadzonej polityki miejskiej i transportowej, a raczej ich braku, drastycznie wzrosła liczba ofiar wypadków drogowych właśnie z udziałem cyklistów. W 1971 roku śmierć poniosło ponad trzy tysiące osób, w tym ponad czterysta dzieci [5]. To była kropla, która przelała czarę goryczy. Ta niewyobrażalna strata doprowadziła do wielu protestów, z których najbardziej pamiętnym był „Stop de Kindermoord" („Stop mordowaniu dzieci"), który przerodził się w zorganizowany ruch społeczny [5].

Od tego momentu coraz większa liczba mieszkańców, coraz głośniej i śmielej zwracała uwagę na potrzebę uczynienia ulic Amsterdamu bezpieczniejszymi dla pieszych i rowerzystów. Choć walka ta trwała przez długie lata, dziś wiadomo już, że osiągnęli spektakularny sukces – obecnie liczba rowerów w mieście sięga 900 tysięcy (według danych opublikowanych przez Central Bureau of Statistics (CBS) w 2015 roku, 442 693 gospodarstw domowych (850 000 mieszkańców) w Amsterdamie posiadało łącznie 847 000 rowerów – 1,91 roweru na gospodarstwo domowe [6]; według raportu holenderskiego Ministerstwa Infrastruktury i Gospodarki Wodnej z 2016 roku, na 17 milionów mieszkańców przypadają 23 miliony rowerów [6]). Codziennie korzysta z nich 58% mieszkańców powyżej dwunastego roku życia, którzy wspólnie pokonują na nich około dwa miliony kilometrów [3]. Całkowita długość ścieżek rowerowych w ramach Miejskiej Sieci Rowerowej (Amsterdam Bicycle Network) wynosi prawie osiemset kilometrów [3]. Według danych z 2019 roku, dwie trzecie wszystkich podróży po mieście odbywa się na dwóch kółkach (podróże samochodami stanowią około 19 procent) [4].

W Amsterdamie właściwie wszystkie ulice są przystosowane dla ruchu rowerowego. W większości miast na świecie sieć ścieżek i pasów dla rowerzystów jest znacznie rzadsza niż ogólna sieć drogowa dostępna dla samochodów. W holenderskiej stolicy natomiast, mapa sieci ulic równa jest mapie sieci dróg rowerowych. By zwiększyć bezpieczeństwo i komfort użytkowników, ścieżki rowerowe są oddzielonym fizycznie pasem ruchu. Najczęściej za pomocą wysokiego krawężnika lub podwyższeniu całej ścieżki względem poziomu jezdni. W większości europejskich miast takie rozwiązania wciąż są dość rzadkie. Zamiast nich stosuje się namalowane na jezdni pasy, które

Pasy rowerowe niemal w całym mieście są jednokierunkowe i zaprojektowane wzdłuż pasów dla samochodów. Ważne jest, by tego pilnować i nie pojechać złym pasem – mieszkańcy w tej kwestii nie są wyrozumiali.

są znacznie tańsze w realizacji, jednak pozostawiają wiele do życzenia, jeśli chodzi o bezpieczeństwo rowerzystów. Za przykład może tu posłużyć Rondo Kaponiera w Poznaniu, gdzie pasy dla rowerzystów namalowano pomiędzy pasami dla samochodów.

W przeważającej części holenderskiej stolicy obowiązują dwie maksymalne prędkości – 50 km/h oraz 30 km/h. I nie jest to podyktowane jedynie decyzją włodarzy, ale przede wszystkim odpowiednim projektowaniem ulic i arterii, które nie zachęcają i nie pozwalają na osiąganie nadmiernych prędkości – np., nawierzchnie jezdni mają celowo wprowadzane nierówności, a skrzyżowania buduje się na delikatnych wzniesieniach. Jednak tym, co najbardziej sprzyja ograniczaniu ruchu samochodowego i poprawie warunków jazdy dla rowerzystów, jest sama struktura przestrzenna miasta. Założony w drugiej połowie XIII wieku Amsterdam, ma wiele cech nieprzyjaznych samochodom: wąskie uliczki i kanały wodne, niezliczoną liczbę kładek i mostów oraz jednopasmowe drogi jednokierunkowe (które nie obowiązują rowerzystów). Nie ma więc miejsca na parkingi, a jeśli już się zdarzają, to opłaty za nie są wysokie – godzina parkowania w centrum miasta

Stacja darmowej przeprawy promowej dla pieszych i rowerzystów przy Dworcu Centralnym.

kosztuje średnio pięć euro, a karnet dobowy od 30 do 45 euro. Natomiast maksymalna prędkość, którą udaje się osiągnąć w labiryntach tych wąskich uliczek, nie przekracza 10 km/h. Tym, co sprawia, że również na głównych arteriach kierowcy ograniczają prędkość jazdy, jest niemal stała obecność rowerzystów na pasie obok. Dzięki temu wszyscy uczestnicy ruchu muszą pozostać czujni, ostrożni i uważni. Przynajmniej w teorii.

Tym, co zaskoczyło mnie, kiedy byłam w Amsterdamie w 2017 roku, było dopuszczenie do ruchu po ścieżkach rowerowych skuterów oraz motorowerów o niskiej prędkości. I mimo, że zwykle czułam się bardzo swobodnie i bezpiecznie, kiedy słyszałam zbliżający się za plecami, charakterystyczny dźwięk skutera, mocniej ściskałam kierownicę i starałam się przybliżyć możliwie najbardziej do prawej krawędzi ścieżki. Kierowcy skuterów bowiem, nie przejmowali się nadto tym, że wyprzedzają innych uczestników ruchu na wąskiej drodze. Szczęśliwie, pod koniec 2017 roku, odbyło się głosowanie za całkowitym usunięciem skuterów i motorowerów z pasów rowerowych w centrum miasta. W rezultacie, od kwietnia 2019 roku mają one zakaz

korzystania ze ścieżek rowerowych i poruszają się wraz z innymi pojazdami po ulicach [6].

Kolejnym przyjaznym pieszym i rowerzystom rozwiązaniem jest przekształcanie ulic, głównie w obrębie dzielnic i osiedli mieszkaniowych, w tzw. woonerfy (zagadnienie woonerfów zostało omówione szczegółowo w rozdziale Przestrzenie odzyskane, na przykładzie łódzkich ulic). Są to ulice o uspokojonym ruchu, w których świadomie rezygnuje się ze standardowego podziału ich przestrzeni na jezdnię i chodniki. Tutaj ulica ma jeden poziom, a tory ruchu wyznaczone są poprzez odpowiednie zaprojektowanie małej architektury, co zniechęca kierowców do brawurowej jazdy, a piesi i rowerzyści mogą swobodnie korzystać z całej tej przestrzeni.

Amsterdam w swej misji budowania miasta bez samochodów sięga też po bardziej zdecydowane narzędzia. Kluczowym z nich jest *knip* (dosł. „cięcie") [7]. Jego mechanizm jest niemal tak prosty, jak sama nazwa – władze miejskie odcinają, kawałek po kawałku, kolejne obszary miasta, wyłączając je z ruchu samochodowego (ulice pozostają

Ścieżka rowerowa przy Dworcu Centralnym. O tym miejscu można byłoby napisać osobne opracowanie! Ludzie pędzą na rowerach w obu kierunkach (nawet wtedy, gdy w rzeczywistości w ogóle się nie spieszą), a wokół słychać tylko poirytowane, rowerowe dzwonki. Budynek Dworca dla wielu turystów jest punktem zbiórki i rozpoczęcia zwiedzania, o zgrozo, często na rowerach, co doprowadza mieszkańców do często skrajnych emocji i reakcji.

Parkingi rowerowe w okolicy Dworca Centralnego robią ogromne wrażenie... na turystach. Mieszkańcy traktują je jak każdy inny element miejskiej infrastruktury.

dostępne dla samochodów dostawczych i służb). Dzieje się tak szczególnie z tymi drogami, które w przeszłości gwarantowały najkrótszy czas przejazdu. I o ile wcześniej możliwe było sprawne przejechanie z punktu A do B, dziś, by to zrobić, po drodze trzeba przejechać jeszcze przez punkty D, F, W i Y, krążąc po całym mieście. Ma to zniechęcić mieszkańców do korzystania z samochodu. Zniechęcają do tego też ceny. Koszt posiadania i eksploatacji samochodu jest trzydzieści razy większy, niż koszt korzystania z roweru [8]. W zamian za to, Miasto oferuje im kolejne, nowe odcinki ścieżek rowerowych oraz bardziej dostępną i przyjazną sieć publicznego transportu. Według szacunków władz Amsterdamu, od momentu wprowadzenia narzędzia *knip*, ruch uliczny spadł o 70 procent [7]. Jednak to nie wszystko. Amsterdam zadeklarował, że do 2030 roku z centrum miasta znikną wszystkie samochody [7]. Ma to pomóc w ograniczeniu emisji dwutlenku węgla oraz zrównoważeniu systemu drogowego, który wciąż, mimo prowadzonej polityki transportowej i przestrzennej, pozostaje dostosowany przede wszystkim do potrzeb kierowców. Innym ciekawym pomysłem jest wpuszczanie taksówek do centrum miasta tylko wtedy, gdy zostaną wezwane [7].

Wielopoziomowy parking przy Dworcu Centralnym. Pomimo, że wiele rowerowych parkingów jest bezpłatnych, wcale nie oznacza to, że rower może zostać tu na zawsze. Miejsca te są stale monitorowane i co kilka dni specjalne służby usuwają zapomniane przez ich właścicieli jednoślady. Przy odrobinie szczęścia, można je odzyskać w Fietsdepot, specjalnej przechowalni poza centrum miasta.

Chyba żadne inne miasto na świecie nie próbowało tak radykalnie zająć się problemem liczby samochodów w mieście, jednocześnie zajmując się poprawą jakości sieci rowerowej. Mimo to, Amsterdam wciąż boryka się z wieloma problemami. Turyści, ale i badacze czy projektanci, patrzą na tutejszą kulturę rowerową przez różowe okulary. Widzą młodych, uśmiechniętych ludzi, dziewczyny z nonszalancko rozpuszczonymi, powiewającymi na wietrze podczas jazdy włosami. Mieszkańcy wiedzą jednak, że rzeczywistość nie jest tak lekka i romantyczna. W ciągu ostatnich 25 lat liczba codziennych rowerowych przejazdów wzrosła z 445 do ponad 665 tysięcy [6]. A ponieważ modernizacja infrastruktury nie nadąża za zwiększającą się liczbą użytkowników, maleje ich poczucie komfortu i bezpieczeństwa – w 2017 roku około 44% rowerzystów przyznało, że nie czuje się w Amsterdamie bezpiecznie [6].

Dodatkowym problemem stały się firmy kurierskie i dostawcze, które ze względu na coraz wyższe koszty korzystania z infrastruktury drogowej, przerzucają się na rowery i korzystają z sieci ścieżek. Według lokalnej gazety „Het Parool", już w 2016 roku rowerowych kurierów

Poza ścisłym centrum miasta i na mniej uczęszczanych drogach, pasy dla rowerzystów wydzielone są symbolicznie – namalowaną na jezdni, przerywaną linią.

i dostawców było niemal półtora tysiąca. Wielkie plecaki termiczne, z którymi jeżdżą dostawcy jedzenia, albo przyczepy towarowe kurierów, często blokują całą ścieżkę i uniemożliwiają wyprzedzanie, co w rezultacie powoduje korki i stwarza niebezpieczne sytuacje [9]. Badania krajowego Instytutu Badań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego SWOV pokazują także, że rowerzyści często kumulują się w tzw. wąskich gardłach, gdzie liczba współuczestników ruchu jest tak duża, że niemożliwa staje się jazda z wybraną przez siebie prędkością. Sytuację komplikują też turyści, którzy, chcąc poczuć się jak prawdziwi amsterdamczycy, wypożyczają miejskie rowery i udają się na rowerową przejażdżkę. Niestety, ścieżki rowerowe w Amsterdamie to nie miejsce na powolne zwiedzanie miasta, lecz raczej na ostatni etap Tour de France. Ci, którzy zatrzymują się, by pooglądać miasto, zrobić zdjęcie albo zerknąć na mapę, budzą frustrację wśród mieszkańców, nierzadko opatrzoną jadowitym komentarzem, ale też stwarzają realne zagrożenie kolizji. Miasto postanowiło więc edukować turystów i wyprodukowało szereg filmów, które w humorystyczny sposób omawiają podstawowe zasady ruchu rowerowego w Amsterdamie [6].

Według raportu SWOV, jazda na rowerze w całym kraju stała się tak popularna, że na ścieżkach rowerowych po prostu nie ma miejsca dla wszystkich rowerzystów, a infrastruktura rowerowa jest poważnie przeciążona [9]. Podkreśla się, że holenderski system rowerowy może być wzorowy w porównaniu do innych krajów, ale ponieważ ścieżki rowerowe błyskawicznie zapełniają się w godzinach szczytu, wypadki stają się coraz częstsze (obecnie każdego roku ginie w nich 185 rowerzystów i nie zawsze oznacza to wypadek z udziałem pojazdu) [6].

W wielu miastach na świecie sieć rowerowa jest oddzielona od sieci dróg dla samochodów. W Amsterdamie te dwa plany komunikacji pokrywają się ze sobą niemal całkowicie i nie ma takich sytuacji, jak chociażby w Polsce, kiedy ścieżka rowerowa kończy się nagle i pozostaje albo jechać dalej chodnikiem, albo jezdnią.

Jak można sobie wyobrazić, nadmiar rowerów stwarza też coraz większy problem z parkowaniem. Dotyczy to przede wszystkim centrum miasta. I znów można odwołać się do turystów, dla których przypominające jeżowce, wielkie skupiska jednośladów przyczepione niemal do każdego słupa, budzą zachwyt i stają się świetnym materiałem na zdjęcia na Facebook i Instagram. Ale dla lokalnej społeczności i służb miejskich to po prostu zmora. Czasami, prawie niemożliwą okazuje się próba przejścia przez jakąś ulicę właśnie ze względu na tę niezliczoną liczbę przypadkowo zaparkowanych rowerów. Miasto ponosi

Holendrzy traktują swoje rowery nie tylko, jako środek do przemieszczania się, ale także, do przewożenia rozmaitych pakunków, często bardzo ciężkich i nieporęcznych.

koszty związane z usuwaniem rowerów, które albo zostały nielegalnie zaparkowane, albo są zaparkowane zbyt długo w wyznaczonych do tego miejscach (takie miejsca są monitorowane przez odpowiednie służby porządkowe). Trafiają one do Fietsdepot – przechowalni rowerów, z której, jeśli tylko nie został skradziony, można odebrać swój odholowany rower.

Wrażenie (nie tylko na turystach) robi parking rowerowy w okolicach Dworca Centralnego. Obecnie jest tam dostępnych ponad dziesięć tysięcy miejsc parkingowych. Jednak to wciąż za mało! W 2021 roku mają zostać otwarte dodatkowe garaże, w tym jeden podwodny, w których w sumie znajdzie się ponad jedenaście tysięcy nowych miejsc parkingowych [6]. Obok dworca, na rzece Ij, znajdują się dwie konstrukcje pływające, które zapewniają miejsce dla kolejnych czterech tysięcy rowerów. W swojej wieloletniej polityce rowerowej, Miasto planuje, że do 2030 roku, w Amsterdamie powstanie czterdzieści tysięcy rowerowych miejsc parkingowych [10].

Pisząc o rowerowej infrastrukturze Amsterdamu, nie sposób nie wspomnieć o *the Copenhagenize Index*, Indeksie Kopenhagenizacji [11]. W 2019 roku Amsterdam zajął drugie miejsce, zaraz za Kopenhagą, a jednocześnie przed Utrechtem. Te trzy miasta już od 2013 roku wymieniają się miejscami na podium – w 2017 i 2015 roku również zwyciężyła Kopenhaga, a Utrecht i Amsterdam w kolejnych edycjach wymieniały się miejscami; w 2013 roku Amsterdam zwyciężył, Kopenhaga była druga, a Utrecht zajął trzecie miejsce.

W uzasadnieniu wyników z 2019 roku, Clotilde Imbert, dyrektor Copenhagenize France, pisze: „Amsterdam wreszcie rozwiązuje problemy, o których marzy większość miast – tworząc więcej miejsca, aby pomieścić ogromną liczbę użytkowników rowerów na ulicach miasta, aby poprawić ich komfort i bezpieczeństwo [11]".

Amsterdam jest przykładem miasta, które w porę zorientowało się, że sytuacja wymyka się spod kontroli i zaczęło działać – od 2017 roku z powodzeniem realizuje nowy plan rowerowy, w którym koncentruje się na poprawie systemu parkowania rowerów i modernizacji istniejącej infrastruktury. W ramach tej polityki, powstają nowe, szersze drogi rowerowe, ale także poszerza się te istniejące w celu zwiększenia przepustowości. Miasto zadeklarowało ponadto, że do 2025 roku usunie około jedenastu tysięcy miejsc parkingowych dla samochodów z centrum miasta, zastępując je miejscami dla rowerów, zielenią, drzewami oraz przestrzeniami publicznymi dla mieszkańców [6,12].

Amsterdam zdaje się być miastem ciągłego, rowerowego eksperymentu. Czerpiąc jednak z niego inspiracje, trzeba zdawać sobie sprawę, że za tym sukcesem kryje się znacznie więcej, niż tylko budowanie niezliczonych kilometrów malowanych na czerwono ścieżek.

W Amsterdamie ścieżki rowerowe nie są projektowane „na doczepkę", wydzielając wąski pas z pasa jezdni, tylko są osobnym, pełnoprawnym i w miarę wygodnym pasem ruchu. Na zdjęciu obok ścieżka rowerowa dwukierunkowa. Obowiązkowo czerwona.

Pożegnanie z Moskwą. Plac Kálmána Széllа w Budapeszcie

Mieszkańcy mówią o nim krótko: to powinno wydarzyć się lata temu! Był tematem niemal każdej miejskiej debaty prezydenckiej, gorzkim wspomnieniem komuny jeszcze w 2011 roku. Spotykają się tutaj piesi, rowerzyści, tramwaje, metro i autobusy. Jeden z ważniejszych węzłów komunikacyjnych miasta, trochę jak ten gorący kartofel, był przerzucany z rąk do rąk kolejnych włodarzy. Przez lata albo nie było na niego pomysłu, albo czasu, albo pieniędzy. W końcu znalazło się jedno, drugie i trzecie, a mieszkańcy Budy, zachodniej części miasta, zyskali estetyczną i funkcjonalną przestrzeń.

Pożegnanie z Moskwą. Plac Kálmána Széllа w Budapeszcie

Zobaczyć i osobiście zbadać Plac Kálmána Széllа to był mój plan i jeden z głównych celów podróży do Budapesztu. Jednak nie wszystko da się przewidzieć. Tego, niestety ostatniego już, dnia zaskoczyła mnie pogoda. Mimo całkiem obiecujących prognoz, plac przywitał mnie deszczem i tłumem poirytowanych ludzi z parasolami w dłoniach. Każdy chciał przemknąć jak najszybciej, schować się w budynku stacji metra. Było późne popołudnie, ludzie wracali chyba z pracy. Stałam pośrodku placu trochę zdezorientowana, trochę skrępowana. Każda próba wyciągnięcia aparatu i zrobienia zdjęcia kończyła się rezygnacją. Wszystko zamazane, wszystko szare, wszystko jakieś nie takie, jakie miało być. Na zdjęciach, które oglądałam w internetowych opracowaniach plac był jasny, dizajnerski i piękny! A tu, cóż, wszechobecna szarość, wymęczone deszczem gołębie i wyczuwalne w powietrzu napięcie. Mimo początku maja, na skórze czuło się jesień. Trochę zawstydzona, sama przed sobą musiałam przyznać, że wolałam ten obraz z internetu. Na placu jednak zostałam. Wiedziałam, że w najbliższym czasie drugiej takiej okazji nie będzie. I mimo że czułam, że udziela mi się nastrój mijających mnie ludzi, cierpliwie przyglądałam się budynkom, małej architekturze, zieleni, a w końcu i budapeskim żółtym tramwajom, które choć na sekundę rozwiewały panującą wokół szarość.

Plac Kálmána Széllа to nie tylko ogromna przestrzeń i ważny dla miasta węzeł komunikacyjny, ale też ciekawa historia. W drugiej połowie XIX wieku, nieopodal działała tu cegielnia. Po latach, na jej miejscu powstało niewielkie jezioro, które zimą przekształcano na miejskie lodowisko. Być może była to inspiracja dla późniejszych włodarzy miejskich, gdyż na początku XX wieku powstało tu centrum rekreacyjne, a obok jeziora wybudowano halę sportową i kort tenisowy [1]. Dotychczas bezimienny plac, otrzymał w 1929 roku nazwę na cześć węgierskiego polityka i ekonomisty, Kálmána Széllа, który pełnił funkcję premiera na przełomie XIX i XX wieku [2]. W 1972 roku w Budapeszcie otwarto drugą linię metra. Na placu, przemianowanym już wówczas na Plac Moskiewski, stanął, przepiękny skądinąd, charakterystyczny budynek stacji metra, autorstwa Istvána Czeglédiego. Już dziesięć lat później, przecinało się tu sześć linii tramwajowych i dwadzieścia autobusowych. Mimo, że nie była to najbardziej przyjazna przestrzeń, plac stał się miejscem spotkań mieszkańców zachodniej części miasta.

Charakterystyczna „harmonijka" budynku stacji metra buduje klimat tego miejsca i zdradza jego wieloletnią historię. Fot. Gergely Kenéz.

W 2011 roku podjęto decyzję o przywróceniu placu dawnej nazwy [2]. Zdecydowano także o jego całkowitej przebudowie i modernizacji, a także reorganizacji ruchu. W 2012 roku ogłoszono konkurs, który zwyciężył projekt architektów z biura Építész Stúdió i projektantów krajobrazu z Lépték-Terv.

W wyniku sowieckiej okupacji, w 1951 roku plac Kálmána Széllа przemianowano na Plac Moskiewski i mimo, że po upadku ZSRR zastanawiano się, czy przywrócić jego dawną nazwę, decyzję o tym podjęto dopiero w 2011 roku(!).

Całkowita przebudowa oznaczała pożegnanie z historią. Zlikwidowano stare, jeszcze poradzieckie przystanki autobusów i nagromadzone przez lata bieda-pawilony handlowe [3]. Usunięto też szatkujące przestrzeń placu tory tramwajowe. Pozostawiono jedynie wspomniany już budynek stacji metra. Dzięki renowacji i odświeżeniu formy, na powrót stał się wizytówką i miejscem spotkań [4].

Posadzka placu została podzielona na nieregularne wielokąty poprzez zmapowanie kierunków, w jakich podążają przechodnie. W oparciu o nie powstały malutkie strefy, w których znalazło się miejsce na zieleń i meble miejskie. Są też podkreślone innym rodzajem nawierzchni, dając sygnał: tu nie biegniemy na metro, tylko odpoczywamy. Odpoczywamy jednak chwilę, ponieważ siedziska, przypominające taborety albo zydle, nie zachęcają do przesiadywania na placu, lecz jedynie do tego, by przysiąść i złapać oddech. Szkoda, że nie pomyślano o bardziej wygodnej i integrującej formie.

Modernizacja nawierzchni i infrastruktury placu nie przyniosła rewolucji. I dobrze. W końcu głównym zadaniem tej przestrzeni są maksymalna użyteczność i funkcjonalność. To nie miejsce na szalone wizje, lecz rozwiązania, które sprawią, że przejście z punktu A do punktu B będzie sprawne, intuicyjne i przyjemne [5]. Tej pragmatycznej prostocie smaczku dodają wyrysowane w posadzce placu, za pomocą innego kamienia i świetlnych pasków ledowych, linie ilustrujące mnogość kierunków, w których przemieszczają się użytkownicy. Zabieg tak prosty i niemal oczywisty, a jednak sprawia, że ta wielka przestrzeń staje się bardziej plastyczna i niesie jakąś opowieść o sobie. Zadbano także o lepszą integrację placu z otoczeniem – drogę, znajdującą się w jego południowo-wschodniej części, prowadzącą do pobliskiej dzielnicy zamkowej, wyposażono w nowoczesne, reprezentacyjne schody. Ułatwiono też dostęp do pobliskich parków: Városmajor Vermező i Millenáris.

Na przebudowę najważniejszego węzła komunikacyjnego po stronie Budy mieszkańcy czekali przez ponad 40 lat. Nowy plac został oddany do użytku w 2016 roku.

Moim ulubionym elementem przestrzeni publicznych Budapesztu są żółte tramwaje. Niezależnie od tego, w jak bardzo szaroburą przestrzeń trafią, w mgnieniu oka sprawiają, że ta odżywa.

Wehikuł czasu. Alexanderplatz w Berlinie

To miejsce jest jak tygiel, ul, wielki kocioł. Piesi, turyści, skoki na bungee. Rowerzyści, hulajnogi i tramwaje. Wdech. Sklepy z tanią odzieżą z Chin, budki z tureckim kebabem, prawo, lewo, wszędzie pośpiech. Wydech. Podobno modnie jest mówić mu Alex. A za tym wszystkim historia. Lepsza, gorsza, chlubna, mniej chlubna. Pierzeje zdradzają nawarstwiający się czas. Wszędzie beton. To pamiątka po ostatnich gospodarzach. Wszystko zdaje się szarzeć jeszcze bardziej.

Wehikuł czasu. Alexanderplatz w Berlinie

To jedno z tych miejsc, które albo się kocha, albo się nienawidzi. Gratka dla tych, którzy lubują się w siermiężnej architekturze, zmora dla innych, którzy w miejscu trącącego komunizmem placu, widzieliby nowe, nowoczesne berlińskie *city*. Na przestrzeni minionych dekad pojawiło się wiele pomysłów i koncepcji, często skrajnych, na to, czym powinien stać się i jak miałby funkcjonować Alexanderplatz. W moim odczuciu, to miejsce, choć nie najpiękniejsze, ma wiele uroku. Kiedy poświęci mu się nieco więcej czasu, potrafi zabrać w podróż w fascynujące odchłanie historii i, poprzez swoją urbanistykę, architekturę i detale, opowiedzieć o dziejach tego miejsca.

Alexanderplatz, plac Aleksandra, to centralny węzeł komunikacyjny we wschodniej części Berlina, w dzielnicy Mitte. Jego nazwa pochodzi od imienia cara Rosji – Aleksandra I, który odwiedził to miejsce w październiku 1805 roku. Berlińczycy mówią na niego najczęściej „Alex" albo „Alexplatz".

Historia placu sięga średniowiecza. Jednak jeszcze w XVII wieku były tu jedynie pola uprawne. Później handlowano wełną oraz bydłem, a w wieku XVIII przeprowadzano parady i ćwiczenia wojskowe [1]. Przekształcenie Alexanderplatz w nowoczesny węzeł komunikacyjny i dzielnicę handlową nastąpiło w drugiej połowie XIX wieku poprzez takie przedsięwzięcia, jak budowa S-Bahn, naziemnej sieci kolei berlińskiej, w 1882 roku oraz budowa kolei podziemnej w roku 1913 [2]. W latach 20. XX wieku plac stał się wizytówką nocnego miejskiego życia berlińczyków. Były tu bary i kluby, które przyciągały coraz więcej ludzi [3]. Szybko nadeszła jednak druga wojna światowa i w wyniku bombardowań Berlina, Alexanderplatz, jak niemal całe miasto, zamienił się w pole gruzu. Po wojnie i podziale Niemiec na Wschodnie i Zachodnie, Alexanderplatz stał się centrum Berlina Wschodniego i stopniowo przekształcał się w strefę dla pieszych, stając się popularnym, choć raczej amorficznym obszarem miejskim. Jego przebudowę rozpoczęto w 1967 roku. Powstały wówczas na nim monumentalne budynki, w tym liczne domy towarowe i sklepy, które sprawiły, że przestał, choćby trochę, przypominać siebie z przedwojennych pocztówek. Przy okazji przebudowy placu, pojawiły się też rozmaite rzeźby i mozaiki, charakterystyczne dla ówczesnej estetyki. Chyba najbardziej znanymi z nich są Fontanna Przyjaźni (Brunnen der Völkerfreundschaft) autorstwa Waltera Womacki oraz Zegar Światowy Urania (Urania-Weltzeituhr) Ericha Johna. Oba te obiekty są na placu do dzisiaj i stanowią wyraźny punkt orientacyjny dla mieszkańców i turystów.

Wejście do stacji metra. Na dalszym planie przejeżdżają tramwaje. Na Alexanderplatz spotyka się kilka środków miejskiego transportu: metro, tramwaje, autobusy i pociągi. Są też stacje rowerów miejskich. Jest to jeden z największych węzłów komunikacyjnych w mieście.

Od czasu upadku muru berlińskiego w 1989 roku, planiści miejscy wielokrotnie zamierzali usunąć ogromne, modernistyczne bloki otaczające Alexanderplatz [4]. W 1993 roku władze miejskie wraz z prywatnymi inwestorami zorganizowały konkurs na projekt koncepcji rozwoju urbanistycznego Alexanderplatz i okolic. Wygrali go architekci Hans Kollhoff i Helga Timmermann [5]. Ich pomysł był dość radykalny. Zaproponowali bowiem zburzenie części istniejącej zabudowy i zastąpienie jej dwunastoma wieżowcami o wysokości bliskiej obecnemu na placu od 1970 roku, najwyższemu budynkowi Berlina,

Oprócz funkcji węzła komunikacyjnego, Alexanderplatz jest także przestrzenią czysto konsumpcyjną, pełną rozmaitych sklepów i galerii handlowych. W wielu przewodnikach po Berlinie, w części poświęconej Alexanderplatz, często podkreśla się, żeznajduje się tutaj jeden z największych sklepów sieci TK MAXX...

Park Inn Berlin [6]. Ich koncepcja nadal stanowi podstawę do dalszego planowania tej części miasta [5].

Dyskusja o tym, czy Alexanderplatz powinien być traktowany jak zabytek, czy – wręcz przeciwnie – zrównany z ziemią, trwa nadal. Wydaje się jednak, że nawet jeśli nieidealny, Alexanderplatz niesie ze sobą pewien sentymentalny bagaż, poczucie tożsamości dla wielu berlińczyków. Szkoda byłoby to stracić. Sądzę też, że jeśli po latach zmagań znaleziono rozwiązanie, chociażby, dla placu Defilad w Warszawie, to i nad berlińskim placem ktoś się w końcu pochyli z należytą mu wiedzą i wrażliwością.

Współczesny Alexanderplatz to mieszanka funkcji: transportowej, konsumpcyjnej, rozrywkowej i turystycznej. Choć trzeba przyznać, że ta pierwsza, pierwotna, tłamszona jest przez natłok migocących wokół atrakcji, kakofonii dźwięków, reklam i obrazów czy skaczących na bungee ze, wspomnianego już, budynku Park Inn Berlin śmiałków. Obserwując obecnych na placu ludzi, wielokrotnie miałam wrażenie, że wszyscy tak bardzo pochłonięci są tym, co oferują budynki i co się w nich dzieje, że zupełnie nie zwracają uwagi na to, jak ostatecznie te się prezentują. Życie toczy się tutaj tak szybko, że chyba niewielu jest takich, którzy zadają sobie trud i rozmyślają, jak można byłoby unowocześnić to miejsce; dopóki ta złożona machina działa, nie ma potrzeby jej ulepszania.

W strukturę DNA Alexanderplatz już na dobre wbudowane są przeplatające się ze sobą historie żyjących tu ludzi, budynków i politycznych wzlotów i upadków. Dziś, jest on przede wszystkim wielką przestrzenią spotkania, przecinania się codziennych dróg mieszkańców. Krzyżują się tu linie metra, kolei, autobusów i tramwajów. Każdego dnia przemieszcza się tutaj ponad trzysta tysięcy osób, które czynią ten plac najbardziej dynamiczną przestrzenią Berlina i najlepszą wizytówką wielkomiejskiego życia.

Takie niby nic – betonowe placzysko otoczone nie najlepszą architekturą, w dodatku z rzeźbami przypominającymi o czasach słusznie minionych. A jednak tłum jest tu spory i stały. Może przychodzi się tu po to, by, ot, pogapić się na innych ludzi i zobaczyć, co się teraz nosi.

Na zdjęciu Fontanna Przyjaźni Ludowej (*Brunnen der Völkerfreundschaft*). Nie jest to forma najłatwiejsza w odbiorze. Ciężkie, betonowe grzyby, mozaika, beton, stal, szkło. Aż chce się zapytać: co autor miał na myśli? Jednak jest to właściwie jedynie miejsce na placu, w którym ludzie mogą się zgromadzić i usiąść na chwilę.

Na Alexanderplatz najbardziej brakuje zieleni. Zaledwie kilka drzew znajduje się jedynie przy budynku Alexanderhaus. Jak na tak ogromny plac, brakuje tu także odpowiedniej liczby miejsc do siedzenia. Z braku innej możliwości, ludzie najczęściej siadają na wielkiej fontannie, albo na schodkach i murkach, których tutaj akurat nie brakuje.

W centrum kadru, Zegar czasu światowego Urania (*Urania-Weltzeituhr*) autorstwa Ericha Johna. Od lat 70. XX wieku, zegar jest miejscem spotkań berlińczyków i punktem zbiórek turystów.

Świetnym rozwiązaniem torowiska tramwajowego jest zrównanie go z posadzką placu. Dzięki temu nie traci się przestrzeni dla pieszych i rowerzystów, a ruch odbywa się płynnie. Czasem słychać jednak obawy, że nie jest to bezpieczne, jednak doświadczenie pokazuje, że w takiej przestrzeni wszyscy uczestnicy ruchu są bardziej uważni i do kolizji nie dochodzi, albo zdarzają się bardzo rzadko.

Kiedy przestrzeń podąża za ludźmi. Stacja Nørreport w Kopenhadze

I kiedy miejska infrastruktura komunikacyjna staje się przyjazną, dostępną dla wszystkich, wydajną przestrzenią publiczną, a koncepcja urbanistyczna podąża za naturalnym rytmem miasta i jego mieszkańców. Teoria User Experience w pigułce, dostępna w duńskiej stolicy.

Kiedy przestrzeń podąża za ludźmi. Stacja Nørreport w Kopenhadze

To najbardziej ruchliwa stacja przesiadkowa w kraju. Na kopenhaskiej Nørreport Station spotykają się metro, tramwaje i autobusy. Każdego dnia swoje drogi przecina tu średnio ćwierć miliona osób, w tym dwadzieścia tysięcy rowerzystów. Niegdyś była ona trudnym miejscem do użytkowania – skrzyżowaniem, na którym piesi i rowerzyści, by się z niego wydostać, musieli cierpliwie czekać, aż przejadą wszystkie autobusy i samochody. Dziś jest to świetnie funkcjonująca i ważna dla miasta przestrzeń publiczna, w której przechodnie mają pierwszeństwo, a kierowcy muszą jeździć okrężną drogą.

Stacja po raz pierwszy została otwarta w 1918 roku, jako część tunelu łączącego stacje Østerport i Dworzec Centralny [1]. Była wówczas tętniącym życiem miejscem, w którym ludzie i jednoślady zajmowali centralne miejsce. 40 lat później, w latach 60. XX wieku, kiedy – również w Kopenhadze(!) – nastąpiła inwazja samochodów, stacja rozwinęła się w rozległe i chaotyczne skrzyżowanie w centrum miasta, zaniedbując dotychczasowych użytkowników i tracąc wcześniejszy urok i charakter. Pod koniec XX stulecia wymagała już pilnego, gruntownego remontu – struktura pokrywająca tory była w stanie ruiny, a perony i przejścia podziemne – trudno dostępne, zdewastowane i źle oświetlone. Problemem okazał się też przestarzały system wentylacji, który nie gwarantował jakości powietrza, która spełniałaby jakiekolwiek współczesne normy [1]. To wszystko składało się na historię o brudnym, niewygodnym, niebezpiecznym miejscu, które pomimo rosnącej liczby pasażerów komunikacji miejskiej, było dalekie od bycia przyjaznym, znaczącym punktem na mapie miasta, w którym ludzie mogliby i chcieliby zostać przez dłuższą chwilę.

W Kopenhadze 70% całego ruchu odbywa się pieszo, rowerem lub środkami transportu publicznego.

Nie trzeba dodawać, jak bardzo taki stan rzeczy był sprzeczny z Kopenhagą. Miastem, które przez dziesięciolecia walczyło z hegemonią aut, angażując się w promowanie transportu rowerowego i wysokiej jakości systemu miejskiej komunikacji publicznej. W związku z tym w 2009 roku Duńskie Koleje Państwowe (DSB – Danske Statsbaner SV), jako właściciel stacji Norreport, postanowiły przeznaczyć ponad

trzynaście milionów euro na odratowanie tego miejsca [1]. We porozumieniu z władzami miasta, ogłoszono konkurs na projekt rewitalizacji stacji wraz z jej otoczeniem. Zwyciężył projekt opracowany wspólnie przez projektantów z lokalnych biur: COBE, Gottlieb Paludan Architects, Sweco, Bartenbach LichtLabor i Aarsleff Rail.

Ich pomysł na to miejsce był niezwykle prosty – projektanci przeanalizowali codzienny ruch użytkowników w obrębie placu. Obserwowali, jakie obierają tutaj ścieżki, przyjmując za punkt początkowy wędrówki wejścia do podziemnych peronów. Na koniec zmapowano zarejestrowane ścieżki, a ich rysunek stworzył niemal gotowy plan nowego placu [2]. Pomiędzy liniami o największym natężeniu ruchu, zarysowały się na nim wyraźnie, nieregularne białe plamy. Dziś są to, pokryte roślinnością ekstensywną zadaszenia, pod którymi rozmieszczono infrastrukturę stacji: pod niektórymi z nich znajdują się przeszklone budynki, a w nich kioski i publiczne toalety; inne są zadaszeniem dla schodów prowadzących do podziemnych peronów metra lub dla rowerowych parkingów. Takie rozwiązanie zapewnia optymalny i wygodny dostęp do wszystkich funkcji placu, bez zakłó-

Na stacji Nørreport w Kopenhadze każdego dnia spotyka się około dwudziestu tysięcy rowerzystów, a ponad dwa tysiące z nich parkuje tutaj swój rower. Imponuje mi, z jaką łatwością (choć nie zawsze) właściciele odnajdują swoje jednoślady w gąszczu setek innych.

Decyzja o tym, by prace projektowe rozpocząć od zbadania preferowanych tras pieszych była tak oczywista i tak genialna w swej prostocie! Projektanci przyznali, że obserwacje najlepiej prowadziło im się zimą, kiedy użytkownicy stacji zostawiali wyraźne ślady na zaśnieżonych chodnikach.

cania naturalnego ruchu pasażerów. W tak zatłoczonym, pędzonym miejscu właściwie nikt na siebie nie wpada!

Aby jeszcze bardziej zwiększyć komfort i poczucie bezpieczeństwa użytkowników stacji, zdecydowano się na reorganizację ruchu samochodowego wokół placu [1,2]. Wcześniej przebiegał on dokładnie dookoła niego, odcinając zupełnie od reszty miasta i zamieniając go w samotną wyspę chaosu. Dlatego ruch samochodowy przesunięto na północ, dzięki czemu możliwe było połączenie stacji z historyczną częścią miasta w południowej części, a to z kolei zaowocowało nowym, dużym placem publicznym.

Kluczowym elementem infrastruktury placu są parkingi dla rowerów. Liczba dwudziestu tysięcy rowerzystów każdego dnia w jednym miejscu robi wrażenie, ale też mobilizuje do konkretnych rozwiązań przestrzennych i projektowych. W obrębie stacji Nørreport przewidziano więc miejsce na dwa i pół tysiąca rowerów. Są to specjalnie wydzielone przestrzenie w postaci niecek, które autorzy projektu nazwali „łóżkami dla rowerów" (*bicycle beds*) [3]. Umieszczając rowery w delikatnych zagłębieniach, spowodowano, że znajdują się one poniżej linii wzroku przeciętnej osoby i nie sprawiają już wrażenia chaotycznej fali zalewającej całą jego przestrzeń. Co więcej, lejkowaty kształt niecek sprawia, że niemożliwe jest już niekontrolowane parkowanie rowerów – mogą one stać stabilnie pośrodku niecki, a im dalej od jej brzegu, tym rowery bardziej tracą równowagę, zniechęcając swoich właścicieli do zostawiania ich „na dziko". Pozwala to na utrzymanie porządku i ładu, a to poprawia estetykę miejsca. Oczywiście to tylko teoria, gdyż, jak widać chociażby na przedstawionych zdjęciach, niecki są jedynie pewną umową pomiędzy użytkownikami, a administratorami placu. Ale bez wątpienia sprawiły one, że, nawet jeśli rowery nieco się z nich wylewają, to wciąż przestrzegana jest niepisana zasada, że zaparkowane rowery znajdują się w zwartych, oddalonych od siebie skupiskach, co ułatwia poruszanie się wszystkim użytkownikom stacji. Do czasu jej przebudowy w roku 2015 bowiem, setki, a czasem i tysiące rowerów stało tu samopas, w totalnym chaosie, czasem poprzypinane jeden do drugiego.

Kolejną kwestią, na którą warto zwrócić uwagę, jest funkcjonowanie stacji po zmierzchu. W przeciwieństwie do wielu miejsc o podobnym

Parking rowerowy oznaczony inną nawierzchnią i delikatnym obniżeniem terenu względem posadzki placu.

Ustawienie w historycznej części miasta wielkich wież wentylujących było niezwykle odważną decyzją projektową. To nie są bowiem formy, które odbiorcę pozostawiają obojętnym, lecz – wręcz przeciwnie – zmuszają do otwarcia głowy i wytężenia wyobraźni. Swoją formą i skalą przywodzą na myśl totemy, ogromne posągi, u stóp których można się zgromadzić.

charakterze, Nørreport nie straszy nocą. Projektanci zadbali o to, by było to miejsce przyjemne i bezpieczne nie tylko w ciągu dnia, ale również, a może przede wszystkim wtedy, gdy robi się ciemno. Silosowate, szklane wieże wentylujące zamieniają się wówczas w wielkie latarnie, dając przyjemne, miękkie światło. Są też świetnym elementem nawigującym w tej części miasta.

Twórcy Nørreport Station udowodnili, jak ważne w projektowaniu przestrzeni publicznych jest to, by posłuchać i zaufać użytkownikom danego miejsca – ich intuicji, obserwacjom i opiniom. Pokazano także, że przestrzenie, mające realny wpływ na samopoczucie i jakość życia mieszkańców miasta, to nie tylko zielone skwery i parki, w których można złapać oddech w ciągu dnia, ale również miejska infrastruktura, która pozwala przemieścić się z punktu A do punktu B. Dzięki tej realizacji, Nørreport Station to już nie tylko stacja przesiadkowa, lecz wspaniały miejski krajobraz, będący ukłonem w stronę pieszych, rowerzystów i użytkowników publicznego transportu.

Wieże nadają też rytm i dynamikę tej przestrzeni. Nocą, podświetlane są od dołu zimnym światłem. Przypominają wtedy ciałka meduz pływających w oceanie.

FOREX
BANK

Przestrzenie odzyskane

Trudne konteksty. Krakowskie Przedmieście i plac Litewski w Lublinie

To, jak bardzo się zmieniły, najlepiej widać z zabytkowej wieży przy ulicy Królewskiej. Przebudowane na szeroki, tętniący życiem deptak Krakowskie Przedmieście prowadzi spacerowiczów wprost na dostojny i bardzo zielony plac Litewski. Po latach bogatych w niewiadome i ubogich w decyzje, Lublin zyskał przestrzeń publiczną z prawdziwego zdarzenia, na miarę swojej historii i wielkiej przyszłości.

Trudne konteksty. Krakowskie Przedmieście i plac Litewski w Lublinie

Lublin to jedno z najciekawszych pod względem historycznym, kulturowym, ale i urbanistycznym miast w Polsce. Jego główne przestrzenie publiczne tworzą charakterystyczną oś, która nadaje rytm całej strukturze miasta. Ulice: Grodzka, Rynek, Bramowa, Krakowskie Przedmieście i Aleje Racławickie przechodzą płynnie jedna w drugą, tworząc nić, na której, nanizane niczym koraliki, pojawiają się kolejno główne place miasta: Zamkowy, Po Farze, Rynek, Łokietka, Litewski i Teatralny. W wyniku wielu procesów miastotwórczych, układ przestrzenny Lublina kształtował się niemal przez tysiąc lat (od X do XX wieku), a dzięki temu, że niemal wszystkie zasadnicze elementy struktury urbanistycznej, będące rezultatem tego wielowiekowego rozwoju, zostały zachowane, dziś stanowi on „zespół o wybitnym w skali kraju charakterze ze względu na zachowanie autentycznej zabudowy, form przestrzennych, powiązań widokowych i funkcjonalnych [1]". O tym, że konieczne jest planowanie przestrzenne stolicy lubelszczyzny, dyskutowano już na początku XX wieku, a pierwszy plan zabudowy miasta opracowano w latach 30 [1]. Sześćdziesiąt lat później rozpoczęto, trwający do dzisiaj, proces rewitalizacji przestrzeni publicznych miasta Lublina. Rewitalizacja największej z nich, placu Litewskiego, jest kolejnym jego etapem.

Historia placu Litewskiego w Lublinie jest tak samo długa i fascynująca, jak historia samego miasta. W przeszłości należał do różnych właścicieli – m.in. do rodzin Radziwiłłów, Lubomirskich czy Sanguszków, w efekcie czego wielokrotnie zmieniał swój wygląd, nazwę i przeznaczenie [2]. Według tradycji, właśnie w tym miejscu obozowali posłowie polscy i litewscy, uczestniczący w obradach Sejmu, który zakończył się podpisaniem aktu Unii Lubelskiej w 1569 roku. W połowie XVII wieku z kolei, powstały tu kościół, klasztor i szpital dla OO. Bonifratrów. Dwieście lat później przebudowano go tak, by mógł być miejscem defilad i nazywany był wówczas Placem Musztry. Od 1891 roku na placu stał zbudowany przez Rosjan sobór – który rozebrano w latach 20. XX wieku [3] – a dla przeciwwagi, obok niego posadzono wówczas topolę czarną, „drzewo wolności", zwaną później „babobabem" [4]. Bardzo ciekawa jest też historia placu z przełomu lat 50. i 60. XX wieku. To właśnie wtedy polscy architekci, Augustynek i Bobek, nadali mu kształt, który pozostał z mieszkańcami aż do jego przebudowy w 2016 roku [5].

Aż trudno sobie wyobrazić, że jeszcze kilka lat temu tą ulicą pędziły samochody! Dzięki odważnej decyzji urzędników miejskich, planistów, ale i mieszkańców, którzy w dużej części wspierali ten projekt, Lublin odzyskał dawną oś miejską, budującą narrację historycznej części miasta.

Widok z najwyższego zabytkowego punktu wysokościowego miasta – neogotyckiej Wieży Trynitarskiej.

Obecny układ placu został zrealizowany według projektu, który zwyciężył w ogłoszonym przez Miasto konkursie na opracowanie koncepcji rewitalizacji Placu Litewskiego w Lublinie. Celem było „uzyskanie projektu Placu Litewskiego, który w zwięzłej i czytelnej formie, odpowiedniej dla wielkiej historycznej przeszłości Lublina, a także wielkiej jego przyszłości, będzie łączył przestrzeń forum obywatelskiego z miejscem spotkań o charakterze kameralnym i intymnym, przy zachowaniu i podkreśleniu wartości symbolicznych i przyrodniczych. Plac Litewski w Lublinie, współtworząc główną przestrzeń śródmiejską, powinien być obrazem, wizytówką i salonem miasta, mówiącym o jego randze w skali kraju i Europy [6]". Rzeczywiście, powstała tu przestrzeń daje poczucie bycia w miejscu dla miasta i mieszkańców ważnym. Te duże obszary oddechu podkreślają obecne od wielu lat pomniki i gmachy.

W Lublinie, jak niemal nigdzie indziej, mieszkańcy mają szansę poczuć, jak wiele miejsca zabierały im i miastu drogi dla samochodów. Szeroka dziś aleja spacerowa, na której znajdują się liczne siedziska, fontanny, drzewa i krzewy, w przeszłości nie dość, że była drogą dla samochodów, to jeszcze tworzyła barierę, wyrwę pomiędzy centralną, użytkową częścią placu, a zabudową (wraz z usługami) wokół niego.

Ale czy to faktycznie jest rewitalizacja? Rewitalizacja, chociażby z określonej w Ustawie o rewitalizacji z 2015 roku definicji, cechuje się tym, że jest to „proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji [7]". Rewitalizacja to zatem proces niwelowania problemów społecznych, przy jednoczesnym aktywizowaniu lokalnej społeczności, mający na celu poprawę jakości ich życia w danym miejscu. Z pewnością więc rewitalizacja to coś znacznie więcej, niż remont czy modernizacja nawierzchni, odświeżenie układu przestrzennego, wymiana ławek i nowe nasadzenia. A ciężko odeprzeć wrażenie, że właśnie to, i tylko to, stało się z placem Litewskim.

Przysłuchując się opiniom mieszkańców, najczęściej słyszy się, że na placu jest teraz ładniej. Że jest porządniej, że w końcu w Lublinie jest „światowo". Jednocześnie zwraca się uwagę na to, że Miasto mogło więcej zainwestować w materiały użyte do realizacji placu [8]. Mieszkańcy podkreślają też, że nie dopracowano jego programu, a przy tak wielkiej i kosztownej inwestycji (rewitalizacja placu Litewskiego i fragmentu Krakowskiego Przedmieścia kosztowała ponad sześćdziesiąt milionów złotych [9]) należało tchnąć w to miejsce nowe życie i funkcje.

Padają też słowa niezadowolenia z powodu zbyt małej ilości zieleni i zbyt dużej ilości betonu [10]. To są argumenty, z którymi nie mogę się zgodzić. Rzeczywiście, spora część placu została pokryta granitowymi płytami i drobną granitową kostką, ale trzeba pamiętać, że miasto potrzebuje takiej przestrzeni, w której ludzie mogliby się gromadzić, w której mogłyby być organizowane rozmaite masowe miejskie wydarzenia, festiwale, wiece, koncerty, marsze, pochody... Reprezentatywny plac miejski nie może być zatem skwerem albo parkiem. Należy też pamiętać o historycznym kontekście i roli tego miejsca – ono zawsze miało być miejscem ważnym, wzniosłym. Układ przestrzenny placu Litewskiego w Lublinie jest wyjątkowy. Ciężko przywołać z pamięci place o podobnym przeznaczeniu i wielkości, w których proporcja „betonu" do zieleni byłaby niemal 1:1, a funkcje

Charakterystycznym elementem deptaka są dwa rodzaje kamiennych siedzisk: sześcienne, jednoosobowe kostki oraz wieloosobowe formy o geometrycznym kształcie. „Kostki" wydają się niezbyt trafionym pomysłem. Ich niewielkie gabaryty sprawiają, że nie trudno się o nie potknąć i przewrócić.

Fontanna jest zaprojektowana w taki sposób, by nie tylko cieszyć oko i ucho wodnymi spektaklami, ale także dawać pole do zabawy i pluskania się w wodzie. Ciekawym rozwiązaniem jest też przedzielenie basenu ścieżką spacerową. Sprawia to, że fontanna bardziej otwiera się na użytkowników, zaprasza do interakcji.

reprezentacyjne sąsiadowały bezpośrednio z rekreacyjnymi.

Wraz z przebudową placu Litewskiego, Miasto podjęło decyzję o zamknięciu fragmentu sąsiadującej z nim ulicy Krakowskie Przedmieście dla ruchu samochodowego i przeprojektowanie go na miejski deptak [11]. Jeśli można mówić o kąśliwych komentarzach wobec przebudowy placu Litewskiego, tu zeszła prawdziwa lawina jadu [12]. Mieszkańcy obawiali się korków, tego, że ruch z Krakowskiego Przedmieścia zaleje inne ulice, blokując miasto w godzinach szczytu. Tak się jednak nie stało.

Spacerując dziś Krakowskim Przedmieściem, wprost trudno sobie wyobrazić, że jeszcze kilka lat temu wił się tędy sznur samochodów! Przywodzi to na myśl Strøget, główny deptak Kopenhagi, który jeszcze w latach 60. był główną arterią komunikacyjną miasta. Decyzja o jej zamknięciu dla samochodów i przebudowie, rozpoczęła nową epokę w myśleniu i projektowaniu miast i ich przestrzeni publicznych. Likwidując jezdnię na Krakowskim Przedmieściu, Lublin odzyskał nieprzerwaną, spacerową oś prowadzącą przez centrum miasta, a tętniący życiem deptak wiedzie wprost na ogromny plac Litewski. To, co kiedyś było tu drogą, dziś jest elegancką przestrzenią pieszo-rowerową. Usunięcie jezdni sprawiło, że budynki wokół placu na powrót stały się jego integralną częścią. Wyczyszczenie przestrzeni dodaje jej oddechu i dodatkowo podkreśla majestat gmachów, które w ramach przebudowy zostały też odpowiednio oświetlone. Dzięki takim zabiegom instytucje, które się w nich znajdują, mają możliwość wyjścia poza mury budynków, otwierając się na mieszkańców i użytkowników placu.

Tłem dla fontanny jest XIX–wieczny budynek Pałacu Rządu Gubernialnego (dziś to obiekt przeznaczony na cele dydaktyczno-naukowe Wydziału Psychologii UMCS). Razem tworzą niemal pocztówkowy kadr.

O jakości przestrzeni publicznej świadczą użytkownicy, którzy albo w niej zostają i spędzają czas, albo traktują ją jak przestrzeń tranzytową, przez którą się tylko przechodzi. Niezależnie od sporów dotyczących tego, czy przebudowa placu Litewskiego jest rewitalizacją, czy jedynie remontem, faktem jest, że mieszkańców i gości można tu spotkać niemal o każdej porze, szczególnie siedzących na ławkach wokół fontanny.

Fontanna była na placu już w latach 60. XX wieku. Architekci nadali

Kamienne płyty reprezentacyjnej części placu zmieniają się w drobną, granitową kostkę i trawniki w części rekreacyjnej, wypoczynkowej, mniej formalnej. Strefowanie przestrzeni poprzez zmianę nawierzchni wydaje się jednym z najprostszych, a zarazem jednym z najbardziej efektywnych zabiegów w miejskiej przestrzeni.

jej popularny wówczas kształt oktagonalny [5]. Szkoda, że nie zdecydowano się jej zachować. Był to charakterystyczny punkt dla tego miejsca, opowiadający o czasach, kiedy plac przechodził pierwszy nowoczesny proces rewitalizacji. Szkoda tym bardziej, że została zamieniona na wielki liść. Liść, którego forma jest czytelna przede wszystkim wtedy, gdy patrzy się na niego z drona i, który równie dobrze mógłby znaleźć się na każdym innym placu na świecie. Fontanna budzi też dodatkowe kontrowersje teraz, w 2020 roku, kiedy świat zmaga się z kryzysem klimatycznym i jego skutkami, a w Polsce coraz głośniej mówi się o suszy i drastycznie malejącym poziomie wód. Może z biegiem czasu miasto zrozumie, że konieczna będzie zmiana fontanny o powierzchni 1400 m^2 na mniejszą, albo na obiekt o zupełnie nowej funkcji. W lokalnej prasie pojawiają się już zresztą głosy alarmujące, jak wielki dla Miasta jest koszt utrzymania tej grająco-świecąco-wodnej instalacji [13,14,15]. Przyglądam się zatem z ciekawością, jak potoczą się losy fontanny na Litewskim w Lublinie.

Układ przestrzenny zielonej części placu niewiele zmienił się względem tego, jaki obowiązywał tu do czasu rozpoczęcia przebudowy

Budynek z kopułą to obecnie IBB Grand Hotel Lublinianka. Wzniesiony został jednak jako Kasa Przemysłowców Lubelskich na przełomie XIX i XX wieku [18].

w 2016 roku. Zachowano dużą część starych drzew (niektóre trzeba było wyciąć, lecz zastąpiono je nowymi drzewami [16]) i dotychczasowy układ ścieżek, pojawiła się nowa roślinność i zadbano o jakość trawników. Nowością są place zabaw dla dzieci oraz drewniany podest, który służy jako scena, a w czasie letnim znajduje się na nim kawiarnia. Ciekawym elementem są też pofalowane siedziska z betonu, które zostały „rozsiane" na trawnikach, pod koronami starych kasztanowców.

Zmodernizowany plac symbolicznie otwarto w czerwcu 2017 roku, łącząc to wydarzenie z uroczystościami z okazji Jubileuszu 700-lecia nadania Lublinowi praw miejskich [16]. W 2019 roku Miasto Lublin za realizację projektu „Zmiana zagospodarowania placu Litewskiego oraz przebudowa istniejącego deptaka w Lublinie" otrzymało drugą nagrodę w XIII edycji konkursu na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w Polsce [17]. Choć decyzja o jego przebudowie przyszła stosunkowo późno, a sam proces decyzyjno-realizacyjny trwał blisko dziesięć lat, warto było czekać. Można mieć zastrzeżenia co do realizacji poszczególnych części i elementów placu, jak chociażby wspomniana już fontanna, ale faktem jest, że dzięki temu przedsięwzięciu mieszkańcy odzyskali dawne i zarazem zyskali nowe przestrzenie publiczne: miejsca do spacerowania, do spotkań, relaksu. Jednocześnie Lublin zyskał przestrzeń reprezentacyjną, na miarę miasta wojewódzkiego i stolicy lubelszczyzny.

Mimo upływu lat, wciąć czuć klimat tego miejsca. Przestrzeń placu to nie tylko to, co pod stopami, ale też zabudowa wokół. Przepiękna architektura placu Litewskiego ukazuje, jak bogatą historię ma to miejsce, jak wiele widziało, ile doświadczyło.

Drugie życie. Wolny Dziedziniec w Poznaniu

Polityczna obietnica, która przyniosła miastu nowy, świetnie funkcjonujący plac. Wolny Dziedziniec udowodnił, że trzeba i, że warto rozmawiać z mieszkańcami o tym, jak powinno i mogłoby wyglądać miasto, w którym żyją oraz, że przestrzeń publiczna wcale nie musi być ogromniastym placem, by pełnić wiele funkcji i realizować swoje zadania miejsca spotkań, integracji, wspólnego przeżywania i doświadczania.

Drugie życie. Wolny Dziedziniec w Poznaniu

To jedno z najprzyjemniejszych miejsc w Poznaniu. Położone w śródmieściu, w bezpośrednim sąsiedztwie placu Kolegiackiego. Cudownie kameralne, zaciszne. Otoczone wspaniałą architekturą, przytulone do murów barokowej Fary Poznańskiej. Aż trudno uwierzyć, że to miejsce przez lata było zapchane samochodami, a na wejściu stał szlaban i budka strażnicza.

Usunięcie zaparkowanych samochodów z dziedzińca Urzędu Miasta w Poznaniu było jedną z obietnic wyborczych prezydenta miasta, Jacka Jaśkowiaka [1]. W 2015 roku rozpoczęto otwarte konsultacje społeczne [2], w których pytano mieszkańców o to, jakie „wydarzenia mogłyby się odbywać na dziedzińcu, by uczynić to miejsce atrakcyjniejszym" oraz „jak uatrakcyjnić jego przestrzeń, by zachęcić do przebywania w niej mieszkańców i turystów? [3]". Odpowiedzi nie przyszło wiele, jednak wśród tych nadesłanych najczęściej pojawiały się propozycje, by na dziedzińcu pojawiła się zieleń, miejsca do siedzenia, więcej stojaków rowerowych, kawiarniany ogródek czy plac zabaw dla dzieci. Wśród aktywności i wydarzeń natomiast, najczęściej wymieniano plenerowe kino i koncerty, festyny, występy artystyczne, pchli targ. Pojawił się nawet pomysł, by zimą było tu miejskie lodowisko. Wyniki konsultacji pokazały więc wyraźnie, że jest zapotrzebowanie na wspólną, publiczną przestrzeń w tej części miasta [3]. I kiedy spojrzy się nieco szerzej na poznańskie śródmieście, właściwie nie ma się czemu dziwić – Stary Rynek i odchodzące od niego ulice już dawno spowiła mgła tandety, przaśnych jarmarków i kiepskich dyskotek. Może to stwierdzenie nieco krzywdzące, a Stary Rynek w Poznaniu jest tematem na zupełnie inne opracowanie, jednak trzeba powiedzieć jasno, że główny plac tego miasta stracił swój urok i, szczególnie mieszkańcom, kojarzy się przede wszystkim z imprezownią. Wracając jednak do dziedzińca Urzędu Miasta. Dzięki swojemu dość specyficznemu położeniu na mapie miasta – w centrum, ale jednak trochę na uboczu, z ikonicznymi, lecz raczej spokojnymi sąsiadami – miał szansę stać się miejscem kameralnych wydarzeń, przyjaznej przestrzeni dla wszystkich mieszkańców. I tak też się stało.

Po zakończeniu konsultacji społecznych w sierpniu 2015 roku, na dziedzińcu nie było już samochodów, a zamiast nich pojawiły się poduchy ze sztucznej trawy i drzewka w donicach. Był to zwiastun nadchodzących zmian. W kolejnym roku drzewka i poduchy zastąpiły mobilne meble miejskie autorstwa poznańskiego biura projektowego Atelier Starzak & Strebicki. Na swojej stronie internetowej piszą oni tak: „Plac zagospodarowano rodziną skrojonych na miarę potrzeb różnych grup użytkowników obiektów. Podstawowe elementy stanowią: okrągła duża ławka wokół istniejącego klombu oraz mobilne siedziska, które można dostawiać do donic oraz komponować w amfiteatralny układ z podium. Służą one także do leżenia lub siedzenia w układzie kaskadowym odpowiadającym schematowi widowni w teatrze. Wszystkie obiekty umieszczono pośród zasadzonych w donicach drzew, roślinności i wysokich traw, co nadaje temu wnętrzu urbanistycznemu kameralny i intymny charakter [4]".

O tym, że ta przestrzeń została dobrze zaprojektowana świadczą przede wszystkim ludzie, których można tutaj spotkać nie tylko przy okazji jakiś organizowanych tu wydarzeń, ale właściwie codziennie – czytających książkę, jedzących drugie śniadanie, spotykających się ze znajomymi czy ot, po prostu, łapiących oddech w ciągu długiego dnia.

Meble na dziedzińcu zostały tak zaprojektowane, że można się na nich wylegiwać, dosłownie godzinami! W ciepłe dni drewno, z którego zostały wykonane, nagrzewa się przyjemnie, a wokół czuć zapach kwiatów i ziół.

Od chwili otwarcia w 2016 roku, na Wolnym Dziedzińcu Urzędu Miasta Poznania, bo taką przyjął nazwę, wiosną organizowany jest festyn rodzinny, otwierający sezon plenerowy na placu. Oczywiście pozostaje on do dyspozycji użytkowników przez cały rok, jednak pora wiosenno-letnia daje zdecydowanie większe możliwości realizacji imprez „pod chmurką" [5]. Uznaniem mieszkańców cieszą się przede wszystkim plenerowe kino i koncerty, na które wstęp owszem, jest biletowany, jednak są to kwoty dostępne właściwie dla każdego.

To, co najbardziej urzeka w tej przestrzeni, to jej pełne zrozumienie. Zarówno przez projektantów, przedstawicieli władz miasta, ale też samych mieszkańców. Ta potrzeba mobilności rysuje się tutaj bardzo wyraźnie. Wydaje się, że respondenci niemal intuicyjnie wiedzieli, że ta niewielka przestrzeń, jeśli tylko zostanie dobrze zaprojektowana, da ogromne możliwości. Meble zostały zaprojektowane tak, by można było i usiąść, i wygodnie wylegiwać się na słońcu. Różnorodna roślinność, pachnące zioła, szumiące wysokie trawy. To wszystko sprawia, że jest tutaj sielsko i po prostu przyjemnie. I to wszystko pod oknami urzędników!

Brak parkingu pod nosem zmotywował wielu urzędników do tego, by przesiąść się na rower. Stojaki rowerowe na dziedzińcu może jeszcze nie uginają się pod ciężarem jednośladów tak, jak te w Amsterdamie, ale bez wątpienia jest to pokrzepiający punkt wyjścia do dalszych zmian nawyków. Tym bardziej, że coraz więcej miast na świecie i w Europie, uchwala projekty, prowadzące do ich zeroemisyjności, a co za tym idzie – do wyłączania śródmieść z ruchu samochodowego.

Pierwsze polskie woonerfy. Rewitalizacja śródmiejskich ulic w Łodzi

Ulica w mieście to nie tylko pas jezdny dla samochodów i balustrady z zaparkowanych aut po każdej jego stronie. Choć do takiego właśnie obrazu przez całe dekady przyzwyczajały nas miasta, dziś trend, by przywracać te przestrzenie mieszkańcom, pieszym i rowerzystom nabiera rozpędu i zyskuje na sile. W czasach, gdy miejsca na przestrzenie publiczne w miastach jest coraz mniej, dostrzega się potencjał ulic, jako największej powierzchni do tego, by stworzyć w nich przyjazne, wielofunkcyjne miejsca dla ludzi.

Pierwsze polskie woonerfy. Rewitalizacja śródmiejskich ulic w Łodzi

Zaczęło się na ulicy 6 Sierpnia. W 2014 roku, z inicjatywy mieszkańców powstał pierwszy woonerf w Polsce, a w Łodzi rozpoczął się, trwający do dzisiaj, proces rewitalizacji przestrzeni ulic poprzez przekształcanie ich w przyjazne mieszkańcom miejskie podwórce. Woonerf to niderlandzkie słowo, które w wolnym tłumaczeniu oznacza „ulicę do mieszkania". Oksymoron? Niekoniecznie. Holendrzy, a w ślad za nimi Skandynawowie i Niemcy, już od wielu lat udowadniają, że ulice można zaprojektować w taki sposób, by pogodzić interesy wszystkich użytkowników miejskiej przestrzeni publicznej, a na dodatek, stworzyć miejsce, które w realny, pozytywny sposób, wpłynie na samopoczucie i jakość życia mieszkających na nich ludzi.

O tym, że wraz z rozwojem motoryzacji, miasta na całym świecie coraz bardziej uzależniały swoje struktury urbanistyczne od ruchu samochodowego zostało powiedziane nie raz. Miasta przez ostatnie dekady przyzwyczajały mieszkańców do tego, że ulice są nie dla nich, lecz dla samochodów, a do ich dyspozycji pozostają jedynie skrawki, dwie krawędzie, którymi mogą przemykać, ściśnięci, wzdłuż pierzei. Wszelkie próby zamykania ulic i oddawania ich na powrót w ręce obywateli niemal zawsze wiązały się z protestami i wzburzeniem kierowców. Czasem bardzo łatwo zapomnieć, że jeszcze sto lat temu ulice były przestrzenią pełną życia, społecznych aktywności, wymiany myśli, miejscem spontanicznych spotkań i interakcji. A przejeżdżające tramwaje miały prędkość dostosowaną do tempa pieszych. Nieobce są zresztą pocztówkowe obrazki z ludźmi, którzy wskakują do tylnego wagonu tramwaju, albo chwytają się poręczy, by przejechać kilka metrów „na gapę".

W latach 70. XX wieku w Holandii, kiedy miasta już na dobre zdominowały samochody, burząc nie tylko dotychczasowy rytm życia

mieszkańców, ale i estetykę miast, zauważono, że wzrasta liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów, w tym, niestety, dzieci. Rozpoczęła się fala protestów, która zmusiła ówczesne lokalne władze do refleksji i zmiany polityki transportowej poszczególnych miast. Jednym z rozwiązań, które miało zniwelować obecność samochodów na drogach (oraz ich prędkość) było projektowanie ulic według filozofii woonerf, która w swoim założeniu spychała je na dalszy plan.

Idea „ulicy do mieszkania" zrodziła się niemal dwie dekady wcześniej, w 1955 roku [1], kiedy urbaniści Niek de Boer i André de Jong zostali poproszeni o zaprojektowanie nowych dzielnic mieszkalnych, Angelslo i Emmerhout, na przedmieściach przemysłowej miejscowości Emmen [2]. Było to o tyle interesujące, że, aby wybudować Angelslo, trzeba było zburzyć istniejącą w tym miejscu wieś o tej samej nazwie, a Emmerhout od miasta miał oddzielać las. Projektanci wiedzieli, że nie mogą pominąć tak silnych kontekstów zarówno przestrzennych, jak i tożsamościowych. Zaprojektowanie „zwykłych" osiedli nie przyniosłoby dobrych rezultatów i byłoby po prostu kiepskim pomy-

Ulica 6 Sierpnia to pierwszy woonerf w Polsce i jeden z tych, które odniosły największy sukces. Zaważyła na tym na pewno świeżość pomysłu, ale także sprzyjająca lokalizacja – 6 Sierpnia bezpośrednio łączy się z najpopularniejszą ulicą w mieście, Piotrkowską. Nie bez znaczenia jest także obecność wielu lokali gastronomicznych. Chcąc nie chcąc, niemal zawsze są tutaj ludzie. O ile milej jest, kiedy można posiedzieć w kawiarnianym ogródku, albo pospacerować po ulicy, korzystając z całej jej przestrzeni!

Ulica Traugutta jest przedłużeniem 6 Sierpnia i położona jest po przeciwległej stronie ulicy Piotrkowskiej. Miejsca parkingowe dla samochodów i rowerów, mała architektura oraz nasadzenia umieszczone są na środku ulicy. W pasie tym znajdują się także ogródki kawiarniane restauracji, znajdujących się na tej ulicy. W ten sposób, wzdłuż budynków powstały szerokie przestrzenie dla pieszych i rowerzystów.

słem. Wymyślili więc Open Groene Stad (Otwarte Zielone Miasto), w którym ulice łączą w sobie funkcje i charakter osiedli wielkomiejskich i wiejskich podwórek, zabudowa – w większości – jest wielorodzinna i nie przekracza dwóch kondygnacji, a samochody odsunięte są na dalszy plan [2].

Najważniejsi są tu mieszkańcy. Przestrzenie ulic są jednocześnie przestrzeniami wspólnymi: wspólnej zabawy, spędzania czasu, rozmów. Samochody mogą tędy przejechać, jednak to one dopasowują się do rytmu pieszych i rowerzystów, są niejako chwilowym gościem, a zaparkować mogą w specjalnie wyznaczonych do tego miejscach. Nie ma też podziału ulicy na jezdnię i chodniki, a piesi mogą korzystać z całej jej przestrzeni.

Projekt bardzo szybko wzbudził globalne zainteresowanie i do Emmen zaczęły przyjeżdżać projektanci i urbaniści z całej Europy i świata, którzy chcieli na własne oczy zobaczyć te nietypowe osiedla. Nic więc dziwnego, że z czasem wzorce z Emmen zaczęto implementować na przedmieściach i osiedlach w wielu miastach na świecie.

Na łódzkich woonerfach kierowcy muszą zachować niezwykłą czujność. Jest tu wiele szykan, słupków, spowalniaczy, zróżnicowanej nawierzchni. Wszystko po to, by tempo ich przejazdu przez ulicę było możliwie najbardziej zbliżone do tempa pieszych.

O ulicy Piramowicza pomyślano jeszcze inaczej. W związku z tym, że nie odbywa się tutaj tak intensywne życie miejskie, jak chociażby na ulicy Traugutta, czy 6 Sierpnia, jest tu znacznie więcej elementów zieleni i mebli miejskich zachęcających do wspólnego spędzania czasu, w sąsiedzkim gronie. Wydaje się, że obecność XIX-wiecznej cerkwi św. Olgi również wpłynęła na estetykę i uspokojony charakter tego miejsca.

Idea woonerfu ewoluowała na przestrzeni lat i na początku XX wieku wróciła do powszechnego dyskursu. Postępująca urbanizacja i rozbudowa miast przyniosły bowiem dosyć smutną konstatację, że w centrach wielu z nich nie ma już miejsca na dobrej jakości przestrzenie wspólne dla mieszkańców. Wtedy dostrzeżono potencjał ulic. Zrozumiano, że nadszedł czas, by na powrót stały się nośnikiem miejskiego życia, zieleni i odpoczynku.

Pierwszy woonerf w Polsce powstał w Łodzi, na ulicy 6 Sierpnia, która łączy się bezpośrednio z główną ulicą miasta – Piotrkowską [3]. Ta niewielka uliczka jeszcze do 2014 roku była jedynie trasą przelotową dla samochodów i miejscem nielegalnego parkowania. Pomysł, by zmienić ją w przestrzeń przyjazną lokalnej społeczności, pieszym i rowerzystom, zrodził się w głowie miejscowego architekta, Bartosza Zimnego. Zainspirowany rozwiązaniami, które zaobserwował podczas podróży po miastach Europy Zachodniej, naszkicował wstępny plan przekształcenia tej ulicy. Zwrócił się wówczas do łódzkiej Fundacji Normalne Miasto – Fenomen z propozycją współpracy przy projekcie „Woonerf". Na początku 2013 roku powstała strona internetowa

„Woonerf dla Łodzi" [4], na której przedstawiono wizualizacje ulicy 6 Sierpnia jako miejskiego podwórca. Mieszkańcom ulicy tak bardzo spodobał się ten projekt, że postanowili zgłosić go do I edycji łódzkiego Budżetu Obywatelskiego. I wygrali. Zaledwie rok później, 28 czerwca 2014, nastąpiło jego oficjalne otwarcie [5].

Dzięki podjętej interwencji, z ulicy 6 Sierpnia zniknęły dziesiątki zaparkowanych samochodów i setki tych, które przejeżdżały tędy każdego dnia. Zniknął też asfalt i wysokie krawężniki. Zamiast nich pojawiły się eleganckie płyty z szarego granitu i charakterystyczna czerwona kostka brukowa. Posadzono pięć wisien kanzan (*Prunus serrulata „Kanzan"*), wykonano cztery zieleńce z rokitnikami i kalinami, a pomiędzy nimi ustawiono ławki. Są też stojaki rowerowe. Na całym podwórcu jest zaledwie dwanaście miejsc parkingowych dla samochodów oraz kilka dla motocykli. Przebudowa przestrzeni ulicy oraz zmiana organizacji ruchu sprawiły, że jest tu zdecydowanie więcej miejsca dla pieszych i mieszkańców, a restauratorzy, których lokale znajdują się w parterach budynków, zyskali dodatkowe miejsce na stworzenie ogródków.

Reprezentacyjna część ulicy Piramowicza. Dzięki niewielkiej interwencji projektowej, przestrzeń ulicy nabrała charakteru, w końcu ma swój klimat i zachęca do tego, by zostać tutaj na dłużej.

Ulica Pogonowskiego to najdłuższy woonerf w Polsce. Zrewitalizowany odcinek ulicy ma ponad kilometr długości.

Zastanawia mnie tylko, po co tyle tutaj słupków?

Choć definicja woonerfu określa jak powinna wyglądać ulica zaprojektowana w oparciu o tę ideę, pracując nad jej koncepcją, trzeba pamiętać, że ulica ulicy nierówna i do każdej należy podchodzić indywidualnie. Dlatego tak ważna jest współpraca z mieszkańcami. W końcu to oni są w stanie powiedzieć o potrzebach, zaletach i bolączkach przestrzeni, w której żyją najwięcej. Doświadczenie pokazuje, że najbardziej sprawdzonym rozwiązaniem są, angażujące mieszkańców, warsztaty. Po cyklu spotkań, zadaniem projektantów jest przekucie zebranych informacji w koncepcję przyjaznej, wielofunkcyjnej, estetycznej i pełnej zieleni przestrzeni i poddanie jej ocenie mieszkańców. Co bardzo pokrzepiające, w wielu miejscach, gdzie taką przestrzeń udało się stworzyć wspólnie z mieszkańcami, bardzo często przejmują oni inicjatywę i opiekują się swoją ulicą, pilnując, by osoby postronne również przestrzegały jej zasad [6].

Dziś, woonerf na 6 Sierpnia jest już miejscem kultowym. Łodzianom tak bardzo spodobała się „nowa" ulica, że w kolejnych latach w miejskie podwórce zmieniły się ulice Traugutta i Piramowicza, a także Lipowa, 28 Pułku Strzelców Kaniowskich, Zacisze, Pogonowskiego

czy Lindleya. Sukces woonerfów w Łodzi zainspirował także inne polskie miasta do tego, by podjąć podobne kroki w poprawianiu jakości przestrzeni ulic, a co za tym idzie – jakości życia mieszkańców. Bardzo szybko dołączyły do niej m.in. Gdynia (ul. Abrahama), Kraków (ul. Krupnicza) i Wrocław (ul. św. Antoniego).

Trzeba jednak przyznać, że często nie są to projekty spektakularne. Kiedy pierwszy raz odwiedziłam łódzkie woonerfy, później trójmiejskie i krakowskie, za każdym razem miałam pewne, mikre, ukłucie niedosytu. Potrzebowałam jeszcze trochę czasu, by zrozumieć, że w tych miejscach nie chodzi o zaprojektowanie dizajnerskich form i szalonych miejskich wnętrz, lecz o stworzenie miejsca, z którym lokalna społeczność będzie się identyfikowała i, w którym będzie się swobodnie czuła nie tylko w chwili otwarcia, ale przez kolejne, długie lata. Nietrudno jest zrobić coś oszałamiającego, dziwnego, krzykliwego, oryginalnego, kontrowersyjnego. Takie projekty oczywiście też są ważne, jednak kiedy chodzi o codzienne życie ludzi, trzeba mieć na uwadze ich komfort, poczucie bezpieczeństwa i zrozumienia dla przestrzeni, której doświadczają.

O tym, że zmienia się sposób funkcjonowania ulicy informują nie tylko znaki drogowe, ale także zmiana nawierzchni oraz delikatne podniesienie woonerfowej ulicy względem asfaltowej jezdni. Dzięki temu, już na samym wjeździe, kierowcy zwalniają i są bardziej uważni.

Woonerfy na ulicach: Pogonowskiego, Lipowej, Zacisze czy 28 Pułku Strzelców Kaniowskich mają zdecydowanie inny charakter, niż te położone bliżej ulicy Piotrkowskiej. Tu postawiono na bardziej utylitarne, codzienne funkcje przestrzeni. Są miejsca parkingowe dla mieszkańców, są meble miejskie o bardziej swobodnym charakterze, pojawiło się też sporo nasadzeń – już nie tylko drzew, lecz także krzewów, ziół i kwiatów. Ubrana w swego rodzaju ogródki roślinność, zachęca i mobilizuje lokalną społeczność do dbania o nie.

Mam też taką intuicję, że nawet największy miłośnik ugadżetowionej przestrzeni miejskiej zmęczyłby się, gdyby każdego dnia, przez kilka lat, miał przechodzić przez krzykliwie kolorową ulicę, albo siedzieć na może i dizajnerskiej ławce, ale za to takiej, na której niemożliwością jest wytrzymać dłużej, niż pięć minut. Te rzeczy w projektowaniu przestrzeni wspólnych, szczególnie tak intymnych jak miejskie podwórce, są kluczowe. Przesadzając z formą, albo zbyt rozbudowanym programem, można mieszkańców z niej najzwyczajniej w świecie wykurzyć, wystraszyć i zniechęcić do korzystania.

Szczęśliwie, coraz częściej mówi się o tym, że przestrzenie publiczne powinny być niedoprojektowane. A więc takie, w których projektanci dają pewien zarys, ramy przestrzeni, w której znajdą się użytkownicy, ale zostawiają im pole do własnej interpretacji i podjęcia spontanicznych aktywności.

Na Starym Polesiu, w wyniku rewitalizacji, powstały przyjazne przestrzenie pełne zieleni i miejsc do siedzenia. Na zdjęciu powyżej zieleniec przy skrzyżowaniu ulicy Pogonowskiego z ulicą Legionów.

Miejski salon. Israels Plads w Kopenhadze

Ten plac ma wszystko.

Miejski salon. Israels Plads w Kopenhadze

„Historia Israels Plads jest odzwierciedleniem historii transformacji Kopenhagi [1]" – piszą architekci z wyśmienitego duńskiego biura projektowego COBE, współautorzy projektu rewitalizacji Israels Plads w Kopenhadze. Dzięki ich wiedzy, doświadczeniu i wrażliwości, mieszkańcy stolicy po ponad sześćdziesięciu latach odzyskali, a zarazem zyskali jedno z najciekawszych miejsc na mapie miasta.

Israels Plads to największy plac stolicy Danii. Liczy 12.500 m^2 powierzchni i jest położony w samym jej centrum, w miejscu, w którym jeszcze w II połowie XIX wieku biegły miejskie mury obronne. Decyzję o ich rozebraniu podjęto w związku z rosnącą w szybkim tempie liczbą ludności, a co za tym idzie – pogarszającymi się warunkami zarówno sanitarnymi, jak i życia na co dzień [2]. Nie sposób tu nie wspomnieć o Ferdynandzie Meldahlu [3], duńskim architekcie, członku Królewskiej Duńskiej Akademii Sztuk (*Det Kongelige Danske Kunstakademi*), który walczył wówczas o to, by mury obronne zastąpić pierścieniem parków, na wzór wiedeńskiej Ringstraße [4]. Niestety bez skutku.

Rozbiórka fortyfikacji otaczających miasto umożliwiła mu swobodny rozwój, lub, jeśli ktoś tak woli – swobodne i często niekontrolowane rozlewanie się. Pomimo to, obecnie przyjmuje się, że II połowa XIX wieku była dla Kopenhagi okresem dynamicznego rozrostu terytorialnego, urbanizacji i industrializacji [4].

U progu ostatniej dekady XIX stulecia, w kwietniu 1889 roku, na powstałym w wyniku rozbiórki murów miejskich placu, otwarto słynny z czasem targ warzywny, Grønttorvet, na który towary dostarczano niemal wprost ze statków cumujących w kopenhaskim porcie [5]. Targ działał prężnie i nieprzerwanie aż do lat 50. XX wieku, kiedy to ze względu na malejące zainteresowanie, przeniesiono go do innej dzielnicy, a placem zawładnęły… samochody.

Kilka dobrych lat później, w 1968 roku, zmieniono również jego nazwę właśnie na Israels Plads, dla uczczenia pamięci prześladowanych przez nazistów w czasie II wojny światowej Żydów [5].

Widok na Israels Plads podczas szkolnej przerwy. Nad bezpieczeństwem uczniów czuwają wychowawcy w charakterystycznych, odblaskowych kamizelkach. Po prawej stronie, tętniące życiem hale targowe Torvehallerne, zaprojektowane przez Hansa Petera Hagensa i oddane do użytku w 2011 roku.
Fot. Rasmus Hjortshøj © COBE

Israels Plads i Kopenhaga ostatnich dekad XX wieku wpisują się w smutną skądinąd historię miast niemal całej ówczesnej Europy. Kontynentu wciąż zachłyśniętego zachwytem motoryzacją i postępem produkcji, namnażaniem kolejnych blaszanych puszek na czterech kółkach, na które później trzeba było znaleźć zarówno miejsce do czekania na swojego właściciela, jak i niezliczone kilometry betonowych wstęg i korytarzy, którymi te mogłyby się przemieszczać. Można powiedzieć, że od połowy XX wieku Israels Plads był niczym więcej, jak sypialnią dla samochodów. Choć podobno znaleźli się wtedy i tacy, którzy niestrudzenie lawirowali pomiędzy zaparkowanymi autami ze swoimi pupilami w pilnej potrzebie, co poszerzałoby program tego miejsca o toaletę dla psów [6]. Z dzisiejszej perspektywy aż trudno sobie wyobrazić to morze aut upchniętych na ogromnym placu, w otoczeniu tak pięknej przecież zieleni i architektury.

Na przełomie końca XX i początku XXI wieku, władze miasta słusznie

W tak przemyślanej przestrzeni publicznej nie mogło zabraknąć schodów! Na Israels Plads są one nawet dwustronne – otwierają się zarówno na przestrzeń placu, jak i przejście pomiędzy placem a Ørstedparken. Schody skrywają też wjazd do garażu podziemnego.

zatem postawiły i sobie, i mieszkańcom pytanie, czy taka sytuacja na Israels Plads nadal powinna mieć miejsce. Już wówczas świadomość i wiedza mieszkańców na temat tego, jak winny wyglądać przestrzenie miast, w których żyją – i to nie tylko Kopenhagi, ale coraz większej liczby ośrodków miejskich na całym świecie – wyraźnie wzrastała, dlatego odpowiedź była oczywista. Włodarze nie mogli dalej pozwalać na to, by w dobie zagęszczania miast, tak wielki, piękny i, co najważniejsze, położony w centrum miasta obszar, pełnił funkcję jedynie parkingu.

W związku z tym, w sierpniu 2007 roku dziesięć duńskich biur projektowych zostało zaproszonych przez władze miejskie Kopenhagi do dyskusji na temat konieczności odnowy placu. Spośród nich wybrano trzy, które kilka miesięcy później wzięły udział w konkursie na projekt jego rewitalizacji, choć zdaje się, że bardziej słusznym określeniem byłaby tutaj transformacja.

Projektowanie placów miejskich, czy przestrzeni publicznych w ogóle, wiąże się z dwiema istotnymi rzeczami: po pierwsze, z nadaniem

odpowiedniego kształtu, urbanistycznych ram i estetyki wybranej przestrzeni, a po drugie, z takim zaprojektowaniem jej scenariusza, by miejsce to zawsze tętniło życiem, niezależnie od pory dnia, roku czy aury. Dlatego tak ważne jest, by w procesie tworzenia koncepcji uczestniczyli nie tylko architekci, ale także przedstawiciele innych dziedzin, jak chociażby historycy, socjologowie, inżynierowie czy ekonomiści, którzy wspierają swoją ekspercką wiedzą projektantów. Główną wytyczną przedstawioną przez konkursowe jury było zachowanie istniejących funkcji placu, przy jednoczesnym nadaniu im nowoczesnych ram estetycznych, jak również otwarciu tej przestrzeni na nowe możliwości, użytkowników i zastosowania [9]. Mówiąc najprościej – w projekcie należało „jakoś" ukryć parking i tkwiące na nim samochody.

Zwycięski zespół w składzie: COBE, Sweco Architects, Niras, profesor Morten Stræde oraz Barslund potraktował to zadanie niemal literalnie i, cóż, zamiótł problem samochodów pod dywan [1]. Projektanci zaproponowali bowiem, jak sami to określili, „latający miejski dywan" („*flying urban carpet*"), którym przykryto to, co dotychczas znaj-

Dziś, zamiast jednolitej, ciągnącej się po horyzont masy samochodów, na placu tętni miejskie życie, integrujące wszystkie pokolenia.

Umieszczone na dwóch przeciwległych krańcach placu schody, z jednej strony stanowią świetne punkty do siedzenia i obserwacji tego, co dzieje się na placu, z drugiej, stanowią swego rodzaju domknięcie kompozycji. Dzięki nim, pomimo, że plac jest dosyć duży, sprawia wrażenie kameralnego i przytulnego.

dowało się na placu, czyli setki samochodów. Dzięki tak prostemu zabiegowi, zyskano parking podziemny i wspomniane już wcześniej 12.500 m^2 wolnej powierzchni do wykorzystania dla ludzi.

Posadzka placu rzeczywiście znajduje się kilkadziesiąt centymetrów powyżej poziomu przylegających do niego ulic, dając wrażenie unoszenia się nad ziemią. Dodatkowo, uniesiono w górę północno-wschodnią oraz południowo-zachodnią krawędź placu, dzięki czemu jego środek zamienił się w nieckę, a cała przestrzeń zyskała na lekkości. Nie jest to zabieg jedynie estetyczny: pod tymi płynnymi wzniesieniami zaprojektowano wjazdy do podziemnego garażu (mieszczącego ponad tysiąc miejsc parkingowych), a na nich zaprojektowano betonowe siedziska w formie schodów, które są świetnym punktem widokowym. Siedząc na najwyższym stopniu, można obserwować toczące się na placu życie.

Nie ma najlepszej pory na odwiedzenie tego miejsca. Israels Plads zdaje się tętnić życiem niemal całą dobę, przez siedem dni w tygodniu. Głównym tego powodem jest świetnie przemyślany i zaprojektowany program tego miejsca i towarzysząca temu infrastruktura. W tej jednej przestrzeni mogą aktywnie spędzać czas użytkownicy w każdym wieku, w każdej kondycji i z każdej grupy społecznej, co sprzyja integracji, wymianie myśli, mieszaniu się pokoleń czy uczeniu się od siebie, obserwując i przyglądając się sobie wzajemnie.

Sztuczny potok zasilany jest przez zgromadzoną wodę deszczową.

W dni robocze na placu królują przede wszystkim dzieci z pobliskiej szkoły. Pod okiem wychowawców, na wyznaczonym do tego boisku otoczonym wysoką siatką (przez niektórych złośliwie nazywanym klatką dla ptaków), uczą się gry w koszykówkę. Inne dzieci korzystają z miękkiej, gumowej nawierzchni (wykonanej z podeszw starych trampek firmy Nike poddanych recyklingowi [1]) otaczającej boisko, gdzie ćwiczą figury i akrobacje gimnastyczne. W czasie długiej przerwy dzieciaki również spędzają czas na placu – wiosną i latem najczęściej siadają w małych grupkach na przyjemnie nagrzanej od słońca posadzce i wspólnie jedzą drugie śniadanie. Zimą – szaleją w śniegu.

W porze lunchu na plac przychodzą także pracownicy z okolicznych biur. Ubrani często w eleganckie garnitury i garsonki, panowie i panie

Jednym z głównych elementów placu jest boisko sportowe, otoczone charakterystyczną siatką. Nie jest „typową" siatką o małych oczkach, przez którą niewiele widać, lecz pozostaje ażurowa, tworząc raczej ciekawy detal, niż wyraźną granicę. Mimo to, złośliwi nazywają ją klatką dla ptaków.

siadają bez zastanowienia bezpośrednio na betonowych stopniach-siedziskach, z których mają widok na cały plac. Wyciągają swoje ekopudełka z ekojedzeniem i konsumując z wolna, oddają się dyskusjom i rozmowom.

Pod rozłożystymi drzewami, wokół których w formie drewnianych pierścieni pomyślane są ławki, zobaczyć można pogrążonych w lekturze lub spontanicznej rozmowie seniorów, albo wręcz przeciwnie – bacznie przyglądających się wnuczętom, które dokazują na placyku dla początkujących deskorolkarzy i rowerzystów na BMX-ach.

Dzięki odpowiedniemu zaprojektowaniu urbanistyki tego miejsca, ma się wrażenie, że wszyscy użytkownicy, którzy w danej chwili znajdują się na placu, spędzają ten czas niejako wspólnie, a okazje do nawiązania kontaktu, nie tylko wzrokowego, o którym wspominała chociażby Lyn Lofland [7], wręcz się namnażają. Może to wynik mentalności Duńczyków, może jedynie mieszkańców tej konkretnej przestrzeni, ale uderzająca jest ich swoboda działania w tym miejscu. Jak gdyby nie istniała granica pomiędzy tym, co wypada, a tym, czego raczej w przestrzeni publicznej nie przystoi. Dla przykładu, można to porównać do przestrzeni publicznych w Polsce, szczególnie przestrzeni placów miejskich, na których bardzo często użytkownicy zachowują się z powściągliwością, a nawet nieśmiałością, niczym w zaaranżowanej scenografii, w której wypada odgrywać konkretne role i modele zachowania. Niejednokrotnie bywa też tak, że place miejskie pełnią raczej rolę reprezentacyjną, dostojną, niemal wyniosłą. Są zaprojektowane w sposób, który z marszu eliminuje spontaniczne zachowanie, o grze w piłkę czy jeździe na hulajnodze nie wspominając. Myślimy o takich miejscach raczej jako o Placu Miejskim, przez wielkie P i M, niż po prostu o przestrzeni publicznej, z której możemy korzystać w niemal każdy możliwy, spontaniczny i kreatywny sposób.

Należy podkreślić, że Israels Plads w Kopenhadze to nie tylko scena dla codziennego życia społecznego mieszkańców, ale także zrównoważone przedsięwzięcie inżynieryjne. Konstrukcja i struktura placu pomyślane są w ten sposób, by zbierał i gromadził wodę opadową na wypadek suszy. W czasie, gdy opady są regularne, zgromadzona woda zasila sztuczny potok, który jest niemałą atrakcją, szczególnie

W ciągu tygodnia, Israels Plads zamienia się w boisko dla dzieci z pobliskiej szkoły. Odbywają się tutaj zarówno zajęcia z wychowania fizycznego, jak i przerwy pomiędzy lekcjami. Dzieci chętnie wylegują się na nagrzanej od słońca, gumowej nawierzchni, wokół boiska do koszykówki.

Każde drzewo na placu otoczone jest drewnianym siedziskiem w kształcie pierścienia. Dodatkowo, niektóre fragmenty uzupełnione są o oparcie, co zwiększa komfort użytkowania, chociażby, przez osoby starsze. Stwarza to także warunki do tego, by zostać tu dłużej, niż tylko na chwilę.

dla dzieci. Bez wątpienia często jest też punktem wyjścia do rozmowy z najmłodszymi o ekologii, zrównoważonym projektowaniu i konieczności dbania o środowisko.

Israels Plads to jedno z tych miejsc w Kopenhadze, do których chce się wracać. W czasach, kiedy tak dużo mówi się o konieczności powstrzymania postępującego *urban sprawl*, czyli procesu rozlewania się miast, przy jednoczesnym dążeniu do ich zagęszczenia, niemal oczywistym rozwiązaniem wydaje się takie projektowanie przestrzeni miejskich, które będą wielofunkcyjne nie tylko w wymiarze urbanistycznym czy projektowym, ale również, a właściwie przede wszystkim – programowym. Israels Plads wydaje się być niemal podręcznikowym przykładem takiego miejsca: w ciągu dnia – boisko szkolne, popołudniami – przestrzeń do spacerowania, boisko do koszykówki i skatepark, wieczorami – miejsce spotkań, rozmów i wspólnych kolacji. W weekendy natomiast – miejsce występów zespołów muzycznych, zgromadzeń lokalnej społeczności, pikników rodzinnych i pchlich targów ze skandynawskim dizajnem II połowy XX wieku.
Co równie wspaniałe, turyści wciąż mają niewielką świadomość tego

miejsca. Zdają się oni kumulować w oddalonych od placu Nyhavn, Christiani czy przy pomniku Syrenki, dzięki czemu faktycznie służy on przede wszystkim mieszkańcom, lokalsom, a tylko niekiedy pojawiają się tutaj miłośnicy urbanistyki, dizajnu i architektury, którzy ukradkiem fotografują miejsce i życie, które się w nim toczy.

Israels Plads wpisuje się także w wieloletnią już miejską strategię, która ma na celu promowanie miejskiego życia i stwarzania po temu warunków tak społecznych, jak i funkcjonalnych, przy jednoczesnym minimalizowaniu ruchu samochodowego. U progu tego procesu z całą pewnością można postawić osobę profesora Jana Gehla, duńskiego architekta i urbanisty, którego książki, a w szczególności „Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych", zrewolucjonizowały dotychczasowe spojrzenie na przestrzenie publiczne w miastach.

Dzięki niemu już w 1962 roku jedna z głównych wówczas arterii Kopenhagi, ulica Strøget, została zamknięta dla ruchu samochodowego i przekształcona w tętniący życiem deptak i pełni tę funkcję do dzisiaj.

W przestrzeniach placów publicznych potrzebne są elementy, przy których ludzie będą mogli się gromadzić. Czasem jest to fontanna, a czasem właśnie drzewo. Projektanci mieli świetną intuicję, by umieścić pod nimi siedziska. Dzięki temu, w przestrzeni placu, utworzyły się nasycone życiem miejskim i sprzyjające spontanicznej integracji punkty.

W weekendy i dni wolne, na placu organizowane są festyny rodzinne, targi staroci czy występy zespołów muzycznych. Czasem wszystkie jednocześnie. Za każdym razem jestem pod ogromnym wrażeniem swobody z jaką przebywający tu ludzie traktują przestrzeń placu i toczące się na nim życie miejskie. Dla porównania, kiedy przyglądam się placom miejskim w Polsce, często mam wrażenie pewnej odświętności, niedzielności. Odgrywania scenek w zadanej scenografii. Każdy nieco się pilnuje, trochę lepiej się ubierze. Zamiast rozłożyć się wygodnie do góry brzuchem, ludzie przysiadają na ławeczkach, jakby bojąc się, że będą na nich siedzieć za długo. Że ktoś zwróci im na to uwagę. Na Israels Plads często tak bardzo onieśmiela mnie naturalność wszystkich ludzi wokół, że niezręcznie jest mi robić zdjęcia. Ich zachowanie i roześmiane twarze zdają się wtedy mówić: Ot, dzień jak co dzień! Co tu fotografować?

Israels Plads graniczy bezpośrednio z parkiem Ørstedparken, który powstał tu w latach 70. XIX wieku, w miejscu dawnych fortyfikacji.

Od tego czasu w duńskiej stolicy podobne transformacje przeprowadzono na ponad 100.000 m²(!) powierzchni miasta i dąży się do tego, by już w 2025 roku mieszkańcy Kopenhagi spędzali w miejscach publicznych o 20% więcej czasu, niż obecnie [1].

Przy całym (uzasadnionym) zachwycie Israels Plads, należy jednak zwrócić uwagę na to, że padają również słowa krytyki, które podkreślają, że projektantom zwycięskiej koncepcji przyszło pracować w bardzo dogodnej przestrzeni – sąsiedztwo dużego, leciwego parku publicznego Ørstedparken od strony północnej oraz hali spożywczej Torvehallerne od południa pozwoliło, by na placu skupiono się na innych aktywnościach, których tamte miejsca nie oferują. I odwrotnie – na placu nie było konieczne szukanie miejsca czy to na kawiarnie, czy na okazałe kępy drzew, pod którymi użytkownicy mogliby się schować w upalne dni. Pojawiają się też głosy, że projekt właściwie nie jest innowacyjny i twórczy i jedynie ubrał funkcje, które były tutaj w przeszłości, w nowoczesną i ładną szatę. Ale, czyż nie takie właśnie było ich zadanie? I faktycznie, trzeba przyznać, że usytuowanie placu jest wyjątkowo korzystne, ale dzięki temu przecież, Israels Plads wraz z placem z halą targową oraz parkiem, budują jedną, spójną i przede wszystkim ogromną i multifunkcjonalną przestrzeń publiczną w samym sercu Kopenhagi.

Podsumowanie i wnioski

W poszukiwaniu przestrzeni idealnej

Współczesne miasta to struktury niezwykle dynamiczne. Postępująca globalizacja, pływy migrującej klasy średniej, rosnąca liczba ludności, sięgająca zenitu konsumpcja i coraz silniejszy trend przechodzenia życia społecznego do strefy wirtualnej sprawiają, że dzisiejsze wyobrażenie miejskich przestrzeni publicznych jest rozmytą wersją tej, którą posługiwano się jeszcze na początku XX wieku.

Dziś, zarówno poznawanie miasta, jak i codzienne życie jego mieszkańców w dużym stopniu odbywa się za pomocą narzędzi i technologii cyfrowych. Wpływa to na zmianę postrzegania miejskich przestrzeni publicznych oraz na sposób korzystania z nich. Wirtualny świat, niewymagający wyjścia z domu, bywa często bardziej atrakcyjny i komfortowy niż przestrzeń rzeczywista, co przekłada się na malejące znaczenie przestrzeni publicznych jako obszarów spotkania i integracji społecznej. Potrzeba indywidualnego doświadczania przestrzeni miasta wydaje się więc, niestety, przegrywać dziś z powszechną kulturą social mediów, w której, aby zainteresować, a nawet skłonić ludzi do przyjazdu w dane miejsce, trzeba je wcześniej zareklamować w Internecie [1].

Ta niepocieszająca tendencja ma przełożenie chociażby na jakość przedstawianych na portalach dla architektów i projektantów treści, które bardzo często są rezultatem bezrefleksyjnego powielania krążących w „sieci" informacji. Ilość opracowań niebędących wynikiem własnych poszukiwań w realnej przestrzeni, lecz bazujących jedynie na dostępnych w Internecie fotografiach, a przy tym brak znamion indywidualnej myśli jest rażąca. Rzecz jasna, takie opracowania są pewną bazą wiedzy i punktem wyjścia, jednak wydaje się, że i w tej sferze, era wiecznego pośpiechu i idącej z nim często w parze niechlujności, daje się we znaki. Jak większa byłaby wartość tych tekstów, gdyby ich autorzy rzeczywiście [osobiście] doświadczyli opisywanych przez siebie przestrzeni!

Warto więc podjąć próbę odwrócenia tego trendu i udowodnienia, że indywidualne doświadczanie przestrzeni rzeczywiście pomaga w lepszym jej rozumieniu i bardziej świadomej percepcji. W przypadku architektów, urbanistów i projektantów może mieć to kluczowe przełożenie na jakość koncepcji, które tworzą. Zdobyte w ten sposób doświadczenie może zostać także przekute w skuteczne narzędzia i programy edukacyjne inspirujące w zakresie postrzegania i rozumienia miasta oraz miejskich przestrzeni publicznych.

O tym, jak ważne jest indywidualne doświadczanie przestrzeni publicznych przekonałam się podczas wyjazdów badawczych, które zorganizowałam dla siebie w ramach pracy nad niniejszą książką. Czasem wystarczyło wejść na plac od innej strony, by zupełnie zmienił swoje oblicze. Bardzo szybko zrozumiałam dlaczego, badając miasto, Kevin Lynch wykorzystał kamerę, a Jan Gehl zaangażował zespół studentów, którzy przez kilka dni obserwowali wybrane przestrzenie, szkicowali i zapisywali swoje refleksje. Ciągła zmienność, dynamika, przeobrażanie się to cechy dobrze zaprojektowanych przestrzeni publicznych. W ten sposób widać, że wchodzą w interakcję z użytkownikami, że tworzą z nimi nowe sensy. Wiele też zależy od emocji, nastroju, podstaw kulturowych odbiorcy. Projektując przestrzenie publiczne trzeba mieć więc na uwadze, że każdy człowiek odbiera daną przestrzeń inaczej. Teoretycznie wszyscy patrzą na to samo, ale każdy widzi to, na co jest intelektualnie i emocjonalnie przygotowany.

Potrzeba zrozumienia roli, jaką pełnią przestrzenie publiczne we współczesnych miastach zaprowadziła mnie w dziesiątki miejsc w kraju i zagranicą. Nie wszystkie zostały opisane w tej książce, co podyktowane było przede wszystkim następującą obserwacją, że pomimo występowania w różnych kręgach kulturowych i rozciągłościach geograficznych, mają one wiele cech wspólnych i można ująć je w określone grupy. Przestrzenie przedstawione w książce są więc reprezentacją dla konkretnych zagadnień i rozwiązań projektowych w przestrzeni. Ich podział na przestrzenie: tymczasowe, sztuki, czasu wolnego, integracji, zieleni, nabrzeży, ruchu i transportu oraz odzyskane jest wynikiem subiektywnych obserwacji i tego, co w moim odczuciu jest ich cechą dominującą.

Doświadczenie przedstawionych w książce przestrzeni tymczasowych pokazuje, że czasem wystarczy prosty gest w przestrzeni, by ją zmienić. Zmienić nie tylko wizualnie, ale także funkcjonalnie. Te, często spontaniczne, decyzje i pomysły są bodźcem do poważnych zmian w przestrzeni miasta. Są głosem w dyskusji na temat tego, jak przestrzenie publiczne powinny wyglądać i funkcjonować. Czasami wystarczy jeden dzień, nawet kilka godzin, by pokazać mieszkańcom, w jak innej przestrzeni mogliby żyć na co dzień. Rolą przestrzeni tymczasowych jest zatem uświadamianie, namacalne ilustrowanie wyobrażeń o danym miejscu. Takie przestrzenie pełnią też funkcję edukacyjną, poszerzającą horyzonty, zmieniającą perspektywę. Są przestrzenią spotkania i dialogu, w której zdecydowane działanie pobudza do dyskusji, wymiany myśli i pomysłów. Są więc to niezwykle ważne i potrzebne wytwory miasto – i kulturotwórcze. Dzięki nim współczesne miasta i społeczności rozwijają się, chętniej eksperymentują i w bardzo szybki sposób znajdują najlepsze dla siebie rozwiązania, projekty i kierunki rozwoju.

Przykłady realizacji w rozdziale poświęconemu przestrzeniom sztuki opowiadają o tym, że funkcją sztuki w przestrzeni publicznej nie jest jedynie jej estetyzacja i upiększanie, lecz także prowokowanie do zatrzymania się na chwilę i zastanowienia. Sztuka w przestrzeni miasta to nie tylko rzeźby i pomniki, lecz instalacje artystyczne i drobne manifesty, które są nieocenionym nośnikiem historii wcześniej nieopowiedzianych. Rolą przestrzeni czasu wolnego z kolei, jest dostarczanie przyjemności. Tworzenie warunków do tego, by zrelaksować się i wypocząć, choćby przez chwilę. Niektóre z przedstawionych w książce miejsc są jednak przykładem na to, że projektując takie przestrzenie czasem bardzo łatwo jest się zatracić i zwyczajnie przesadzić, tracąc z pola widzenia istotę i rolę projektu.

Realizacje przedstawione w rozdziale „Przestrzenie integracji" mówią o roli przestrzeni publicznych jako środka do scalania i regeneracji lokalnej społeczności. Dobrze zaprojektowane przestrzenie miejskie mogą posłużyć jako narzędzie do niwelowania nawet wieloletnich wyrw w społeczno-przestrzennej strukturze miasta. Odpowiednio zaprojektowane przestrzenie miejskie mogą pomóc w odbudowie relacji międzyludzkich i stać się przestrzenią dialogu i integracji.

W dobie rozrastających się miast i wszechobecnego betonu, również rola przestrzeni zielonych jest nieoceniona. Przedstawione w książce przykłady pokazują rozmaite próby ratowania skrawków zieleni, które w miastach jeszcze zostały. Również rosnąca świadomość postępujących zmian klimatycznych skłaniają kolejne miasta do podjęcia działań, dzięki którym staną się zrównoważonymi, przyjaznymi miejscami do życia. Zamienianie miejskich placów w chłonące wodę opadową "gąbki", łąki kwietne zamiast wypielęgnowanych trawników czy pasieki na dachach instytucji kultury to tylko niektóre z rozwiązań, jakie stosuje się we współczesnych przestrzeniach publicznych.

W rozdziale „Przestrzenie nabrzeży" omówione zostały przykłady zrewitalizowanych przestrzeni bulwarów, waterfrontów i dzielnic portowych, które w przeszłości były wyrwami w miejskiej tkance, a dziś, poprzez odpowiednie ich zaprojektowanie, są ostojami życia miejskiego. Ich rolą jest odbudowywanie poczucia tożsamości i relacji mieszkańców z rzeką albo morzem.

„Przestrzenie ruchu i transportu" pokazują, że współczesne przestrzenie publiczne to nie tylko skwery, parki i place, lecz także infrastruktura sieci komunikacji miejskiej. To w jaki sposób zaprojektowane są drogi i ścieżki rowerowe, połączenia autobusowe, przystanki, stacje metra etc. ma realny wpływ na jakość życia mieszkańców.

W ostatnim rozdziale, który poświęcony jest przestrzeniom „odzyskanym", najsilniej wybrzmiewającą rolą przestrzeni publicznych jest pełniene funkcji współczesnej agory, miejsca przecinania się codziennych ścieżek mieszkańców. Bycia przestrzenią do spotkania „innego", nowego, nieznanego. Dzięki temu współczesne społeczności stale rozwijają się, a miasto pozostaje dynamicznym, nieskończonym tworem, który wzrasta wraz z nimi.

Badania nad przestrzeniami publicznymi i ich rolą to proces poszukiwania, doświadczania, obserwowania i próby zrozumienia przestrzeni publicznych. Ich roli, zakresu oddziaływania na miasta i żyjących w nich ludzi. W Internecie i literaturze można znaleźć wiele poradników traktujących o tym jak zaprojektować idealną przestrzeń publiczną w mieście. Czy ma to sens? Z pewnością jest jakimś punktem wyjścia, bazą do dyskusji i dalszych dociekań. Jednak znacznie istotniejsze jest to, że każde miasto, każda społeczność i każda przestrzeń publiczna są niepowtarzalne i wyjątkowe i należy je traktować indywidualnie. Jak pisze Piotr Lorens: „każda kultura ma swój własny sposób porządkowania przestrzeni – wyraża się to w określaniu dystansu międzyludzkiego, sposobu zachowania w przestrzeni publicznej itp. Nie istnieje więc uniwersalny model przestrzeni idealnej – w każdej kulturze będzie on inny. Kopiowanie wzorców z innych kultur powoduje zatem – intencjonalne lub nie – wrażenie obcości. Wynika to z powiązania form przestrzennych z określonymi treściami społecznymi. Przykładowo, wielkość domów, ich wystrój i stan zachowania informują nas o statusie społecznym mieszkańców. Natomiast przestrzenie uliczne uznać można za obraz zakodowanej historii miasta – albowiem architektura wyraża ewolucyjne zmiany stylów, gustów czy mody – jest więc przekazem historii i kultury danego miejsca [3]".

Przedstawione w książce przykłady w większości są wynikiem zrozumienia konkretnej przestrzeni, jej potencjału, możliwości i potrzeb, i opracowania na tej podstawie odpowiedniego programu, a później projektu. Czytelna jest zatem ich rola. Miejsca, w których się to z wielu powodów nie udało, dziś wyraźnie to sygnalizują, chociażby niewielką frekwencją i powolnym podupadaniem. Bardzo łatwo jest bowiem zapomnieć o miejscu, z którym jako mieszkańcy się nie identyfikujemy, którego nie rozumiemy, które nie wchodzi z nami w interakcję.

Podróże badawcze nauczyły mnie wiele o świecie, o miastach, o przestrzeni, o projektowaniu i o ludziach. Każde takie doświadczenie było dla mnie kolejną lekcją i bodźcem do dalszego pogłębiania wiedzy na temat natury miasta i jego przestrzeni. W swoich poszukiwaniach starałam się zobaczyć i zrozumieć jak najwięcej. Najpierw z tego, czego doświadczam i co widzę, później – z tego, czego się dowiaduję: z książek, artykułów, filmów. To wszystko zbudowało w mojej głowie całościowe obrazy konkretnych miejsc, które, mam taką nadzieję, udało mi się przełożyć na strony tej książki. Dziś, wiem, że, aby zrozumieć daną przestrzeń, trzeba jej doświadczyć. Pobyć w tym miejscu choćby chwilę, poobserwować. To dla mnie ogromna wartość tego projektu. Doświadczanie i percepcja przestrzeni stały się dla mnie ważnym zagadnieniem, które chcę i będę rozwijać w swojej dalszej pracy artystycznej, badawczej i dydaktycznej.

Bibliografia, przypisy i spis ilustracji

Przypisy

Wprowadzenie

1. *Karta Przestrzeni Publicznej*, [http://www.tup.org.pl/download/KartaPrzestrzeniPublicznej.pdf], s. 2 (dostęp: luty 2020).
2. Pluta K., *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*, wyd. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2014, s. 46.
3. Wantuch-Matla D., *Przestrzeń Publiczna 2.0. Miasto u progu XXI wieku*, wyd. Księży Młyn dom Wydawniczy, Łódź 2016, s. 167.
4. Bierwiaczonek K., Nawrocki T., Prezentacja pt. *Miejska przestrzeń publiczna i jej znaczenie dla tożsamości miasta i jego mieszkańców. Na przykładzie miast śląskich*, Instytut Socjologii, Uniwersytet Śląski, Warszawa, EUROREG, 29.05.2014.
5. Cytat pochodzi z rozmowy, którą przeprowadziłam z profesorem Włodzimierzem Dreszerem w kwietniu 2019.

„Plac Defilad" w Warszawie

1. Brylski P., *plac Defilad*, „Place Warszawy", [https://placewarszawy.pl/pl/plac-defilad/plac/3] (dostęp: wrzesień 2019).
2. *Warszawa. Projekt „Plac Defilad"*, portal e-teatr.pl, [https://e-teatr.pl/warszawa-projekt-plac-defilad-a199848] (dostęp: wrzesień 2019).
3. *Warszawa: rusza 6. sezon wydarzeń kulturalnych na Placu Defilad*, TVP 3 Warszawa, [https://warszawa.tvp.pl/42354560/warszawa-rusza-6-sezon-wydarzen-kulturalnych-na-placu-defilad] (dostęp: wrzesień 2019).
4. Halicki P., *Rusza kolejna edycja projektu „Plac Defilad" w Warszawie*, portal onet.pl, [https://wiadomosci.onet.pl/warszawa/rusza-kolejna-edycja-projektu-plac-defilad-w-warszawie/7gjypl8] (dostęp: wrzesień 2019).

„Otwarta Ząbkowska" w Warszawie

1. Kacperski W., *„Otwarta Ząbkowska" znowu otwiera dyskusję o mieście*, „Kultura Liberalna", [https://kulturaliberalna.pl/2018/07/12/festiwal-otwarta-zabkowska-kacperski/] (dostęp: grudzień 2018).
2. Tymowski W., Do czego służy ludziom Ząbkowska", „Gazeta Wyborcza" Warszawa, [https://warszawa.wyborcza.pl/rewitalizacjapragi/7,159694,22248791,do-czego-sluzy-zabkowska.html] (dostęp: grudzień 2018).
3. *Otwarta – zamknięta Ząbkowska. Komu potrzebny deptak przez całe wakacje?*, „Mieszkaniec", [https://mieszkaniec.pl/otwarta-zamknieta-zabkowska-komu-potrzebny-deptak-przez-cale-wakacje/] (dostęp: grudzień 2019).
4. *Festiwal Otwarta Ząbkowska 2018*, „Ulica Ząbkowska", [https://www.ulicazabkowska.pl/festiwal-otwarta-zabkowska-2018] (dostęp: grudzień 2019).
5. Śmigiel M., *Od soboty Otwarta Ząbkowska. Samochody wrócą dopiero we wrześniu*, „Gazeta Wyborcza" Warszawa, [https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24931334,od-soboty-otwarta-zabkowska-samochody-wroca-dopiero-we-wrzesniu.html] (dostęp: grudzień 2019).
6. Arlak S., *Otwarta Ząbkowska. Sukces czy wielka klapa? Głosy są podzielone*, „Nasze Miasto", [https://warszawa.naszemiasto.pl/otwarta-zabkowska-sukces-czy-wielka-klapa-glosy-sa/ar/c15-7271683] (dostęp: grudzień 2019).
7. *Zintegrowany Program Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku. Załącznik do Uchwały Nr XXXIII/809/2016 Rady m.st. Warszawy z dnia 25.08.2016 r. zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku*, [https://rewitalizacja.um.warszawa.pl/sites/rewitalizacja.um.warszawa.pl/files/zalaczniki/artykul/zaktualizowany_zpr.pdf] (dostęp: grudzień 2019).

PARK(ing) Day w Poznaniu

1. Schneider B., *How Park(ing) Day Went Global. One tiny DIY parklet became a model for reclaiming streets around the world*, „The Bloomberg CityLab", [https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-15/a-brief-history-of-park-ing-day] (dostęp: wrzesień 2018).
2. Bela J., *Hacking Public Space With the Designers Who Invented Park(ing) Day*, „Next City", [https://nextcity.org/daily/entry/hacking-public-space-designers-parking-day] (dostęp: wrzesień 2018).
3. Walljasper J., The Great Neighborhood Book: A Do-it-Yourself Guide to Placemaking, wyd. New Society Publishers, Gabriola Islands 2007, s. 41 – 45, [https://books.google.pl/books?id=ngOfk6cfpNwC&printsec=frontcover&hl=pl#v=onepage&q&f=false] (dostęp: wrzesień 2019).
4. Hou J. (red.), *Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*, Chapter 4 *Taking Place*, wyd. Routledge, Abingdon i Nowy Jork 2010, [https://books.google.pl/books?id=9YbFBQAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=pl#v=onepage&q&f=false] (dostęp: wrzesień 2019).
5. Peckenham E., T*alking Public Space and Urban Intervention With San Francisco's Rebar Studio*, „INHABITAT", [https://inhabitat.com/talking-public-space-and-urban-intervention-with-san-franciscos-rebar-studio/] (dostęp: wrzesień 2018).
6. *THE PARK(ing) DAY MANUAL*, [https://www.asla.org/uploadedFiles/CMS/Events/

Parking_Day_Manual_Consecutive.pdf] (dostęp: wrzesień 2018).
7. *Projekt PARK(ING) DAY POZNAŃ*, [https://malta-festival.pl/pl/festival/about/projekt-br-parking-day-poznan] (dostęp: wrzesień 2018).
8. Solak A., *Park(Ing) Day na placu Kolegiackim: Zjedz śniadanie na trawie*, „Nasze Miasto", [https://poznan.naszemiasto.pl/parking-day-na-placu-kolegiackim-zjedz-sniadanie-na-trawie/ar/c3-2004270] (dostęp: wrzesień 2018).
9. Źródło: [https://2017.malta-festival.pl/pl/festival/news/parking-day-poznan-2017] (dostęp: wrzesień 2018).

Przystań Sztuki w Poznaniu

1. Haake M., *„Mama, I'm Coming Home" Sylwestra Ambroziaka na Przystani Sztuki*, „Magazyn Szum", [https://magazynszum.pl/mama-im-coming-home-sylwestra-ambroziaka-na-przystani-sztuki/] (dostęp: czerwiec 2019).
2. Źródło: [http://www.baltykpoznan.pl/pl/] (dostęp: czerwiec 2019).
3. Źródło: [https://www.totemy.org/totemy] (dostęp: czerwiec 2019).
4. Gabryel S., *Poznań: Tajemnicze rzeźby przy Bałtyku. To totemy Alicji Białej, które „mówią" jak zapobiec katastrofie*, „Głos Wielkopolski", [https://gloswielkopolski.pl/poznan-tajemnicze-rzezby-przy-baltyku-to-totemy-alicji-bialej-ktore-mowia-jak-zapobiec-katastrofie-zdjecia/ar/c13-14122249] (dostęp: listopad 2019).
5. *Sztuka współczesna na Open'erze*, „Culture", [https://culture.pl/pl/wydarzenie/sztuka-wspolczesna-na-openerze] (dostęp: czerwiec 2019).
6. Grabowska M., *Naturalnie grawituję w kierunku afirmacji. Rozmowa z Maurycym Gomulickim*, „Sztuka Publiczna", [https://sztukapubliczna.pl/pl/naturalnie-grawituje-w-kierunku-afirmacji--maurycy-gomulicki/czytaj/5] (dostęp: listopad 2019).
7. Gonczar A., *Poznań: Artystyczny różowy obelisk stanął na Starym Rynku*, „Głos Wielkopolski", [https://gloswielkopolski.pl/poznan-artystyczny-rozowy-obelisk-stanal-na-starym-rynku-zobacz-film/ar/279264] (dostęp: czerwiec 2019).
8. *6 Totemów na 6 wymieranie: rzeźby Alicji Białej w Poznaniu*, „Architektura – Murator", [https://architektura.muratorplus.pl/krytyka/6-totemow-na-6-wymieranie-projekt-alicji-bialej-w-poznaniu_10008.html] (dostęp: 06.2019).

„Pozdrav suncu" i „Morske orgulje" Nikoli Bašicia w Zadarze

1. Stamać I., *Acoustical And Musical Solution To Wave – Driven Sea Organ In Zadar*, [http://www.croatia.org/crown/articles/9359/1/nikola-baiae-author-of-the-zadar-sea-organ.html] (dostęp: listopad 2019).
2. Jewell N., *Incredible 'Sea Organ' uses ocean waves to make beautiful music*, „INHABITAT", [https://inhabitat.com/incredible-sea-organ-uses-ocean-waves-to-make-beautiful-music/nikola-basic-sea-organ3/] (dostęp: listopad 2019).
3. Taylor-Foster J., *Hear This Croatian Seawall Sing as the Wind and Waves Lap the Shore*, „Archdaily", [https://www.archdaily.com/777512/hear-this-croatian-seawall-sing-as-the-wind-and-waves-lap-the-shore] (dostęp: listopad 2019).
4. Bordas D. B., *Morske orgulje. Sea organ on the new marine parade of the Zadar peninsula*, „Public Space", [https://www.publicspace.org/works/-/project/d078-morske-orgulje] (dostęp: 11.2019).
5. *In favour of public space. Ten years of the European Prize for Urban Public Space*, s. 108 – 111, [https://issuu.com/actar/docs/publicspace] (dostęp: październik 2019).
6. Erwine B., *Creating Sensory Spaces: The Architecture of the Invisible*, wyd. Routledge, Nowy Jork 2017, s. 228–232, ebook.
7. Patowary K., *„Greetings to the Sun" – A Solar Powered Light Installation in Croatia*, [https://www.amusingplanet.com/2015/02/greetings-to-sun-solar-powered-light.html] (dostęp: październik 2019).

Podglądając historię. Plac Petara Zoranicia w Zadarze

1. Kostrenčić-Krebel, *Petar Zoranić Square and Šime Budinić Plaza*, [https://architectures.jidipi.com/a115359/petar-zoranic-square-and-sime-budinic-plaza/] (dostęp: październik 2019).
2. Bordas D. B., *Renovation of Petar Zoranić Square*, „Public Space", [https://www.publicspace.org/works/-/project/h087-renovation-of-petar-zoranic-square] (dostęp: październik 2019).
3. *Petar Zoranić Square and Šime Budinić Plaza / Kostrenčić-Krebel*, Archdaily, [https://www.archdaily.com/478606/petar-zoranic-square-and-sime-budinic-plaza-kostrencic-krebel] (dostęp: październik 2019).

Zabawa przez doświadczanie. Dach Muzeum Nauki NEMO w Amsterdamie

1. Źródło: [https://www.nemosciencemuseum.nl/en/] (dostęp: listopad 2019).
2. Źródło: [http://www.rpbw.com/project/nemo-national-center-for-science-and-technology] (dostęp: listopad 2018).
3. Bianchini R., *Nemo Science Center – Amsterdam*, „Inexhibit", [https://www.inexhibit.com/mymuseum/nemo-science-center-amsterdam/] (dostęp: listopad 2019).

Aż zgrzytają zęby. Hauser Plads w Kopenhadze

1. Źródło: [https://www.triposo.com/poi/T__57479ffd61e3] (dostęp: grudzień 2019).
2. *Hauser Plads. Urban space and playground*, [https://sangberg.com/en/project/hauser-plads] (dostęp: grudzień 2019).
3. *Hauser Plads. Kultur*, Dansk Arkitektur Center, [https://dac.dk/viden/arkitektur/hauser-plads/] (dostęp: grudzień 2019).

Graniasty Charlotte Ammundsens Plads w Kopenhadze

1. Źródło: [https://1til1landskab.dk/da/project/charlotte-ammundsens-plads] (dostęp: grudzień 2019).
2. Źródło: [http://landezine.com/index.php/2011/05/charlotte-ammundsens-plads-by-11-landskab/] (dostęp: grudzień 2019).
3. *Charlotte Ammundsens Plads. Byrum*, Dansk Arkitektur Center, [https://dac.dk/viden/arkitektur/charlotte-ammundsens-plads/] (dostęp: grudzień 2019).

Spotkanie dwóch brzegów. Madrid Río

1. Bordas D. B., *MadridRío*, „Public Space", [https://www.publicspace.org/works/-/project/f017-madridrio] (dostęp: marzec 2019).
2. Źródło: [https://landezine-award.com/madrid-rio/] (dostęp: marzec 2019).
3. Źródło: [https://landscape.coac.net/en/node/2394] (dostęp: marzec 2019).
4. Holmes D., *Madrid Rio wins American Architecture Prize in the Public Landscape Architecture category*, „World Landscape Architect", [https://worldlandscapearchitect.com/madrid-rio-wins-american-architecture-prize-in-the-public-landscape-architecture-category/] (dostęp: marzec 2019).
5. *Madrid Rio / Burgos & Garrido + Porras La Casta + Rubio & A-Sala + West 8*, Archeyes, [https://archeyes.com/madrid-rio/] (dostęp: marzec 2019).
6. Źródło: [https://www.west8.com/projects/all/madrid_rio/] (dostęp: marzec 2019).
7. *Madrid Río, a green lung along the banks of the Manzanares*, [https://www.barcelo.com/guia-turismo/en/madrid/things-to-do/madrid-rio/] (dostęp: marzec 2019).
8. Pracka J. M., *Kosztowna rewitalizacja Rio Madrid*, „Sztuka Krajobrazu", [http://sztuka-krajobrazu.pl/1496/artykul/kosztowna-rewitalizacja-rio-madrid] (dostęp: marzec 2019).
9. Źródło: [http://landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/] (dostęp: marzec 2019).

Przestrzeń multikulti. Superkilen w Kopenhadze

1. Bordas D. B., *Superkilen*, „Public Space", [https://www.publicspace.org/works/-/project/g057-superkilen] (dostęp: kwiecień 2019).
2. Obarska M., *Superkilen: Sąsiedztwo, w którym zamieszkał ząb*, „Magazyn Miasta", [http://magazynmiasta.pl/2017/01/18/obarska-sasiedztwo-w-ktorym-zamieszkal-zab/] (dostęp: kwiecień 2019).
3. Źródło: [https://www.superflex.net/tools/superkilen/image] (dostęp: kwiecień 2019).
4. Źródło: [https://www.topotek1.de/openSpaces/superkilen-2/] (dostęp: kwiecień 2019).
5. Bloom B., *Superkilen: Participatory Park Extreme!*, [https://www.academia.edu/3344295/Superkilen_Participatory_Park_Extreme_] (dostęp: kwiecień 2019).
6. Firley E., Gimbal J., *Cultural identity and shared memory: a comparison of Superkilen and Piazza d'Italia as case-studies of contemporary „place"–making*, [https://www.academia.edu/36091747/CULTURAL_IDENTITY_AND_SHARED_MEMORY_A_COMPARISON_OF_SUPERKILEN_AND_PIAZZA_DITALIA_AS_CASE-STUDIES_OF_CONTEMPORARY_PLACE_-MAKING] (dostęp: styczeń 2020).

Berlin to dla mnie kolor zielony

1. *Green Berlin*, „Sustain Europe", [https://www.sustaineurope.com/green-berlin-20190422.html] (dostęp: lipiec 2019).
2. *Anteil öffentlicher Grünflächen in Berlin*, [https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/de/daten_fakten/downloads/ausw_5.pdf] (dostęp: marzec 2020).
3. *Öffentliche Grünflächen in Berlin*, [https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/de/daten_fakten/downloads/ausw_7.pdf] (dostęp: marzec 2020).
4. *Climate-Neutral Berlin 2050*, [https://www.berlin.de/sen/uvk/en/climate-protection/climate-neutral-berlin-2050/] (dostęp: marzec 2020).
5. *Adapting to the Impacts of Climate Change in Berlin – AFOK. Executive Summary*, s. 14–19, [http://44mpa.pl/wp-content/uploads/2017/02/afok_summary.pdf] (dostęp: marzec 2020).

Podniebne ogrody. Dach Centrum Spotkania Kultur w Lublinie

1. Źródło: [http://www.spotkaniakultur.com/sites/default/files/ARCH_08_16.pdf] (dostęp: maj 2019).
2. Oficjalna strona Centrum Spotkania Kultur w Lublinie, [https://www.spotkaniakultur.com/pl/o-csk] (dostęp: maj 2019).
3. Źródło: [http://zielonainfrastruktura.pl/wp-content/uploads/2016/08/Spis-ro%C5%9Blin-na-dachu-CSK-w-Lublinie.pdf] (dostęp: maj 2019).

Przestrzeń jak gąbka. Tåsinge Plads w Kopenhadze

1. Obarska M., *Wodne place*, „Respublica", [https://publica.pl/teksty/obarska-wodne-place-57291.html] (dostęp: grudzień 2019).
2. *Climate change adaptation and investment statement Part I*, Københavns Kommune, 2015.
3. *Copenhagen's First Climate Resilient Neighbourhood*, KLIMAKVARTER, [http://klimakvarter.dk/wp-content/uploads/2015/08/Copenhagens-first-climate-resilient-neighbourhood_WEB_low.pdf] (dostęp: lipiec 2019).
4. Źródło: [https://www.ghb-landskab.dk/projekter/taasinge-plads] (dostęp: lipiec 2019).
5. Źródło: [http://klimakvarter.dk/wp-content/uploads/2015/06/T%C3%A5singeplads_

pixi_2015_UK_WEB.pdf] (dostęp: lipiec 2019).
6. Bravo D., *Refurbishment of Tåsinge Square*, „Public Space", [http://publicspace.cccb.org/en/works/j075-tasinge-plads] (dostęp: lipiec 2019).

Zielona oaza w centrum miasta. Plac Europejski w Warszawie

1. Źródło: [https://wirtznv.com/home/] (dostęp: wrzesień 2019).
2. Bartoszewicz D., *Wola. Plac Europejski przy Warsaw Spire: przesyt promocyjny czy sukces?*, „Gazeta Wyborcza" Warszawa, [https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,20649244,wola-plac-europejski-przy-warsaw-spire-przesyt-promocyjny.html] (dostęp: wrzesień 2019).
3. *Plac Europejski wyrósł na tętniące życiem centrum lokalne*, „Propertydesign", [https://www.propertydesign.pl/architektura/104/plac_europejski_wyrosl_na_tetniace_zyciem_centrum_lokalne,15019.html] (dostęp: wrzesień 2019).
4. Źródło: [http://www.nagroda-architektoniczna.pl/zwyciezcy/iii-edycja/] (dostęp: wrzesień 2019).
5. Gadomski D., *Plac Europejski otwarty. Azjatycka elegancja w centrum Warszawy*, „TuWola", [https://tustolica.pl/plac-europejski-otwarty-azjatycka-elegancja-w-centrum-warszawy_73273] (dostęp: wrzesień 2019).
6. Brylski P., *plac Europejski*, „Place Warszawy", [https://placewarszawy.pl/pl/plac-europejski/plac/5] (dostęp: wrzesień 2019).

Na zielonych schodach. Eiffel Kert w Budapeszcie

1. Źródło: [https://web.archive.org/web/20130427084856/http://www.budapestvacationservice.com/nyugati_railway_station.html] (dostęp: czerwiec 2019).
2. Źródło: [https://convergen-ce.com/eiffel-square] (dostęp: czerwiec 2019).
3. Źródło: [https://azevirodaja.hu/nevezok/888] (dostęp: czerwiec 2019).
4. Źródło: [https://velvet.hu/bpma/2015/09/26/minek_van_budapesten_ket_street_food_park_es_melyiket_valasszam/] (dostęp: czerwiec 2019).

W gąszczu miejskiej zieleni. Charlottehaven w Kopenhadze

1. Pracka J. M., *Ogród na terenie dawnej fabryki*, „Sztuka Krajobrazu", [http://sztuka-krajobrazu.pl/1666/artykul/ogrod-na-terenie-dawnej-fabryki] (dostęp: grudzień 2018).
2. Źródło: [https://www.ltarkitekter.dk/charlottehaven-en-0] (dostęp: grudzień 2018).
3. Źródło: [https://miesarch.com/work/1372] (dostęp: grudzień 2018).
4. Villarreal M. J., *Charlotte Garden, en Copenhagen: un jardín en medio de la ciudad*, „Platforma Urbana", [http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/04/12/charlotte-garden-en-copenhagen-un-jardin-en-medio-de-la-ciudad/] (dostęp: grudzień 2018).
5. Źródło: [https://www.sla.dk/en/projects/charlottehaven] (dostęp: grudzień 2018).

Miejskie morskie fale. Kalvebod Bølge w Kopenhadze

1. Źródło: [https://www.architonic.com/en/project/urban-agency-kalvebod-waves/5104220] (dostęp: wrzesień 2019).
2. *Kalvebod Waves aspires to become Copenhagen's new waterfront attraction*, „Bustler", [https://bustler.net/news/3014/kalvebod-waves-aspires-to-become-copenhagen-s-new-waterfront-attraction] (dostęp: wrzesień 2019).
3. Źródło: [http://www.urban-agency.com/projects/kalvebod-waves/] (dostęp: wrzesień 2019).
4. Źródło: [http://jdsa.eu/kal/] (dostęp: wrzesień 2019).
5. Źródło: [http://landezine.com/index.php/2014/01/kalvebod-waves-by-jds-architects/] (dostęp: wrzesień 2019).
6. Źródło: [http://landezine.com/index.php/2017/03/the-kalvebod-waves-copenhagen-by-jds-urban-agency-part-2/] (dostęp: wrzesień 2019).

Myślenie krajobrazem. Dach Opery Narodowej w Oslo

1. Źródło: [https://snohetta.com/project/42-norwegian-national-opera-and-ballet?] (dostęp: październik 2019).
2. Lehtinen H., *From Sunday architecture to everyday architecture*, „Raven and Wood", [https://medium.com/ravenandwood/kjetil-tr%C3%A6dahl-thorsen-subtle-shapeshifters-f6d897dfa234] (dostęp: październik 2019).
3. Keskeys P., Moving Mountains: The Incredible Architectural Journey of Snøhetta, „Architizer", [https://architizer.com/blog/inspiration/stories/25-years-of-snohetta/] (dostęp: październik 2019).

Powrót ku rzece. Bulwary Wiślane w Warszawie

1. Źródło: [https://landscape.coac.net/en/node/177] (dostęp: październik 2019).
2. Szybisty Z., *Adres z historią: Bulwary Wiślane*, „Pańska Skórka", [https://www.panskaskorka.com/adres-z-historia-bulwary-wislane/] (dostęp: grudzień 2019).
3. Skalimowski A., Tucholski Z., *Zabytkowe bulwary wiślane na Wybrzeżu Kościuszkowskim i Gdańskim w Warszawie*, CEJSH, [http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-ccde88db-3a8a-442d-8599-b703209925d9] (dostęp: październik 2019).
4. Wlazeł A., *Rzeka przywrócona miastu*, Teraz Polska, [https://terazpolska.pl/pl/a/Rzeka-przywrocona-miastu] (dostęp: październik 2019).
5. Wróblewski P., Bulwary nad Wisłą mają prawie dwieście lat. Oto ich historia!, „Nasze Miasto", [https://warszawa.naszemiasto.pl/bulwary-nad-wisla-maja-prawie-dwiescie-lat-oto-ich-historia/ar/c4-4242701] (dostęp: październik 2019).
6. Rudawa D., Zaręba P., *Bulwary Wiślane*, [https://sarp.warszawa.pl/wordpress/wp-

content/uploads/2017/10/DR_2017-09-Bulwary-Sarp-PZ.pdf] (dostęp: październik 2019).

Miasto jutra. Bo01 w Malmö

1. *Västra Hamnen. The Bo01-area. A city for people and the environment*, City of Malmö [https://docplayer.net/46343895-Vastra-hamnen-the-bo01-area-a-city-for-people-and-the-environment.html] (dostęp: kwiecień 2019), s. 2
2. Givan K. (red.), *What does good leadership look like? Lessons from Bo01, Sweden*, wyd. Architecture and Design Scotland [https://www.ads.org.uk/wp-content/uploads/5061_bo01-case-study-a-ds-version-080611.pdf] (dostęp: kwiecień 2019), s. 5
3. Alfaro K. E., Ariza M. C., Quintero M. C., *Urban recovery and planning: the case of Western Harbor, Malmö*, „Ciudades Sostenibles" [https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/en/urban-recovery-and-planning-the-case-of-western-harbor-malmo/] (dostęp: kwiecień 2019)
4. Austin G., *Case study and sustainability assessment of Bo01, Malmö, Sweden*, „Journal of Green Building", s. 40
5. *Swede dreams*, „The Guardian" [https://www.theguardian.com/artanddesign/2005/aug/29/architecture] (dostęp: kwiecień 2019)

Dobrze, lepiej, najlepiej. Infrastruktura rowerowa w Kopenhadze

1. *Anniversary of the Modern Copenhagen Cycle Track*, „Copenhagenize", [http://www.copenhagenize.com/2008/06/copenhagen-lanes-celebrate-25-years.html] (dostęp: kwiecień 2020).
2. Źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/Cycling_in_Copenhagen] (dostęp: wrzesień 2019).
3. Źródło: [https://denmark.dk/people-and-culture/biking] (dostęp: wrzesień 2019).
4. *City of Cyclists – Copenhagen bicycle life*, City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration Traffic Department, 2013, s. 9.
5. Źródło: [https://copenhagenizeindex.eu/] (dostęp: kwiecień 2020).
6. *Good, Better, Best. The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025*, City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration Traffic Department, 2011.
7. *Copenhagen, the most bicycle-friendly city in the world*, Union Cycliste Internationale, [https://www.uci.org/news/2014/copenhagen-the-most-bicycle-friendly-city-in-the-world-165707] (dostęp: wrzesień 2019).
8. *Good, Better, Best. The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025*, City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration Traffic Department, 2011, s. 8.
9. Kirschbaum E., *Copenhagen has taken bicycle commuting to a whole new level*, „Los Angeles Times", [https://www.latimes.com/world-nation/story/2019-08-07/copenhagen-has-taken-bicycle-commuting-to-a-new-level] (dostęp: wrzesień 2019).
10. Źródło: [https://web.archive.org/web/20190707123514/https://www.kk.dk/indhold/62-af-koebenhavnerne-cykler-til-arbejde-og-uddannelse] (dostęp: wrzesień 2019).
11. *Good, Better, Best. The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025*, City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration Traffic Department, 2011, s. 6.
12. Źródło: [https://www.miasto2077.pl/w-kopenhadze-beda-poszerzac-trasy-rowerowe/] (dostęp: wrzesień 2019).
13. Krysiak J., *Rowerowe życie w Warszawie. Długość wszystkich dróg dla cyklistów przekroczy 600 km*, „Gazeta Żoliborza", [https://gazetazoliborza.pl/2019/06/rowerowe-zycie-w-warszawie-dlugosc-wszystkich-drog-dla-cyklistow-przekroczy-600-km/] (dostęp: wrzesień 2019).
14. *City of Cyclists – Copenhagen bicycle life*, City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration Traffic Department, 2013 s. 3.
15. *Copenhagen City Of Cyclists. Facts & Figures 2017*, City of Copenhagen, Technical and Environmental Administration Traffic Department, 2017, s. 5. [http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city_handout.pdf] (dostęp: wrzesień 2019).
16. *Cycling Map Copenhagen*, City of Copenhagen, 2016.
17. Źródło: [https://dissingweitling.com/en/project/quay-bridge] (dostęp: wrzesień 2019).
18. Źródło: [https://en.wikiarquitectura.com/building/cykelslangen-bycicle-snake/] (dostęp: wrzesień 2019).
19. *The Bicycle Serpent – Solving Bicycling Infrastructure*, „State of Green", [https://stateofgreen.com/en/partners/city-of-copenhagen/solutions/the-bicycle-serpent-solving-bicycling-infrastructure/] (dostęp: wrzesień 2019).
20. Źródło: [https://archello.com/project/the-bicycle-snake] (dostęp: wrzesień 2019).
21. Hoj S., *Why can't all cities have bike bridges like Copenhagen's new Cycle Snake?*, „The Guardian", [https://www.theguardian.com/cities/2014/jul/14/bike-lanes-bridge-copenhagen-new-cycle-snake-cykelslangen] (dostęp: wrzesień 2019).
22. Źródło: [https://dissingweitling.com/en/project/bicycle-snake] (dostęp: wrzesień 2019).
23. Gulsrud N., Steiner H., *Life between buildings*, „Topos Magazine", [https://www.toposmagazine.com/copenhagen-cykelslangen/] (dostęp: wrzesień 2019).
24. Mairs J., *Copenhagen bridge by Olafur Eliasson is designed to resemble ship masts*, „Dezeen", [https://www.dezeen.com/2015/08/22/copenhagen-denmark-cirkelbroen-circle-bridge-olafur-eliasson-ship-masts/] (dostęp: listopad 2019).
25. Źródło: [https://copenhagenlightfestival.org/wanna-visit/the-circle-bridge/] (dostęp: listopad 2019).
26. Źródło: [https://miesarch.com/work/3393] (dostęp: listopad 2019).
27. Etherington R., *Cirkelbroen by Olafur Eliasson*, „Dezeen", [https://www.dezeen.com/2009/11/11/cirkelbroen-by-olafur-eliasson/] (dostęp: listopad 2019).
28. Źródło: [https://laud8.wordpress.com/2015/08/25/cirkelbroen-the-circle-bridge/]

(dostęp: listopad 2019).
29. Źródło: [https://www.archdaily.com/772411/cirkelbroen-bridge-studio-olafur-eliasson/] (dostęp: listopad 2019).
30. Colville-Andersen M., *Copenhagen's Latest Piece of Cycle Infrastructure Is a „Stupid, Stupid Bridge"*, „Archdaily", [https://www.archdaily.com/868904/copenhagens-latest-piece-of-cycle-infrastructure-is-a-stupid-stupid-bridge] (dostęp: listopad 2019).
31. Lomholt I., *Inner Harbour Bridge in Copenhagen*, „e–Architect", [https://www.e-architect.co.uk/copenhagen/inner-harbour-bridge-in-copenhagen] (dostęp: listopad 2019).
32. *The cycling and pedestrian 'Inner Harbour Bridge' finally opens in Copenhagen after years of delays*, „The Civil Engineer", [https://www.thecivilengineer.org/news-center/latest-news/item/974-the-cycling-and-pedestrian-inner-harbour-bridge-finally-opens-in-copenhagen-after-years-of-delays] (dostęp: listopad 2019).

Jedź na rowerze tak, jakbyś go komuś ukradł. Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie

1. Źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/Amsterdam] (dostęp: maj 2020).
2. Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Warszawa#cite_note-populacja2019-2] (dostęp: maj 2020).
3. *Amsterdam's cycling history*, „I amsterdam", [https://www.iamsterdam.com/en/plan-your-trip/getting-around/cycling/amsterdam-cycling-history] (dostęp: maj 2019).
4. Garrick N., *5 Reasons Why Amsterdam Works So Well for Bikes*, „Bloomberg CityLab", [https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-10-31/5-reasons-why-amsterdam-works-so-well-for-bikes]
5. Zee R., *How Amsterdam became the bicycle capital of the world*, „The Guardian", [https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord]
6. Źródło: [https://www.dutchamsterdam.nl/68-amsterdam-city-of-bikes#] (dostęp: maj 2020).
7. O'Sullivan F., *Street by Street, Amsterdam Is Cutting Cars Out of the Picture*, „Bloomberg CityLab", [https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-10-07/how-amsterdam-is-closing-the-door-on-downtown-cars] (dostęp: styczeń 2020).
8. Dale B., *Cyclists Have to Fight Everywhere: Reading Into Pete Jordan's <<In the City of Bikes>>*, „Next City", [https://nextcity.org/daily/entry/cyclists-have-to-fight-everywhere-reading-into-pete-jordans-in-the-city-of-] (dostęp: maj 2019).
9. O'Sullivan F., *Dutch Cyclists Feel the Squeeze*, „Bloomberg CityLab", [https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-28/cargo-bike-deliveries-spark-a-road-debate-in-amsterdam] (dostęp: styczeń 2020).
10. Payne C., *Amsterdam is out of bicycle parking spaces, so it's building 40,000 more*, „INHABITAT", [https://inhabitat.com/amsterdam-is-out-of-bicycle-parking-spaces-so-its-building-40000-more/] (dostęp: kwiecień 2019).
11. Źródło: [https://copenhagenizeindex.eu/cities/amsterdam] (dostęp: styczeń 2020).
12. *Policy: Cycling*, City of Amsterdam, [https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/policy-cycling/] (dostęp: styczeń 2020).

Pożegnanie z Moskwą. Plac Kálmána Széllа w Budapeszcie

1. Źródło: [https://welovebudapest.com/en/article/2016/5/11/renovations-now-complete-at-budapest-s-szell-kalman-square] (dostęp: maj 2019).
2. Źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/Sz%C3%A9ll_K%C3%A1lm%C3%A1n_t%C3%A9r] (dostęp: maj 2019).
3. Źródło: [http://landezine.com/index.php/2016/10/szell-kalman-square-budapest-hungary/] (dostęp: maj 2019).
4. Źródło: [https://www.archdaily.com/797567/szell-kalman-square-epitesz-studio-plus-leptek-terv] (dostęp: maj 2019).
5. Źródło: [https://www.iflaeurope.eu/index.php/site/project/szell-kaman-square-public-spacedevelopement-of-szell-kalman-square] (dostęp: maj 2019).

Wehikuł czasu. Alexanderplatz w Berlinie

1. Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Alexanderplatz] (dostęp: grudzień 2019).
2. The Official Website of Berlin, [https://www.berlin.de/en/attractions-and-sights/3560109-3104052-alexanderplatz.en.html] (dostęp: grudzień 2019).
3. Źródło: [https://www.introducingberlin.com/alexanderplatz] (dostęp: grudzień 2019).
4. O'Sullivan F., *Alexanderplatz Is Difficult to Love, But Berlin Wants to Save It Anyway*, „Bloomberg CityLab", [https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-05/alexanderplatz-is-difficult-to-love-but-berlin-wants-to-save-it-anyway] (dostęp: grudzień 2019).
5. Źródło: [https://web.archive.org/web/20080921122322/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/alexanderplatz/index_en.shtml] (dostęp: grudzień 2019).
6. Czupryna J. M., *Plac Aleksandra w Berlinie*, „Berlin. Przewodnik po mieście", [https://przewodnik-po-berlinie.pl/plac-aleksandra-w-berlinie/] (dostęp: grudzień 2019).

Kiedy przestrzeń podąża za ludźmi. Stacja Nørreport w Kopenhadze

1. Bravo D., *Nørreport Station*, „Public Space", [https://www.publicspace.org/works/-/project/j057-n-rreport-station] (dostęp: marzec 2019).
2. Źródło: [https://www.cobe.dk/place/norreport-station] (dostęp: marzec 2019).
3. Źródło: [http://landezine.com/index.php/2016/08/norreport-station-copenhagen/] (dostęp: marzec 2019).

Trudne konteksty. Krakowskie Przedmieście i plac Litewski w Lublinie

1. Kraszewska E., *Przestrzenie publiczne miasta Lublin*, Towarzystwo Urbanistów Polskich, [http://www.tup.org.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=294%3Aprzestrzenie-publiczne-miasta-lublin&catid=225%3Alublin-2012-gospodarz&Itemid=404&lang=pl] (dostęp: sierpień 2019).
2. *Lublin: otwarto zmodernizowany Plac Litewski w centrum miasta*, „Dzieje.pl", [https://dzieje.pl/dziedzictwo-kulturowe/zakonczenie-roku-jubileuszowego-z-okazji-300-lecia-kosciola-sw-zygmunta] (dostęp: sierpień 2019).
3. Brzuszkiewicz T., *Z przeszłości Placu Litewskiego*, „Rynek Lubelski", [https://ryneklubelski.pl/2015/08/z-przeszlosci-placu-litewskiego/] (dostęp: sierpień 2019).
4. Brzuszkiewicz T., *Był sobie baobab... na placu*, „Rynek Lubelski", [https://ryneklubelski.pl/2017/05/byl-sobie-baobab-na-placu/] (dostęp: sierpień 2019).
5. Dybek A., *Plac Litewski. Jak powstawał i kim byli jego architekci?*, „Dziennik Wschodni", [https://www.dziennikwschodni.pl/magazyn/plac-litewski-jak-kiedys-wygladal-i-kim-byli-jego-architekci-zdjecia,n,1000178800.html] (dostęp: sierpień 2019).
6. Źródło: [https://architektura.info/wiadomosci/konkursy_architektoniczne/projekt_rewitalizacji_placu_litewskiego_w_lublinie] (dostęp: sierpień 2019).
7. *Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. 2015 poz. 1777)*, Strona główna Sejmu Rzeczpospolitej Polskiej, [http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20150001777] (dostęp: sierpień 2019).
8. Źródło: [https://www.youtube.com/watch?v=B_Y3nGXp60E] (dostęp: sierpień 2019).
9. Jurkowski A., *Plac Litewski wyróżniony za przebudowę. Inwestycja pochłonęła 66 mln zł*, „Lublin nasze miasto", [https://lublin.naszemiasto.pl/plac-litewski-wyrozniony-za-przebudowe-inwestycja/ar/c1-7340497] (dostęp: wrzesień 2019).
10. *Tak będzie wyglądał Plac Litewski – wizualizacja*, „Lublin 112", [https://www.lublin112.pl/bedzie-wygladal-plac-litewski-wizualizacja/] (dostęp: wrzesień 2019).
11. Imiolczyk W., *Rewitalizacja Śródmieścia Lublina czyli zagospodarowanie Placu Litewskiego*, „Sztuka Krajobrazu", [http://sztuka-krajobrazu.pl/3959/artykul/rewitalizacja-srodmiescia-lublina-czyli-zagospodarowanie-placu-litewskiego] (dostęp: październik 2019).
12. Źródło: [https://www.dziennikwschodni.pl/lublin/plac-litewski-z-lotu-ptaka-tuz-przed-przebudowa-zdjecia-i-wideo-z-drona,n,1000178598.html] (dostęp: sierpień 2019).
13. Smaga D., *Nowa fontanna na placu Litewskim uruchomiona*, „Dziennik Wschodni", [https://www.dziennikwschodni.pl/lublin/uruchomili-multimedialna-fontanne-na-placu-litewskim,n,1000189942.html] (dostęp: sierpień 2019).
14. Smaga D., *Nowe fontanny z ochroną. Ile wydamy na ich utrzymanie?*, „Dziennik Wschodni", [https://www.dziennikwschodni.pl/lublin/fontanny-na-pl-litewskim-z-calodobowa-ochrona-juz-wiadomo-ile-wydamy-na-ich-utrzymanie,n,1000199254.html] (dostęp: sierpień 2019).
15. Jurkowski A., *Fontanna na pl. Litewskim zagra i zatańczy za prawie 900 tysięcy zł*, „Kurier Lubelski", [https://kurierlubelski.pl/fontanna-na-pl-litewskim-zagra-i-zatanczy-za-prawie-900-tysiecy-zl/ar/12079414] (dostęp: sierpień 2019).
16. *Plac Litewski w Lublinie – przestrzeń na nowo*, „Sztuka Architektury", [https://sztuka-architektury.pl/article/10776/plac-litewski-w-lublinie-przestrzen-na-nowo] (dostęp: październik 2019).
17. Źródło: [https://lublin.eu/lublin/przestrzen-miejska/aktualnosci/nagroda-dla-lublina-za-zrewitalizowany-deptak-i-plac-litewski,74,2133,1.html] (dostęp: październik 2019).
18. Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Grand_Hotel_Lublinianka] (dostęp: październik 2019).

Drugie życie. Wolny Dziedziniec w Poznaniu

1. Źródło: [https://www.poznan.pl/mim/info/news/dziedziniec-urzedu-miasta-w-nowej-odslonie,84087.html] (dostęp: czerwiec 2019).
2. Borkowski S., *Jak powinien wyglądać dziedziniec Urzędu Miasta?*, [https://www.miastopoznaj.pl/polityka/1566-jak-powinien-wygladac-dziedziniec-urzedu-miasta] (dostęp: czerwiec 2019).
3. *Raport z konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania dziedzińca Urzędu Miasta Poznania 1 – 19 kwietnia 2014 r.*, [https://www.poznan.pl/mim/main/-,p,15574,37652,38490.html] (dostęp: czerwiec 2019).
4. Źródło: [http://www.starzakstrebicki.eu/projekt/dziedziniec-urzedu-miasta/] (dostęp: czerwiec 2019).
5. Źródło: [https://www.poznan.pl/mim/info/news/wolny-dziedziniec-otwarty,118015.html] (dostęp: czerwiec 2019).

Pierwsze polskie woonerfy. Rewitalizacja śródmiejskich ulic w Łodzi

1. Gameren D., Mooij H., *Erfenissen van het woonerf. The Heritage of the Woonerf*, DASH (Delft Architectural Studies on Housing), [https://journals.open.tudelft.nl/dash/article/view/4581], s. 19 (dostęp: listopad 2019).
2. Meijer G., *Mede-grondlegger van het moderne Emmen overleden*, „Dagblad van het Noorden", [https://www.dvhn.nl/drenthe/Mede-grondlegger-van-het-moderne-Emmen-overleden-21127102.html] (dostęp: listopad 2019).
3. Zimny B., *Filozofia projektowania ulic typu woonerf w Łodzi* w: Informacja [biuletyn Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu „Klir" nr 46, wyd. Częstochowa: Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „Klir" 2015, [http://www.klir.pl/biuletyny/biuletyn46.pdf] (dostęp: listopad 2019).
4. Źródło: [https://fundacjafenomen.wixsite.com/woonerf/] (dostęp: listopad 2019).
5. Betlej M., Radziejowska A., *Rozwój idei stref woonerf w Polsce na przykładzie miasta Łodzi*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe" 2016, nr 6, [http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-67cae31c-0250-4fd4-adbd-831972be2ae7] (dostęp: listopad 2019).
6. Źródło: [http://woonerf.dlalodzi.info/czym_jest_woonerf.html] (dostęp: listopad 2019).

Miejski salon. Israels Plads w Kopenhadze

1. Źródło: [https://www.cobe.dk/place/israels-plads] (dostęp: październik 2019).
2. Zerlang M., *Experiencing Israels Plads*, „Nordic Journal of Architectural Research" nr 1/2008 [20], s. 56.
3. Źródło: [https://denstoredanske.lex.dk/Ferdinand_Meldahl] (dostęp: październik 2019).
4. *Plac z brodą*, Garvest, [https://www.garvest.com/blog/plac-z-broda] (dostęp: październik 2019).
5. Źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/Israels_Plads] (dostęp: październik 2019).
6. *Israels Square: $18.7 Million Regeneration Wows in Copenhagen, Denmark*, Land8: Landscape Architects Network, [https://land8.com/israels-square-18-7-million-regeneration-wows-in-copenhagen-denmark/] (dostęp: październik 2019).
7. Lofland L. H., *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*, [https://books.google.pl/books?id =vckzR8aHfJIC&printsec =frontcover&hl=pl&source =gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false] (dostęp: październik 2019).

Podsumowanie i wnioski. W poszukiwaniu przestrzeni idealnej

1. Januchta-Szostak A., *The Role of Public Visual Art in Urban Space Recognition* [w] *Cognitive Maps*, K. Perusich (red.), wyd. IntechOpen, 2010 [https://www.intechopen.com/books/cognitive-maps/the-role-of-public-visual-art-in-urban-space-recognition] (dostęp: maj 2020).
2. Lorens P., *Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej* [w] *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych,* P. Lorens, Martyniuk–Pęczek J. (red.), wyd. Urbanista, Gdańsk 2010, s. 15-16.

Bibliografia

Alexander Ch. i in., *Język wzorców. A Pattern Language*, tłum. A. Kaczanowska, K. Maliszewska, M. Trzebiatowska, wyd. GWP, Gdańsk 2008.

Bibri S. E., *Advances in the Leading Paradigms of Urbanism and their Amalgamation*, wyd. Springer, Cham 2020.

Booth M., *Skandynawski raj. O ludziach prawie idealnych*, tłum. B. Gutowska-Nowak, wyd. Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2015.

Brears R. C., *Blue and Green Cities: The Role of Blue-Green Infrastructure in Managing Urban water Resources*, wyd. Palgrave Macmillan, 2018, ebook.

Chomątowska B., *Lachert i Szanajca. Architekci awangardy*, wyd. Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2015.

Chomątowska B., *Betonia. Dom dla każdego*, wyd. Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2018.

Danielewicz D., *Berlin. Przewodnik po duszy miasta*, wyd. W.A.B., Warszawa 2013.

Dreszer W., *Od bioniki do krajobrazu. Włodzimierza Dreszera refleksje nad dydaktyką artystyczną*, wyd. Wydawnictwo Uniwersytetu Artystycznego w Poznaniu, Poznań 2018.

Drozda Ł., *Miejska wspólnota nie dla każdego*, „Autoportret" 2015, nr 4 [51], s. 93.

Drozda Ł., *Uszlachetniając przestrzeń. Jak działa gentryfikacja i jak się ją mierzy*, wyd. Instytut Wydawniczy Książka i Prasa, Warszawa 2017.

Drozda Ł., *Dwa tysiące. Instrukcja obsługi polskiej urbanizacji w XXI wieku*, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, 2018, ebook.

Drozdowski R., Frąckowiak M., Krajewski M., Rogowski Ł., *Narzędziownia. Jak badaliśmy (niewidzialne) miasto*, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2012.

Dyckhoff T., *Epoka spektaklu. Perypetie architektury i miasta XXI wieku*, tłum. A. Rasmus-Zgorzelska, wyd. Karakter, Kraków 2018.

Eco U. (red.), *Historia brzydoty*, tłum. zbiorowe, wyd. Dom Wydawniczy REBIS Sp. z o.o., Poznań 2007.

Eco U. (red.), *Historia piękna*, tłum. A. Kuciak, wyd. Dom Wydawniczy REBIS Sp. z o.o., Poznań 2007.

Eco U., *Szaleństwo katalogowania*, tłum. T. Kwiecień, wyd. Dom Wydawniczy REBIS Sp. z o.o., Poznań 2009.

Ferrari M., Smith H. (red.), *Waterfront Regeneration. Experiences in City-building*, wyd. Routledge, Abingdon i Nowy Jork 2012.

Frutiger A., *Człowiek i jego znaki*, tłum. Cz. Tomaszewska, wyd. d2d.pl, Kraków 2015.

Gajda R., Szcześniak N., *Archistorie. Jak odkrywać przestrzeń miast?*, wyd. Znak, Kraków 2018.

Gauß K.-M., *W gąszczu metropolii*, tłum. S. Lisiecka, wyd. Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2012.

Gehl J., *Miasta dla ludzi*, wyd. RAM, Kraków 2014.

Gössel P., Leuthäuser G., *Architektura XX wieku*, tłum. K. Frankowska, L. Głuchowska, M. Kucewicz, wyd. Taschen, Kolonia 2010.

Graham W., *Miasta wyśnione. Siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat*, tłum. A. Sak, wyd. Karakter, Kraków 2016.

Gzell S., *O Architekturze. Szkice pisane i rysowane*, wyd. Wydawnictwo Blue Bird, Warszawa 2014.

Hansen O., *Zobaczyć świat*, red. J. Gola, wyd. Zachęta Narodowa Galeria Sztuki i Akademia Sztuk Pięknych i Autorzy, Warszawa 2005.

Happach M., Sadowy K., *Przestrzeń publiczna jako wyzwanie społeczne*, „Autoportret" 2015, nr 4 [51], s. 86.

Hitchens Ch., *Listy do młodego kontestatora*, tłum. D. Żukowski, wyd. Karakter, Kraków 2017.

Howard E., *Miasta-ogrody jutra*, tłum. M. Trykozko, wyd. Fundacja Centrum Architektury i Instytut Kultury Miejskiej, Gdańsk – Warszawa 2015.

Izenour S., Scott Brown D., Venturi R., *Uczyć się od Las Vegas*, tłum. A. Porębska, wyd. Karakter, Kraków 2013.

Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, tłum. Ł. Mojsak, wyd. Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2015.

Jaworski P., *Miejskie prototypowanie*, „Magazyn Miasta" 2016, nr 2 [14], s. 50.

Jaworski P., Karłowska A., *Zwinna urbanistyka*, „Autoportret" 2017, nr 1 [56], s. 25.

Klein L. (red.), *Polskie Las Vegas i szwagier z Corelem. Architektura, moda i projektowanie wobec transformacji systemowej w Polsce*, wyd. Fundacja Kultura Miejsca, Warszawa 2017.

Knothe J., *Sztuka budowania*, wyd. Karakter, Kraków 2015.

Koch W., *Style w architekturze. Arcydzieła budownictwa europejskiego od antyku po czasy współczesne*, tłum. zbiorowe, wyd. Świat Książki, Warszawa 2005.

Koolhaas R., *Deliryczny Nowy Jork*, tłum. D. Żukowski, wyd. Karakter, Kraków 2013.

Koolhaas R., *Śmieciowa przestrzeń. Teksty*, red. A. Leśniak, G. Piątek, tłum. M. Wawrzyńczak, wyd. Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2017.

Krzaczkowski P., Kwaterko M. (red. i tłum.), *Przewodnik dla dryfujących. Antologia sytuacjonistycznych tekstów o mieście*, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2015.

Kusiak J., Świątkowska B. (red.), *Miasto-Zdrój. Architektura i programowanie zmysłów*, tłum. zbiorowe, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2013.

Lański K., *Woda w sztuce publicznej*, „Magazyn Miasta" 2016, nr 1 [13], s. 29.

Le Corbusier, *Kiedy katedry były białe. Podróż do kraju ludzi nieśmiałych*, tłum. T. Swoboda, wyd. Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2013.

Leduff Ch., *Detroit. Sekcja zwłok Ameryki*, tłum. I. Noszczyk, wyd. Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2015.

Lenk K., Satalecka E., *Podaj dalej. Dizajn, nauczanie, życie*, wyd. Karakter, Kraków 2018.

Lewis S., *Front to Back: A design agenda for urban housing*, wyd. Architectural Press, Oxford 2005, ebook.

Loos A., *Ornament i zbrodnia. Eseje wybrane*, tłum. A. Stępnikowska-Berns, wyd. BWA w Tarnowie i Fundacja Centrum Architektury, Tarnów – Warszawa 2013.

Maciejewska A. (red.), *Krajobraz w planowaniu przestrzennym*, wyd. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej i Wydział Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2016.

Mandanici E., *Mierzyć krajobraz*, tłum. E. Ranocchi, „Autoportret" 2015, nr 2 [49], s. 88.

Mańkowska-Grin E. (red.), *Rozmowy drugie*, wyd. EMG, Kraków 2017.

Matysek-Imielińska M., *Miasto w działaniu. Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa – dobro wspólne w epoce nowoczesnej*, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2018, ebook.

Mazur H. (red.), *Miasto na plus. Eseje o polskich przestrzeniach miejskich*, wyd. Wysoki Zamek, Kraków 2017.

Miessen M., *Koszmar partycypacji + Niezależna praktyka*, tłum. M. Choptiany, wydanie drugie poszerzone, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2016.

Montgomery Ch., *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*, tłum. T. Tesznar, wyd. Wysoki Zamek, Kraków 2015.

Nawratek K., *Miasto jako idea polityczna*, wyd. Korporacja Ha!art, Kraków 2008.

Neal P. (red.), *Urban Villages and the Making of Communities*, wyd. Spon Press, Londyn i Nowy Jork 2003, ebook.

Obarska M., *Wodne place*, „Magazyn Miasta" 2016, nr 1 [13], s. 68.

Onderwater M., *Mariahilfer Strasse. Aleja handlowa*, red. zespół „Magazynu Miasta", „Magazyn Miasta" 2016, nr 2 [14], s. 32.

Peñalosa G., *Wszyscy jesteśmy pieszymi*, tłum. K. Lański, „Magazyn Miasta" 2016, nr 2 [14], s. 17.

Pluta K., *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*, wyd. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2014.

Pobłocki K., Świątkowska B. (red.), *Architektura niezrównoważona*, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2016.

Podbiegłowska S., *Parki linearne w przestrzeni zurbanizowanej – uwarunkowania i możliwości rozwoju. Projekt dla miasta Poznania*, Uniwersytet Artstyczny w Poznaniu.

Polakowski M., *Samochodom dziękujemy!*, „Magazyn Miasta" 2016, nr 2 [14], s. 38.

Polyak L., *Miasto jako pole bitwy*, tłum. M. Choptiany, „Autoportret" 2015, nr 2 [49], s. 8.

Polyak L., *Aktorzy tworzący miasto*, tłum. M. Choptiany, „Autoportret" 2017, nr 1 [56], s. 5.

Rasmussen S. E., *Odczuwanie architektury*, tłum. B. Gadomska, wyd. Karakter, Kraków 2015.

Rosińska M., *Przemyśleć u/życie. Projektanci. Przedmioty. Życie społeczne.*, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2010.

Sadik-Khan J., Solomonow S., *Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi*, tłum. W. Mincer, wyd. Wysoki Zamek, Kraków 2017.

Słodczyk J., *Historia planowania i budowy miast*, wyd. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2012.

Sobótka Ł., *Ekonomia ulicy*, „Magazyn Miasta" 2016, nr 2 [14], s. 29.

Sontag S. (w rozmowie z Jonathanem Cottem), *Myśl to forma odczuwania*, tłum. D. Żukowski, wyd. Karakter, Kraków 2014.

Speck J., *Walkable City. How Downtown Can Save America, One Step at Time*, wyd. Farrar, Straus and Giroux, Nowy Jork 2013.

Springer F., *Źle urodzone. Reportaże o architekturze PRL-u*, wyd. Karakter, Kraków 2011.

Springer F., *Wanna z kolumnadą. Reportaże o polskiej przestrzeni*, wyd. Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2013.

Springer F., *13 pięter*, wyd. Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2015.

Springer F., *Księga zachwytów*, wyd. Agora SA, Warszawa 2016.

Springer F., *Miasto Archipelag. Polska mniejszych miast*, wyd. Karakter, Kraków 2016.

Springer F., *Zaczyn. O Zofii i Oskarze Hansenach*, wyd. Wydawnictwo Karakter i Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie, Kraków – Warszawa 2018.

Staniszkis M., *Planowanie. Odnowa*, „Autoportret" 2017, nr 1 [56], s. 36.

Stevenson D., *Miasto*, wyd. Części Proste, Gdańsk 2019.

Sudjic D., *Kompleks gmachu. Architektura władzy*, tłum. A. Rasmus-Zgorzelska, wyd. Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2015.

Sudjic D., *Język miast*, tłum. A. Sak, wyd. Karakter, Kraków 2017.

Szmytkowska M., *Kreacje współczesnego miasta. Uwarunkowania i trajektorie rozwojowe polskich miast średnich*, wyd. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2017.

Świątkowska B. (red.), *Coś, które nadchodzi. Architektura XXI wieku*, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2011.

Świątkowska B. (red.), *My i oni. Przestrzenie wspólne / projektowanie dla wspólnoty*, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2014.

Świątkowska B. (red.), *Place. Instrukcja użycia*, tłum. J. Figiel, wyd. Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2019.

Świderski M., *Drugie życie deszczu*, „Magazyn Miasta" 2016, nr 1 [13], s. 32.

Świtek G., *Planowanie i higiena*, „Autoportret" 2017, nr 1 [56], s. 63.

Taipale I. (red.), *100 fińskich innowacji społecznych*, tłum. A. J. Gołąbek-Asikainen, wyd. Szara Godzina s.c. i Ambasada Finlandii, Katowice – Warszawa 2013.

Wantuch-Matla D., *Przestrzeń Publiczna 2.0. Miasto u progu XXI wieku*, wyd. Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2016.

Wejchert K., *Elementy kompozycji urbanistycznej*, reprint wyd. drugiego z 1984 roku, wyd. Arkady, Warszawa 2008.

Wicha M., *Krajobraz z plakatem*, „Autoportret" 2015, nr 2 [49], s. 4.

Wicha M., *Jak przestałem kochać design*, wyd. Karakter, Kraków 2015.

Wicha M., *Rzeczy, których nie wyrzuciłem*, wyd. Karakter, Kraków 2017.

Wilk P., *Pojutrze. O miastach przyszłości*, wyd. Wydawnictwo Literackie, Kraków 2017.

Wiśniewski M., *Manifest powojennej urbanistyki*, „Autoportret" 2017, nr 1 [56], s. 72.

Wright A., *Future Park: Imagining Tomorrow's Urban Parks*, wyd. CSIRO Publishing, 2013, ebook.

Zumthor P., *Myślenie architekturą*, tłum. A. Kożuch, wyd. Karakter, Kraków 2010.

Źródła internetowe

Burno F., *Frontem do Wisły. Architektura Wybrzeża Kościuszkowskiego i środkowej części warszawskiego Powiśla w latach 1910–1939*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki" 2015, t. 60, z. 3, s. 31, wyd. Komitet Architektury i Urbanistyki PAN, [https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-7983ec72-ff1a-40ed-935c-55de05039c12] (dostęp: październik 2019).

Erbel J., *Granice sztuki w przestrzeni publicznej. Czy artyści i artystki mają prawo do podwórek?*, „Art transparent", [http://arttransparent.org/text/granice-sztuki-w-przestrzeni-publicznej-czy-artysci-i-artystki-maja-prawo-do-podworek-joanna-erbel/] (dostęp: luty 2020).

Jaworski P., Kubieniec M., *Blaski i cienie prototypowania*, „Magazyn Miasta", [http://magazynmiasta.pl/2019/09/26/blaski-i-cienie-prototypowania/] (dostęp październik 2019).

Kimmelman M., *In Madrid's Heart, Park Blooms Where a Freeway Once Blighted*, „The New York Times", [https://www.nytimes.com/2011/12/27/arts/design/in-madrid-even-maybe-the--bronx-parks-replace-freeways.html] (dostęp: marzec 2019).

Martin K., Wood L., *What makes a good play area for children?*, The University of Western Australia, [https://www.web.uwa.edu.au/__data/assets/pdf_file/0011/1857467/What-makes--a-good-play-area-literature-summaryfeb2011.pdf] (dostęp: listopad 2019).

Navas Ferrer T., *Public Space and Heritage or the Longevity of European Cities*, The European Prize for Urban Public Space, [https://www.publicspace.org/multimedia/-/post/public-space--and-heritage-or-the-longevity-of-european-cities] (dostęp: październik 2019).

Paszkowski Z., *Idea miasta*, „Przestrzeń i Forma" 2012, nr 17, s. 145, [http://www.pif.zut.edu.pl//images/pdf/pif-17_pdf/A-02_Paszkowski.pdf] (dostęp: marzec 2020).

Solomon S. G., *The science of play: How to build playgrounds that enhance children's development*, wyd. University Press of New England, 2014, ebook.

Szwed J., *Współczesna rola bulwarów w mieście*, „Przestrzeń i FORMA" 2011, nr 16, s. 443 – 453, [http://www.pif.zut.edu.pl//images/pdf/pif-16_pdf/C-07_Szwed.pdf] (dostęp: grudzień 2019).

Szwed J., *Współczesne tendencje i możliwości wykorzystania oświetlenia zewnętrznego w promocji i rozwoju miasta – Festiwal Światła*, „Przestrzeń i Forma" 2012, nr 18, s. 227 – 235, [http://www.pif.zut.edu.pl//images/pdf/pif-18_pdf/D-01_PiF18_Szwed.pdf] (dostęp: grudzień 2019).

Wantuch-Matla D., *Stymulująca rola miejskich przestrzeni publicznych*, „Przestrzeń i Forma" 2009, nr 12, s. 373, [http://www.pif.zut.edu.pl/pif-12_pdf/C-07%20Wantuch-Matla.pdf] (dostęp: styczeń 2020).

Wantuch-Matla D., *Przeobrażenia przestrzeni publicznej w małych miastach Europy zachodniej*, „Przestrzeń i Forma" 2015, nr 23, s. 179, [http://www.pif.zut.edu.pl/pif-23-2_pdf/C-10_PiF23-2_Wantuch-Matla.pdf] (dostęp: styczeń 2020).

Wantuch-Matla D., *Topografia współczesnych miejskich przestrzeni publicznych*, „Przestrzeń i Forma" 2012, nr 17, s. 387, [http://www.pif.zut.edu.pl/pif-17_pdf/C-06_WantuchMatla.pdf] (dostęp: styczeń 2020).

Spis ilustracji

s. 19 „Plac Defilad". Tymczasowa aranżacja przestrzeni przed Pałacem Kultury i Nauki w Warszawie. Stół publiczny (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 20 „Plac Defilad". Drewniane meble miejskie (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 21 „Plac Defilad". Stół publiczny (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 24 „Otwarta Ząbkowska" w Warszawie. Widok na ulicę Ząbkowską od strony ulicy Targowej (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 26 „Otwarta Ząbkowska" w Warszawie. Miejskie aktywności (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 27 „Otwarta Ząbkowska" w Warszawie. Meble miejskie (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 31 PARK(ing) Day w Poznaniu. Pas Kultury na ulicy Za Bramką (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 32 PARK(ing) Day w Poznaniu. Zaaranżowane miejsca parkingowe przed kawiarnią Ptasie Radio na ulicy Kościuszki (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 33 PARK(ing) Day w Poznaniu. Zaaranżowane miejsca parkingowe przed jedną z kawiarń na ulicy Taczaka (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 39 Przystań Sztuki w Poznaniu. Widok na dziedziniec ze schodów biurowca Bałtyk (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 40 Przystań Sztuki w Poznaniu. Siedziska miejskie na ulicy Zwierzynieckiej (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 41 Przystań Sztuki w Poznaniu. Widok od ulicy Zwierzynieckiej (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 42 Przystań Sztuki w Poznaniu. „Totemy" Alicji Białej. „Totem 02" (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 43 Przystań Sztuki w Poznaniu. „Totemy" Alicji Białej. Widok ze schodów budynku Concordia Design (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 47 „Morske orgulje" autorstwa Nikoli Bašicia w Zadarze (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 48 „Pozdrav suncu" autorstwa Nikoli Bašicia w Zadarze (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 49 „Pozdrav suncu" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 50 „Pozdrav suncu". Nocny spektakl (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 51 „Pozdrav suncu". Nocny spektakl (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 55 Plac Petara Zoranicia w Zadarze. Projekt: Kostrenčić x Krebel Arhitekti (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 56 Plac Petara Zoranicia w Zadarze. (fot. 1, 3 D. Fabijanić)
s. 56 Plac Petara Zoranicia w Zadarze. (fot. 2 © Kostrenčić x Krebel Arhitekti)
s. 57 Plac Petara Zoranicia w Zadarze. (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 63 Muzeum Nauki NEMO w Amsterdamie projektu Renzo Piano. Widok na dach (fot. M. Urbańska, 2017).

s. 64 Muzeum Nauki NEMO. Widok na budynek i wejście na publiczny plac na dachu (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 64 Muzeum Nauki NEMO. Instalacja wodna (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 65 Muzeum Nauki NEMO. Betonowe stopnie i instalacja wodna (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 65 Muzeum Nauki NEMO. Betonowe stopnie i siedziska (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 69 Hauser Plads w Kopenhadze projektu Polyform i Karres en Brands (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 70 Hauser Plads (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 71 Hauser Plads (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 75 Charlotte Ammundsens Plads projektu biura 1:1 Landskab (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 76 Charlotte Ammundsens Plads (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 82 Madrid Río projektu MRIO Arquitectos i West 8. Aleja spacerowa wzdłuż rzeki Manzanares (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 84 Madrid Río. Przestrzeń dla dzieci w Salón de Pinos (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 85 Madrid Río. Salón de Pinos (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 86 Madrid Río. Most Arganzuela projektu Dominique Perrault (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 87 Madrid Río. Most Arganzuela projektu Dominique Perrault (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 88 Madrid Río. Avenida de Portugal (fot. A. Müller).
s. 89 Madrid Río. Avenida de Portugal (© Burgos & Garrido Arquitectos).
s. 90 Madrid Río. Panorama (© Burgos & Garrido Arquitectos).
s. 91 Madrid Río. Panorama (© Burgos & Garrido Arquitectos).
s. 95 Superkilen projektu: BIG, Topotek 1 i Superflex. Plac Czerwony (© the Urban Land Institute).
s. 96 Superkilen. Zieleń na Mimers Plads (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 97 Superkilen. Marokańska fontanna i ośmiornica z Japonii na Mimers Plads (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 98 Superkilen. Plac Czerwony (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 99 Superkilen. Plac Czerwony (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 100 Superkilen. Chińskie palmy na Mimers Plads (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 101 Superkilen. Ludzie zgromadzeni wokół fontanny na Mimers Plads (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 102 Superkilen projektu. Plac Zielony (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 103 Superkilen. Mimers Plads (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 104 Superkilen. Mimers Plads latem i jesienią (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 111 Zieleń w Berlinie. Łąka kwietna między pasami ruchu (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 112 Zieleń w Berlinie. Zieleń przyuliczna (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 113 Zieleń w Berlinie. Łąka kwietna (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 114 Zieleń w Berlinie. Ogrody wertykalne (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 115 Zieleń w Berlinie. Zieleń przyuliczna (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 116 Brzozowa aleja wokół Potsdamer Platz (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 117 Brzozowa aleja wokół Potsdamer Platz (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 118 Bujne dziedzińce Hackesche Höfe (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 119 Bujne dziedzińce Hackesche Höfe (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 120 Zieleń, która łączy się z budynkiem Muzeum Żydowskiego projektu Daniela Libeskinda (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 121 Projekt zieleni i małej architektury przed budynkiem Filharmonii Berlińskiej projektu Hansa Scharouna (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 125 „Podniebne ogrody" na dachu Centrum Centrum Spotkania Kultur w Lublinie projektu Bolesława Stelmacha (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 126 „Podniebne ogrody". Sad i kawiarnia (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 127 „Podniebne ogrody". Łąka kwietna i ule Miejskiej Pasieki Artystycznej (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 131 Tåsinge Plads w Kopenhadze projektu GHB Landskabsarkitekter a/s (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 132 Tåsinge Plads. Przestrzeń dla mieszkańców i instalacje: „Deszczowe Parasole" oraz „Krople Wody" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 133 Tåsinge Plads. Siedzisko „Bølgen" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 134 Tåsinge Plads. Przestrzeń dla mieszkańców i instalacje: „Deszczowe Parasole" oraz „Krople Wody" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 135 Tåsinge Plads. Przestrzeń dla mieszkańców (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 139 Plac Europejski w Warszawie projektu Wirtz International Landscape Architects (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 140 Plac Europejski. Instalacja „Kocham Warszawę" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 141 Plac Europejski. Instalacja „Kocham Warszawę" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 142 Plac Europejski. Zieleń i woda (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 147 Eiffel Kert w Budapeszcie. Zielone schody (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 148 Eiffel Kert. Zieleń i elementy małej architektury (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 149 Eiffel Kert. Miejskie życie (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 150 Eiffel Kert w Budapeszcie. Zielone schody (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 155 Charlottehaven w Kopenhadze projektu biura SLA. Miskanty (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 156 Charlottehaven (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 157 Charlottehaven. Przestrzeń wspólna dla mieszkańców (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 163 Kalvebod Bølge w Kopenhadze projektu KLAR i JDS Architects. Promenada (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 164 Kalvebod Bølge. Promenada (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 165 Kalvebod Bølge. Wypożyczalnia sprzętów wodnych (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 166 Kalvebod Bølge. Siedziska nad wodą (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 167 Kalvebod Bølge. Łączenie materiałów: drewno, stal i beton (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 171 Opera Narodowa w Oslo projektu biura Snøhetta. Zbocze (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 172 Opera Narodowa w Oslo. Drewniany kokon za taflą szkła (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 173 Opera Narodowa w Oslo. Siedziska i przestrzenie publiczne (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 174 Opera Narodowa w Oslo. Bryła (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 175 Opera Narodowa w Oslo. Wejście (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 176 Opera Narodowa w Oslo. Przestrzeń publiczna na styku morza i lądu (fot. M. Urbańska, 2017).

s. 180 Bulwary Wiślane w Warszawie projektu RS Architektura Krajobrazu i Artchitecture. Widok z wieży widokowej (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 181 Bulwary Wiślane w Warszawie. Widok z wieży widokowej (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 182 Bulwary Wiślane w Warszawie. Falujące siedziska (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 183 Bulwary Wiślane w Warszawie. Wodny plac zabaw (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 184 Bulwary Wiślane w Warszawie. „Zacieniacze" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 185 Bulwary Wiślane w Warszawie. Plaża i rzeźby w kształcie ryb (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 186 Bulwary Wiślane w Warszawie. Promenada (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 187 Bulwary Wiślane w Warszawie. Schody jako przestrzeń integracji (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 188 Bulwary Wiślane w Warszawie. Trawiaste schody (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 189 Bulwary Wiślane w Warszawie. Schody na skarpie (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 190 Bulwary Wiślane w Warszawie. Lampy przypominające maszty i siedziska z kamienia (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 191 Bulwary Wiślane w Warszawie. Siedziska (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 192 Bulwary Wiślane w Warszawie. Po zachodzie słońca (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 197 Osiedle Bo01 w Malmö. Promenada nadmorska (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 198 Osiedle Bo01 w Malmö. Ankarparken (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 199 Osiedle Bo01 w Malmö. Górujący nad osiedlem budynek Turning Torso projektu Santiago Calatravy (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 200 Osiedle Bo01 w Malmö. Przestrzenie publiczne (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 201 Osiedle Bo01 w Malmö. Przestrzenie publiczne (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 202 Osiedle Bo01 w Malmö. Formy zabudowy mieszkaniowej (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 203 Osiedle Bo01 w Malmö. Wewnętrzne ulice (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 204 Osiedle Bo01 w Malmö. Woda w przestrzeni osiedla (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 204 Osiedle Bo01 w Malmö. Wyższa zabudowa od strony morza (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 205 Osiedle Bo01 w Malmö. Domy na wodzie (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 206 Osiedle Bo01 w Malmö. Promenada spacerowa i nadmorskie przestrzenie rekreacyjne (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 207 Osiedle Bo01 w Malmö. Zieleń i mała architektura w pasie nabrzeża (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 213 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Sygnalizacja świetlna dla rowerzystów na ulicy Nørrebrogade (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 214 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. „Ścieżka kopenhaska" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 215 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. „Ścieżka kopenhaska" (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 216 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Uchwycone kadry (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 217 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Uchwycone kadry (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 218 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Samozwańczy parking rowerowy na jednej ze śródmiejskich ulic (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 219 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Rowerzyści w przestrzeniach publicznych (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 220 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Havneringen (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 220 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Rowerzyści w publicznych przestrzeniach nabrzeży (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 223 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Bryggebroen projektu biura Dissing + Weitling (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 224 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Cykelslangen projektu biura Dissing + Weitling (fot. © Dissing + Weitling).
s. 225 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Cykelslangen projektu biura Dissing + Weitling. Nabrzeże wzdłuż galerii handlowej Fisketorvet (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 227 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Cirkelbroen projektu Olafura Eliassona (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 229 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Cirkelbroen projektu Olafura Eliassona (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 231 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Inderhavnsbroen projektu Studio Bednarski (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 232 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Niebezpieczny zjazd z Inderhavnsbroen (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 233 Rowerowa infrastruktura w Kopenhadze. Przestrzenie dla pieszych i rowerzystów na moście Inderhavnsbroen (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 237 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Jednokierunkowa ścieżka rowerowa oddzielona od pasa jezdnego krawężnikiem (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 238 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Charakterystyczna, czerwona ścieżka rowerowa (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 241 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Ścieżki dla rowerzystów biegnące zgodnie z pasami jezdnymi dla samochodów (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 242 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Stacja promu pieszo–rowerowego (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 243 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Dworzec Centralny i parkingi rowerowe na wodzie (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 244 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Parking rowerowy (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 245 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Parking rowerowy (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 246 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Ścieżki rowerowe poza ścisłym centrum miasta (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 247 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Ścieżki rowerowe poza ścisłym centrum miasta (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 248 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Ścieżki rowerowe w historycznym centrum miasta (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 249 Rowerowa infrastruktura w Amsterdamie. Charakterystyczna, czerwona ścieżka rowerowa (fot. M. Urbańska, 2017).
s. 253 Plac Kálmána Széllа w Budapeszcie projektu biur: Építész Stúdió i Lépték-Terv (fot. G. Kenéz).

s. 254 Plac Kálmána Széllа w Budapeszcie. Mała architektura, meble miejskie, nowe nasadzenia i projekt posadzki (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 254 Plac Kálmána Széllа w Budapeszcie. Popołudniowy pośpiech i gwar (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 255 Plac Kálmána Széllа w Budapeszcie. Żółte tramwaje (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 259 Alexanderplatz w Berlinie. Wejście do stacji metra (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 260 Alexanderplatz w Berlinie jako przestrzeń konsumpcji (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 261 Alexanderplatz w Berlinie. Fontanna Przyjaźni Ludowej (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 262 Alexanderplatz w Berlinie. Zieleń i siedziska na placu (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 262 Alexanderplatz w Berlinie. Życie miejskie na placu (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 263 Alexanderplatz w Berlinie. Urania – Zegar czasu światowego autorstwa Ericha Johna (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 263 Alexanderplatz w Berlinie. Połączenie różnych form przemieszczania się i towarzyszącej im infrastruktury (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 267 Stacja Nørreport w Kopenhadze projektu biur: COBE, Gottlieb Paludan Architects, Sweco, Bartenbach LichtLabor i Aarsleff Rail. Szklany pawilon i rowerowe parkingi (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 268 Stacja Nørreport w Kopenhadze (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 269 Stacja Nørreport w Kopenhadze. Parkingi rowerowe w delikatnych zagłębieniach, tzw. łóżka rowerowe (*bicycle beds*) (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 270 Stacja Nørreport w Kopenhadze. Siedziska wokół wież wentylujących jako miejsce spotkań i punkt zbiórek (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 270 Stacja Nørreport w Kopenhadze. Wieże wentylujące (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 270 Stacja Nørreport w Kopenhadze. Wieże wentylujące jako element nadający rytm w przestrzeni miejskiej (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 272 Stacja Nørreport w Kopenhadze. Morze rowerów (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 279 Krakowskie Przedmieście i plac Litewski w Lublinie. Widok z Wieży Trynitarskiej (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 280 Krakowskie Przedmieście i plac Litewski w Lublinie. Mała architektura i woda w przestrzeni publicznej (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 281 Krakowskie Przedmieście i plac Litewski w Lublinie. Różne formy mebli miejskich (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 282 Plac Litewski w Lublinie projektu biura IDEA. Fontanna w kształcie liścia jako dominanta placu (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 283 Plac Litewski w Lublinie. Fontanna i budynek Pałacu Rządu Gubernialnego jako dopełnienie kompozycji (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 284 Plac Litewski w Lublinie. Określanie funkcji przestrzeni poprzez zmianę materiałów i nawierzchni (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 285 Plac Litewski w Lublinie. Część reprezentacyjna placu (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 286 Plac Litewski w Lublinie. Odlane z betonu siedziska „rozrzucone" pomiędzy starymi drzewami w części rekreacyjnej placu (fot. M. Urbańska, 2019).
s. 291 Dziedziniec Urzędu Miasta Poznania. Meble miejskie projektu Atelier Starzak & Strebicki (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 292 Dziedziniec Urzędu Miasta Poznania. Meble w miejskiej przestrzeni publicznej mogą służyć nie tylko do siedzenia (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 292 Dziedziniec Urzędu Miasta Poznania. Donice z roślinnością (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 293 Dziedziniec Urzędu Miasta Poznania. Parking rowerowy (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 297 Woonerfy w Łodzi. Woonerf na ulicy 6 Sierpnia (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 298 Woonerfy w Łodzi. Woonerf na ulicy Traugutta. Część bliższa ulicy Piotrkowskiej (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 298 Woonerfy w Łodzi. Kawiarniane ogródki na ulicy Traugutta (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 299 Woonerfy w Łodzi. Reorganizacja ruchu i nowe nasadzenia na ulicy Traugutta (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 300 Woonerfy w Łodzi. Woonerf na ulicy Piramowicza (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 301 Woonerfy w Łodzi. Mała architektura i przestrzenie wspólne na ulicy Piramowicza (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 302 Woonerfy w Łodzi. Woonerf na ulicy Pogonowskiego (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 303 Woonerfy w Łodzi. Oznaczenia o zmianie organizacji ruchu na ulicy Pogonowskiego (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 304 Woonerfy w Łodzi. Zieleńce na ulicy Pogonowskiego (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 305 Woonerfy w Łodzi. Zieleniec na skrzyżowaniu ulic Pogonowskiego i Legionów (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 309 Israels Plads w Kopenhadze projektu COBE (fot. R. Hjortshøj © COBE).
s. 310 Israels Plads w Kopenhadze. Schody jako element budujący miejską przestrzeń publiczną (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 311 Israels Plads w Kopenhadze. Życie miejskie na placu (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 312 Israels Plads w Kopenhadze. Schody jako siedzisko w przestrzeni publicznej (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 313 Israels Plads w Kopenhadze. Sztuczny potok (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 314 Israels Plads w Kopenhadze. Dzieci z pobliskiej szkoły spędzają na placu przerwy (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 315 Israels Plads w Kopenhadze. Dzieci z pobliskiej szkoły spędzają na placu przerwy (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 316 Israels Plads w Kopenhadze. Okrągłe siedziska pod drzewami jako miejsce odpoczynku (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 317 Israels Plads w Kopenhadze. Okrągłe siedziska pod drzewami jako miejsca spotkań i spontanicznej integracji mieszkańców (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 318 Israels Plads w Kopenhadze. Miejskie aktywności: pchli targ, występy muzyków i spotkania w przestrzeni publicznej (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 319 Israels Plads w Kopenhadze. Wejście na plac od strony Ørstedparken (fot. M. Urbańska, 2018).
s. 320 Israels Plads w Kopenhadze. Plac jako przestrzeń zabawy (fot. M. Urbańska, 2018).